



REGIONE ABRUZZO COMUNE DI ORTONA



APQ-14 INTERVENTO DT03
Finanziamento con delibera C.I.P.E n° 84-2000

PIANO REGOLATORE PORTUALE 2010



CAPITANERIA DI PORTO DI ORTONA

Titolo elaborato :

NORME DI ATTUAZIONE

Responsabile del Procedimento e Coordinatore Generale del P.R.P.:

Dott. Ing. Nicola PASQUINI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI PROVVEDITORATO INTERREGIONALE ALLE OPERE PUBBLICHE PER IL LAZIO, ABRUZZO E SARDEGNA UFFICIO 7 - OPERE MARITTIME

Progettisti:

Dott. Ing. Fabio RIVA
Dott. Ing. Luigi MINENZA

Collaboratori alla progettazione:

Geom. Massimiliano RICCI
Geom. Dario COMPAGNONE
Geom. Pietro PRATICO'

Gruppo specialistico di supporto alla progettazione:

| | |
|---|--|
| Coordinamento tecnico-scientifico: | Prof. Ing. Alberto NOLI |
| Aspetti marittimi e modellistica idraulica: | Prof. Ing. Paolo DE GIROLAMO |
| Aspetti urbanistici: | Urb. Ivana PEDERIVA |
| Aspetti ambientali: | Dott. Ing. Paolo CONTINI |
| Aspetti socio economici, trasportistici e finanziari: | TRT- Trasporti e Territorio - Dott. Ing. Fabio TORTA |

Elaborato:

R2

| | | | |
|-----------|-----------|------|-------------|
| | | | |
| | | | |
| | Dic. 2014 | | |
| | Gen. 2013 | | |
| | Set. 2010 | 0 | Emissione |
| Rif. Dis. | Data | Rev. | DESCRIZIONE |

INDICE

| | |
|---|----|
| CAPO I PRINCIPI GENERALI..... | 4 |
| Art. 1. Finalità del Piano Regolatore Portuale | 4 |
| Art. 2. Obiettivi e scelte strategiche del Piano Regolatore Portuale..... | 4 |
| Art. 3. Validità ed efficacia del Piano Regolatore Portuale | 5 |
| Art. 4. Misura di salvaguardia del Piano Regolatore Portuale..... | 6 |
| CAPO II ADEGUAMENTI E VARIANTI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE E RELATIVE PROCEDURE DI VALUTAZIONE, ADOZIONE E APPROVAZIONE | 7 |
| Art. 5. Adeguamenti Tecnico-Funzionali e Varianti al PRP..... | 7 |
| Art. 6. Procedura di adozione, valutazione ed approvazione delle proposte di Adeguamento Tecnico-Funzionale al PRP | 8 |
| Art. 7. Procedura di adozione, valutazione ed approvazione delle proposte di Variante al Piano Regolatore Portuale | 9 |
| CAPO III IMPIANTO E CONTENUTI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE | 11 |
| Art. 8. Articolazione del Piano Regolatore Portuale | 11 |
| Art. 9. Elaborati del Piano Regolatore Portuale..... | 11 |
| Art. 10. Livello funzionale del Piano Regolatore Portuale..... | 12 |
| Art. 11. Livello localizzativo del Piano Regolatore Portuale | 13 |
| CAPO IV EFFICACIA GIURIDICA DEL PIANO..... | 17 |
| Art. 12. Generalità..... | 17 |
| CAPO V ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE..... | 18 |
| Art. 13. Fasi attuative | 18 |
| Art. 14. Realizzabilità degli interventi di Piano..... | 18 |
| CAPO VI PRESCRIZIONI TECNICHE..... | 19 |
| Art. 15. Interpretazione delle indicazioni di Piano | 19 |
| Art. 16. Grandezze relative alle opere marittime | 19 |
| Art. 17. Grandezze relative alle opere a terra | 19 |
| Art. 18. Edifici e/o manufatti | 20 |
| Art. 19. Viabilità interna..... | 21 |
| Art. 20. Aree di sosta | 21 |
| Art. 21. Tipologie d'intervento..... | 22 |
| Art. 22. Opere realizzabili..... | 22 |
| CAPO VII SCHEDE TECNICHE..... | 24 |
| Art. 23. Disposizioni generali..... | 24 |
| Art. 24. Definizione dei termini di zonizzazione..... | 24 |
| ZONA C – Funzione commerciale | 25 |

| | |
|--|----|
| ZONA CM – Funzione Commerciale ad alto contenuto tecnologico | 26 |
| ZONA T – Funzione Passeggeri | 27 |
| ZONA CN – Funzione Commerciale per la Cantieristica Navale..... | 28 |
| ZONA P – Funzione per le attività della Pesca..... | 29 |
| ZONA N – Funzione Nautica | 30 |
| ZONA S – Logistica e servizi | 31 |

PARTE PRIMA DISCIPLINA GENERALE

CAPO I PRINCIPI GENERALI

Art. 1. Finalità del Piano Regolatore Portuale

1. Per il perseguimento degli obiettivi di razionalizzazione e potenziamento del sistema dei porti abruzzesi, finalizzati anche al suo inserimento nel circuito marittimo, turistico e commerciale, del Mediterraneo, la Regione Abruzzo, il 10/12/2003, ha stipulato con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'Accordo di Programma Quadro 14 che contempla la redazione ed adozione del Piano Regolatore del porto di Ortona (di seguito brevemente indicato come PRP).
2. A tal fine il presente PRP è stato redatto e sarà adottato ed approvato ai sensi del combinato normativo della Legge n.84 del 28/01/1994 "Riordino della legislazione in materia portuale" (di seguito L. 84/94) e del Decreto Legislativo del n.152 del 3/04/2006 "Norme in materia ambientale" (di seguito DLgs. 152/06) successive modificazioni ed integrazioni.
3. Pertanto il presente PRP costituisce il quadro di riferimento per dare attuazione ai suddetti indirizzi strategici regionali, ed è finalizzato a disciplinare la riqualificazione e lo sviluppo del porto di Ortona delimitandone l'ambito territoriale e disegnandone l'assetto complessivo e le strategie di gestione.
4. A tal scopo il presente articolato normativo, unitamente agli altri elaborati elencati all' Art. 9, individua le caratteristiche e le destinazioni funzionali delle aree portuali definendone i regimi di uso e trasformazione nonché le opere infrastrutturali e le dotazioni di servizi necessari per lo svolgimento ottimale delle attività portuali nel rispetto dei requisiti normativi di sostenibilità ambientale e socio-economica.

Art. 2. Obiettivi e scelte strategiche del Piano Regolatore Portuale

1. Nuovo assetto infrastrutturale (opere a mare e a terra) del demanio marittimo portuale finalizzato al miglioramento degli aspetti di sicurezza alla navigazione, delle condizioni di esposizione al moto ondoso residuo, della

- razionalizzazione negli usi delle banchine di ormeggio per le distinte attività e funzioni portuali.
2. Riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture di collegamento con il porto (stradale e ferroviario) finalizzate a ridurre le interferenze con il retrostante contesto urbano e suburbano.
 3. Potenziamento del porto commerciale anche tramite l'ampliamento delle superfici portuali e la razionalizzazione e riqualificazione dei fronti di banchina e dei piazzali retrostanti.
 4. Miglioramento della qualità delle attività commerciali legate ai traffici dei prodotti chimici e/o petroliferi, anche per gli aspetti di sicurezza e riduzione degli scenari di rischio, tramite la realizzazione di uno specifico ambito portuale dedicato alla movimentazione delle merci pericolose.
 5. Mantenimento e miglioramento dell'efficienza delle esistenti attività industriali, finalizzate all'assemblaggio e composizione dei carichi marittimi di materiale siderurgico e metalmeccanico, di grosse dimensioni e ad elevato contenuto tecnologico, anche tramite la realizzazione di nuovi fronti di accosto e realizzazione di adeguate sovrastrutture e relativi edifici di servizio.
 6. Localizzazione di un ambito portuale da destinare alle funzioni ed attività del traffico passeggeri (traghetti e crociere) da riqualificare tramite la realizzazione di specifici fronti di accosto e relativi edifici di servizio.
 7. Razionalizzazione e potenziamento delle attività della nautica da diporto, della pesca e della cantieristica tramite la definizione e riqualificazione di una specifica area portuale corredata dei necessari edifici di servizio.
 8. Individuazione, lungo la fascia di confine a terra del sistema portuale, di aree da riqualificare per favorirne la riconversione e integrazione per gli usi urbani con particolare riferimento alle attività recettive e culturali.

Art. 3. Validità ed efficacia del Piano Regolatore Portuale

1. Il presente PRP, ai sensi delle normative vigenti in materia di pianificazione portuale e di valutazione ambientale (L. 84/1994 e D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.):
 - a. deve essere sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica il cui esito positivo motivato deve essere oggetto di Delibera Regionale;

- b. deve recepire la preventiva intesa del Comune di Ortona espressa in una seduta del Consiglio Comunale;
 - c. deve essere adottato dalla Capitaneria di Porto di Ortona con apposita Ordinanza;
 - d. deve recepire il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
 - e. deve infine essere approvato dalla Regione Abruzzo con apposito Decreto Regionale.
2. Le disposizioni prescrittive e di indirizzo del PRP hanno validità giuridica a tempo indeterminato e riguardano l'intero ambito portuale individuato negli elaborati grafici dello stesso PRP. Si precisa che negli elaborati del PRP, elencati nel seguente Art. 9 cui si rimanda per i dettagli, sono contemplate anche aree di "confine" esterne a quelle di pertinenza del PRP per le quali sono state formulate e concordate con il Comune di Ortona previsioni di destinazioni d'uso e riqualificazione anche infrastrutturale comunque puramente indicative che, per avere piena efficacia, dovranno essere recepite dal PRG comunale e/o negli altri Piani e Programmi pertinenti.
3. Il presente PRP per sopravvenute "esigenze di mercato nel settore dei traffici ed attività marittime", che richiedono un'adeguata e tempestiva "risposta e flessibilità di adattamento dell'ambito portuale", può essere oggetto di proposte di revisioni, aggiornamenti e modifiche da espletarsi, nei modi e con le procedure di cui al seguente CAPO II.

Art. 4. Misura di salvaguardia del Piano Regolatore Portuale

1. Per analogia con quanto disposto dalla Legge n.1902 del 3/11/1952 in materia di "misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei Piani Regolatori" (e ss.mm.ii.), l'Autorità Marittima, nel periodo che intercorre dalla data di adozione (comma 1.c) sino a quella di approvazione (comma 1.e) del PRP, è tenuta a sospendere tutti i procedimenti autorizzativi di interventi e/o domande di concessione che siano in contrasto con le disposizioni prescrittive e di indirizzo del PRP adottato.
2. La presente misura di salvaguardia decade e perde ogni efficacia, decorsi cinque anni dalla data di adozione del PRP, in assenza dell'approvazione.

CAPO II
ADEGUAMENTI E VARIANTI DEL PIANO REGOLATORE
PORTUALE E RELATIVE PROCEDURE DI VALUTAZIONE,
ADOZIONE E APPROVAZIONE

Art. 5. Adeguamenti Tecnico-Funzionali e Varianti al PRP

1. In merito alle proposte di revisioni, aggiornamenti e modifiche che possono essere apportate al PRP vigente, sulla base di quanto indicato dal Voto n. 93/2009 dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici "Adeguamenti tecnico-funzionali dei piani regolatori portuali. Indirizzi tecnici, metodologici e ambiti procedimentali", queste si distinguono secondo le due tipologie descritte nei seguenti punti.

a. **Adeguamento Tecnico-Funzionale** (di seguito ATF) al PRP vigente: **qualsiasi proposta di revisione e/o aggiornamento al PRP vigente che, pur riguardando aspetti infrastrutturali anche significativi, è comunque finalizzata al perseguimento degli obiettivi del PRP mantenendone inalterate le scelte strategiche di base.** Quindi un ATF per essere definito tale deve rispettare i seguenti requisiti:

- i. *sotto il profilo delle funzioni portuali, non può introdurre nuove destinazioni d'uso;*
- ii. *sotto il profilo infrastrutturale può introdurre modifiche più o meno rilevanti dell'assetto piano altimetrico e batimetrico delle opere ed infrastrutture contemplate dal PRP (come la forma e della lunghezza di moli e banchine, modifiche delle dimensioni e localizzazioni dei fabbricati di servizio, in una diversa articolazione della viabilità).*
- iii. In qualsiasi caso *le modifiche introdotte dall'ATF al PRP vigente:*
 - *non devono comportare effetti negativi sotto il profilo ambientale;*
 - *devono comunque rispettare i requisiti di fattibilità tecnica;*
 - *non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.*

Qualsiasi proposta di ATF al PRP vigente prima di poter essere attuata dovrà comunque essere sottoposte all'iter procedimentale di adozione, valutazione ed approvazione di cui al seguente Art. 6.

b. **Variante al PRP** vigente: **qualsiasi proposta di revisione e/o aggiornamento al PRP vigente che comporti l'alterazione, anche parziale, degli obiettivi e delle strategie del PRP,** introduce di fatto

“modifiche sostanziali” e pertanto deve essere intesa come nuova “proposta di PRP” e dovrà quindi necessariamente percorrere l’iter procedimentale di adozione, valutazione ed approvazione di cui al seguente Art. 7.

Art. 6. Procedura di adozione, valutazione ed approvazione delle proposte di Adeguamento Tecnico-Funzionale al PRP

1. Qualsiasi proposta di revisione e/o aggiornamento del PRP vigente che risponda ai requisiti di “Adeguamento Tecnico Funzionale” deve essere sottoposta alla seguente procedura:
 - a. Verifica preventiva da parte del *proponente* della rispondenza della proposta di ATF ai requisiti di:
 - i. rispetto degli obiettivi e delle scelte strategiche del PRP;
 - ii. “non contrasto” con gli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti.
 - b. Trasmissione della proposta di ATF alla Capitaneria di Porto di Ortona in qualità di Autorità Marittima che recepisce, adotta e attua il PRP e pertanto riveste il ruolo di “autorità procedente”.
 - c. Trasmissione alla Regione Abruzzo (Autorità Competente) della proposta di ATF e del relativo Rapporto Preliminare finalizzato (per gli aspetti di cui alla Parte II – Titolo II del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm. ii.) all’espletamento della verifica di assoggettabilità (procedura di screening).
 - d. Espletamento della procedura di screening (entro 120 giorni dall’avvio).
 - e. Adozione “preliminare” della proposta di ATF da parte dell’Autorità Marittima.
 - f. Intesa da parte dell’Amministrazione Comunale sulla proposta di ATF con apposita Delibera della Giunta Comunale di Ortona.
 - g. Formale adozione dell’ATF da parte dell’Autorità Marittima.
 - h. Trasmissione dell’ATF al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, da parte dell’Autorità Marittima, per l’acquisizione del relativo parere tecnico.
 - i. Formale comunicazione all’Amministrazione Regionale dell’esito positivo della procedura di adozione e valutazione dell’ATF per le approvazioni e pubblicazioni di competenza.
2. La proposta di ATF del PRP vigente deve presentare gli elaborati minimi di seguito elencati.

- a. Relazione Generale. Descrizione, anche sintetica, delle modifiche introdotte dall'ATF con particolare riferimento al rispetto dei requisiti di cui al precedente Art. 5 comma a.
- b. Rapporto Preliminare. Analisi della fattibilità tecnico-economica ed ambientale degli interventi e delle opere contemplati dall'ATF.
- c. Elaborati grafici
 - i. PRP vigente. Planimetria Generale
 - ii. Stato attuale. Planimetria Generale
 - iii. Proposta di ATF. Planimetria Generale
 - iv. Proposta di ATF. Planimetria di dettaglio delle nuove infrastrutture
 - v. Proposta di ATF. Sezioni tipo delle nuove infrastrutture
 - vi. Proposta di ATF. Fasi di attuazione

Art. 7. Procedura di adozione, valutazione ed approvazione delle proposte di Variante al Piano Regolatore Portuale

1. Qualsiasi proposta di modifica al PRP vigente che non risponde ai requisiti di ATF costituisce Variante al PRP e pertanto deve essere sottoposta alla seguente procedura:
 - a. Predisposizione, da parte del proponente, della Variante al PRP vigente e del relativo Rapporto Preliminare finalizzato (per gli aspetti di cui alla Parte II – Titolo II del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm. ii.) alla impostazione della procedura di VAS (fase di scoping).
 - b. Trasmissione della Variante alla Capitaneria di Porto di Ortona in qualità di Autorità Marittima che recepisce, adotta e attua il PRP e pertanto riveste il ruolo di "Autorità Procedente".
 - c. Trasmissione alla Regione Abruzzo (Autorità Competente) della Variante al PRP vigente e del relativo Rapporto Preliminare per l'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).
 - d. Espletamento da parte dell'Autorità Competente della "fase di scoping" (entro 90 gg); finalizzata a definire i "soggetti competenti" in materia ambientale nonché la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.
 - e. Adozione "preliminare" della Variante al PRP da parte dell'Autorità Marittima.

- f. Trasmissione all'Autorità Competente, unitamente alla Variante al PRP, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica.
 - g. Pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo (BURA) dell'iniziativa di Variante al PRP vigente e dell'avvio della fase di consultazione pubblica (per la durata di 60 gg).
 - h. Svolgimento da parte della Regione Abruzzo di tutte le attività tecnico-istruttorie finalizzate ad esprimere (entro 90 gg) parere motivato sulla Variante al PRP per gli aspetti ambientali.
 - i. Formale Adozione della Variante al PRP da parte dell'Autorità Marittima.
 - j. Espressione dell'intesa da parte del Comune di Ortona sancita da apposita Delibera della Giunta Comunale;
 - k. Trasmissione al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici della Variante per l'acquisizione del parere tecnico.
 - l. Eventuali adeguamenti ed integrazioni alla Variante del PRP e relativo Rapporto Ambientale sulla base dell'esito dei suddetti pareri;
 - m. Provvedimento amministrativo di approvazione del PRP da parte della Regione Abruzzo.
2. La proposta di Variante al PRP vigente deve presentare gli elaborati minimi di seguito elencati.
- a. Relazione Generale
 - b. Norme Tecniche di Attuazione
 - c. Elaborati grafici
 - i. PRP vigente. Planimetria Generale
 - ii. Stato attuale. Planimetria Generale
 - iii. Variante al PRP. Planimetria Generale
 - iv. Variante al PRP. Planimetria degli ambiti e destinazioni d'uso
 - v. Variante al PRP. Fasi di attuazione
 - vi. Variante al PRP. Nuove infrastrutture portuali. Sezioni tipo
 - d. Documentazione inerente la procedura di VAS
 - i. Rapporto Preliminare
 - ii. Rapporto Ambientale
 - iii. Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale
 - iv. Piano di Monitoraggio

CAPO III

IMPIANTO E CONTENUTI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Art. 8. Articolazione del Piano Regolatore Portuale

1. Il PRP è suddiviso nei livelli strutturale, funzionale e localizzativo secondo le modalità specificate nei successivi articoli.
2. Livello strutturale. Il PRP individua gli scenari evolutivi per i differenti settori merceologici nonché gli obiettivi di sviluppo da perseguire definendo il ruolo del Porto di Ortona nell'ambito del sistema marittimo regionale, nazionale ed internazionale.
3. Livello funzionale. Il PRP definisce l'assetto infrastrutturale e le destinazioni d'uso atte a garantire la migliore organizzazione delle risorse in relazione agli obiettivi da perseguire.
4. Livello localizzativo. Il Piano, facendo riferimento all'articolazione funzionale generale, suddivide le aree di pertinenza del Porto di Ortona in ambiti di diversa destinazione d'uso, avuto riguardo all'assetto previsto, alla definizione dei rapporti con la rete infrastrutturale di riferimento e con la struttura urbana.

Art. 9. Elaborati del Piano Regolatore Portuale

1. Il Piano Regolatore Portuale è composto dagli elaborati, descrittivi e grafici, elencati nel seguito. Gli elaborati descrittivi riguardano anche gli studi specialistici di settore e la documentazione inerente la procedura di Valutazione Ambientale Strategica e costituiscono la documentazione allegata al PRP. Gli elaborati grafici, in particolare, sono strutturati al fine di fornire sia il quadro conoscitivo dell'assetto territoriale attuale sia quello propositivo anche tramite rappresentazioni plano-altimetriche di sovrapposizione e raffronto.

Elaborati descrittivi del PRP

- | | |
|----|---------------------|
| R1 | RELAZIONE GENERALE |
| R2 | NORME DI ATTUAZIONE |

Elaborati grafici del PRP

- | | |
|----|--|
| T1 | Corografia ed esposizione meteomarina |
| T2 | Piano Regolatore Portuale vigente (1969). Planimetria Generale |

| | |
|-----|--|
| T3 | Planimetria dello stato attuale |
| T4 | Attuali concessioni demaniali in ambito portuale |
| T5 | Sovrapposizione del PRP vigente (1969) allo stato attuale |
| T6 | PRP 2010. Planimetria Generale |
| T7 | PRP 2010. Adeguamento dello stato attuale |
| T8 | PRP 2010. Zonizzazione. Planimetria delle destinazioni d'uso |
| T9 | PRP 2010. Planimetria di dettaglio delle aree Pesca, Cantieristica e Nautica |
| T10 | PRP 2010. Fasi di attuazione delle opere marittime |
| T11 | PRP 2010. Nuove infrastrutture portuali. Sezioni Tipo. Tavola "A" |
| T12 | PRP 2010. Nuove infrastrutture portuali. Sezioni Tipo. Tavola "A" |
| T13 | PRP 2010. Nuove infrastrutture portuali. Sezioni Tipo. Tavola "A" |
| T14 | PRP 2010. Viabilità. Nuove infrastrutture di collegamento |

Documentazione allegata al PRP

Studi Specialistici Allegati

| | |
|-----|---|
| S1 | Analisi dei Traffici Portuali |
| S2 | Analisi Costi Benefici |
| S3 | Studio Meteomarino |
| S4 | Studio Idrodinamico e Morfodinamico |
| S5 | Studio dell'Agitazione Interna Portuale |
| S6 | Studio di Navigabilità e Operatività Portuale |
| S7 | Studio della qualità delle acque |
| S8 | Aspetti Urbanistici |
| S9 | Sicurezza in Ambito Portuale |
| S10 | Studio Geologico e Geotecnico |

Documenti inerenti la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

| | |
|----|---|
| V1 | Rapporto Preliminare |
| V2 | Rapporto Ambientale |
| V3 | Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale |
| V4 | Piano di Monitoraggio |

Art. 10. Livello funzionale del Piano Regolatore Portuale

1. Ai sensi dell'art. 5 comma 1 della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni, il Piano Regolatore Portuale individua la destinazione funzionale delle distinte aree che costituiscono l'ambito portuale di Ortona.
2. A tal scopo lo schema generale del PRP, nell'affermare una condizione di multifunzionalità dell'intero ambito portuale in relazione alle opere portuali, si

articola nelle seguenti componenti funzionali prevalenti cui competono specifiche zone dell'ambito portuale.

| | |
|----------|--|
| C | funzione commerciale relativa allo svolgimento delle operazioni dei traffici portuali (distinte per tipologie merceologiche e/o per modalità di composizione e carico/scarico) ivi comprese le attività, ad elevato contenuto tecnologico, riconducibili sia ai traffici portuali di materiale siderurgico e/o metalmeccanico sia alle lavorazioni di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale. |
| T | funzione passeggeri , relativa all'esercizio dei servizi di assistenza ai traffici marittimi delle crociere e/o traghetti |
| P | funzione pesca , relativa alle attività con finalità commerciali inerenti la cattura e la vendita del pesce o di altre risorse ittiche. |
| N | funzione nautica , relativa alle attività del diportismo nautico sia stanziale che di transito. |

3. Per assicurare la piena operatività e sviluppo delle suddette componenti funzionali lo schema generale del PRP contempla i seguenti elementi strutturali ed attività accessorie.

| | |
|----------|--|
| S | servizi portuali e spazi collettivi , attività, strutture logistiche, e superfici comuni dell'ambito portuale (viabilità e parcheggi interni) accessorie e complementari alle funzioni prevalenti necessarie per la funzionalità collettiva del sistema portuale. |
| O | opere marittime , infrastrutture portuali (dighe foranee, escavazioni dei fondali, moli e banchine interne) necessarie per l'espletamento delle distinte funzioni portuali. |

4. Nello schema generale del PRP completano il quadro del livello funzionale l'indicazione degli assetti infrastrutturali stradale e ferroviario sia interni sia esterni all'ambito portuale, utili per l'attuazione delle previsioni del PRP.

Art. 11. Livello localizzativo del Piano Regolatore Portuale

1. Le componenti funzionali definite nel precedente Art. 10 comma 2 sono localizzate all'interno del perimetro dell'ambito portuale, il cui limite a terra è georeferenziato negli elaborati grafici.
2. L'ambito portuale si articola in zone specifiche per ciascuna delle componenti funzionali, elementi strutturali ed attività accessorie che si suddividono ulteriormente nelle seguenti aree territoriali omogenee per destinazioni d'uso (definite anche come sottozone e/o aree dedicate):
 - Area prodotti chimici e/o petroliferi
 - Area commerciale
 - Area Ro-Ro e Ro-Pax

- Area Commerciale ad alto contenuto tecnologico
 - Area Crocieristica e Passeggeri
 - Area Cantieristica navale
 - Area Pesca
 - Area Nautica
 - Area Logistica e Servizi
3. Le disposizioni relative a ciascuna delle suddette aree territoriali sono illustrate in apposite schede mentre per la localizzazione si rimanda agli elaborati grafici del PRP.
4. In ciascuna area territoriale, le componenti funzionali descritte al precedente Art. 10, sono così suddivise e distinte:
- | | |
|--|----|
| a. Funzione commerciale | C |
| - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di merci convenzionali e/o unitizzate | CC |
| - operazioni portuali relative alla movimentazione di prodotti petroliferi e/o chimici | CP |
| - attività di stoccaggio e lavorazione di merci siderurgiche e metalmeccaniche ad alto contenuto tecnologico, e relativi servizi e operazioni portuali | CM |
| - attività cantieristica di costruzione, trasformazione, riparazione, manutenzione, e allestimento navale e relativi servizi e operazioni portuali | CN |
| b. Funzione passeggeri | T |
| - servizi di assistenza e operazioni portuali relative ai traffici marittimi di traghetti passeggeri | TP |
| - servizi di assistenza e operazioni portuali relative ai traffici marittimi di navi da crociera | TC |
| c. Funzione pesca | P |
| - servizi di assistenza e operazioni portuali relative alle imbarcazioni della pesca | P1 |
| - attrezzature ed impianti connessi allo svolgimento delle attività della pesca | P2 |
| d. Funzione nautica | N |
| - servizi di assistenza e operazioni portuali relative alla nautica da diporto | N1 |
| - servizi di assistenza e operazioni portuali relative alla nautica sociale | N2 |
5. Relativamente ai servizi portuali finalizzati ad assicurare l'operatività e sviluppo del sistema portuale di cui al precedente Art. 10, si operano le seguenti distinzioni:
- | | |
|---------------------|---|
| a. Servizi portuali | S |
|---------------------|---|

- | | |
|---|----|
| - Servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità Marittima, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici,...) | SA |
| - Servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, trasporto del personale a bordo, forniture di bordo, gestione rifiuti solidi e acque nere e di sentina delle imbarcazioni) | SB |
| - Servizi di sicurezza e controllo | SC |
6. Le componenti funzionali di cui al comma 4, comprendono le attività connesse e i servizi complementari di seguito elencati:
- a. attività direzionali, amministrative e di controllo connesse all'esercizio delle funzioni previste;
 - b. attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi (marittimi e terrestri) necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
 - c. attività di stoccaggio, manipolazione e lavorazione delle merci;
 - d. attività commerciali (piccole e medie strutture di vendita), e servizi in genere (agenzie di servizio alle persone, sportelli bancari, ...);
 - e. edifici di servizio (guardiole, servizi igienici ...).
7. Le funzioni T, N e S sono comprensive delle attività commerciali e turistico ricettive (attrezzature per l'accoglienza, per la cultura, lo spettacolo, congressuali e per lo sport) integrate nel servizio reso a navi traghetto, navi da crociera e imbarcazioni da diporto.
8. La funzione S è comprensiva degli insediamenti abitativi (caserme e alloggi di servizio) la cui destinazione è ammessa previa specifica intesa tra l'Autorità Marittima e l'Amministrazione Comunale.
9. Tutte le opere la cui realizzazione è consentita all'interno dell'ambito portuale sono relative alle funzioni caratterizzanti e alle attività e servizi connessi; esse debbono soggiacere alle prescrizioni tecniche contenute nelle specifiche schede di cui alla seconda parte della presente normativa.
10. Le attività previste dalle presenti Norme sono le seguenti:
- a. imbarco e sbarco dei passeggeri;
 - b. carico e scarico delle merci;
 - c. carico e scarico delle forniture di bordo;
 - d. manipolazione e stoccaggio merci;
 - e. movimentazione persone e merci;
 - f. distribuzione e vendita;
 - g. rimessaggio;
 - h. approvvigionamento carburante;
 - i. raccolta e smaltimento liquami e rifiuti solidi;

- j. pubblica sicurezza;
- k. cantieristica di manutenzione e allestimento;
- l. commercio all'ingrosso e al dettaglio;
- m. direzionale privato;
- n. ricettività e turismo;
- o. ricreative e culturali.

11. La condizione di multifunzionalità che accompagna l'infrastruttura portuale è espressa da due voci:

- Tipo di naviglio accolto. Per ciascuna area territoriale, nella corrispondente scheda, il Piano individua il tipo di naviglio accolto relativo alla funzione caratterizzante e il tipo di naviglio la cui accoglienza è ammissibile.
- Polifunzionale. Esprime la situazione in cui le funzioni caratterizzanti l'ambito siano molteplici. E' relativa agli stati di trasformazione del porto; alle situazioni di necessità ai fini della sicurezza portuale; alle politiche gestionali flessibili.

12. Le funzioni eventualmente presenti ma non espressamente individuate negli aspetti funzionali ed operativi, sono da considerarsi in regime di transitorietà. Per tali funzioni sono ammessi solo gli interventi che, avuto riguardo all'esigenza di garantire e migliorare le condizioni di efficienza e sicurezza delle attività svolte, risultino comunque compatibili con i programmi di intervento da sviluppare per il perseguimento degli obiettivi del PRP.

13. Conseguentemente alla progressiva attuazione del PRP, gli assetti transitori verranno puntualmente definiti, nell'ottica del mantenimento dei traffici acquisiti o in corso di acquisizione, con specifiche deliberazioni degli organi dell'Autorità Marittima.

CAPO IV

EFFICACIA GIURIDICA DEL PIANO

Art. 12. Generalità

1. L'Amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo che costituiscono l'ambito del sistema portuale di Ortona è improntata al perseguimento degli obiettivi del PRP.
2. Lo schema generale del PRP, integrato dalle indicazioni localizzative riguardanti le distinte aree territoriali, rappresenta il riferimento essenziale per lo sviluppo e la trasformazione del Porto di Ortona.
3. Le tipologie strutturali delle opere marittime di protezione e delle banchine di ormeggio riportate negli elaborati grafici del PRP hanno un valore indicativo, finalizzato ad una verifica della sostenibilità tecnico-economica-ambientale del PRP e pertanto possono costituire il riferimento tecnico per la programmazione degli specifici interventi e la stesura del documento preliminare alla progettazione.
4. Le indicazioni riguardanti l'assetto stradale e ferroviario generale, esterno all'area portuale, che corredano lo schema generale di Piano sono illustrate negli elaborati grafici del PRP e costituiscono il riferimento programmatico per gli accordi con gli Enti e le Amministrazioni interessate.

CAPO V
ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Art. 13. Fasi attuative

1. Il PRP, ai fini del raggiungimento della configurazione portuale proposta, individua un'articolazione temporale delle fasi esecutive delle opere marittime necessarie. Si precisa che tale articolazione temporale, illustrata anche negli elaborati grafici del PRP, ha valore puramente indicativo rappresentando uno dei possibili percorsi di attuazione del processo di Piano e potrà comunque essere oggetto di modifiche ed adeguamenti finalizzati al perseguimento degli obiettivi e delle scelte strategie di cui all' Art. 2.

Art. 14. Realizzabilità degli interventi di Piano

1. Nell'ambito portuale, la realizzazione degli interventi, distinti anche per le specifiche aree territoriali di cui all'Art. 11 è comunque soggetta all'autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima cui spetta il compito di verificare la conformità dei relativi progetti alle previsioni di Piano.
2. Per gli interventi da autorizzare è richiesta, oltre a quanto prevede la vigente legislazione in materia di Lavori Pubblici, la produzione dei seguenti elaborati:
 - scheda tecnica dell'area territoriale interessata dall'intervento, stralciata dalle norme di Attuazione del PRP;
 - planimetria aggiornata dello stato di fatto riguardante l'area oggetto di intervento;
 - relazione illustrante la coerenza con le norme prescrittive del Piano Regolatore Portuale.

CAPO VI **PRESCRIZIONI TECNICHE**

Art. 15. Interpretazione delle indicazioni di Piano

1. I dati tecnici aventi valore prescrittivo sono contraddistinti da sottolineatura.
2. In caso di difformità tra le indicazioni contenute nelle schede tecniche e le indicazioni contenute negli elaborati grafici, prevalgono i dati e le rappresentazioni contenute nelle schede.

Art. 16. Grandezze relative alle opere marittime

1. **Ac Ampiezza del canale di accesso:** misura la larghezza del canale, libero da ostacoli, che si sviluppa simmetricamente intorno alla linea che individua la rotta ideale di accesso delle massime navi che entrano ed escono dal porto. In prossimità dell'imboccatura portuale il canale è rettilineo ed è delimitato da due linee immaginarie, parallele tra loro che delimitano la larghezza minima di accesso.
2. **Ab Ampiezza dei bacini di evoluzione e dei cerchi di evoluzione:** esprime la superficie del cerchio all'interno del quale possono essere svolte manovre di modifica della rotta della nave per accedere alle banchine di accosto.
3. **Pa Profondità delle aree di accesso-manovra e Pb Profondità dei fronti di accosto di banchina:** misurano, in valore assoluto, l'altezza del fondale (tirante idrico) sotto il livello di minima marea.
4. **Lb Lunghezza dei fronti di accosto di banchina:** misura la lunghezza del fronte destinato all'attracco delle navi e tiene conto delle modalità di ormeggio delle navi e della distanza da lasciare tra nave e nave.
5. **Sb area di banchina:** misura la superficie del piazzale di banchina a servizio del fronte di attracco.

Art. 17. Grandezze relative alle opere a terra

1. **Perimetro di ambito:** delimitazione dell'area entro cui valgono le indicazioni e i dati quantitativi di riferimento.
2. **Area di concentrazione dei volumi:** individua la superficie di pertinenza del costruito, corrispondente al lotto da asservire alla costruzione, comprensivo dei parcheggi di pertinenza (10%) e del verde per la mitigazione ambientale (1%).

3. *Rapporto di copertura*: rapporto espresso in percentuale tra l'area di concentrazione dei volumi e la superficie dell'ambito.
4. *Altezza dei fronti di un edificio (Hf)*: per ogni fronte è data dalla differenza fra la quota della linea di stacco dell'edificio, ovvero lo spiccatto dell'edificio dal piano dei piazzali limitrofi nella sua configurazione finale, e la più alta delle quote dei seguenti elementi di delimitazione sommitale dell'edificio:
 - a. Linea di gronda (per gli edifici con copertura inclinata fino al 40%);
 - b. Linea di colmo (per gli edifici con copertura inclinata maggiore del 40%)
 - c. Per gli edifici con copertura piana la sommità dell'eventuale parapetto del piano di copertura o la linea di gronda
5. *Altezza massima dell'edificio (H)*: è la massima fra le altezze dei fronti dell'edificio.
6. *Distanza degli edifici dal fronte di accosto (DA)*: misura la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo che congiunge il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il filo banchina. I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità.
7. *Distanza dai confini e dalle recinzioni (DC)*: rappresenta la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il confine e/o le recinzioni. I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità.
8. *Distanza degli edifici dalla viabilità stradale e/o ferroviaria (DV)*: rappresenta la lunghezza del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il confine stradale e/o ferroviario prospiciente.

Art. 18. Edifici e/o manufatti

1. Per gli edifici a servizio delle attività portuali il Piano consente tutti i tipi di intervento di cui all'Art. 21. Gli interventi di demolizione di edifici e/o manufatti

esistenti sono regolati dalle prescrizioni delle schede tecniche di cui alla seconda parte delle presenti Norme Tecniche; in qualsiasi caso condizione necessaria è il verificarsi di almeno una delle seguenti condizioni:

- strutture non soggette a vincolo;
- incompatibilità con le caratteristiche funzionali ed operative relative all'ambito di appartenenza.

Art. 19. Viabilità interna

1. Il Piano Regolatore Portuale descrive l'assetto infrastrutturale stradale – ferroviario principale interno al porto. Esso ha valore indicativo; la definizione dei tracciati nonché delle caratteristiche tecniche è rimandata ad una fase successiva di approfondimento progettuale, fermo restando quanto riportato nel seguito.
2. Viabilità stradale:
 - predisposizione di opportune fasce di pertinenza, costituenti parte integrante della strada stessa ed utilizzabili unicamente per la realizzazione di altre componenti (banchine, corsie di emergenza, marciapiedi, fasce di sosta laterali, opere di sistemazione a verde finalizzate alla riduzione e alla mitigazione dell'impatto ambientale).
 - larghezze minime tracciati principali: 20,00 m
 - larghezze minime tracciati secondari: 9,00 m
 - in ambiti di accesso pedonale pubblico predisposizione di marciapiedi di larghezza non inferiore a 1,50 m
 - predisposizione di passaggi pedonali di servizio, da realizzare con continuità in corrispondenza della viabilità principale, aventi larghezza non inferiore a 0,75 m nonché di banchine non inferiori a 0,50 m.

Art. 20. Aree di sosta

1. Il Piano Regolatore Portuale individua tre categorie di aree per la sosta:
 - aree di sosta correlate alle esigenze delle attività di banchina, ricadenti entro i perimetri di ciascun sotto ambito portuale (area territoriale);
 - aree di sosta pertinenti al costruito;
 - aree di sosta a completamento della viabilità principale.
2. Per le aree di sosta relative alle attività di banchina, il Piano rimanda alla letteratura specializzata che, con appositi indici, stabilisce quantità e

caratteristiche degli stalli necessari in relazione alla componente funzionale precipua nonché al volume del traffico.

3. Per le aree di sosta di pertinenza al costruito il Piano rimanda alle schede tecniche.

Art. 21. Tipologie d'intervento

1. Gli interventi consentiti dal Piano Regolatore Portuale, in relazione alle opere a mare e a terra, sono definiti come segue:
 - a. Manutenzione ordinaria: interventi che riguardano la riparazione, il rinnovamento e la sostituzione delle finiture delle opere nonché l'integrazione o il mantenimento in efficienza degli impianti tecnologici esistenti.
 - b. Manutenzione straordinaria: interventi necessari a rinnovare o sostituire parti anche strutturali delle opere, nonché integrare i servizi tecnologici, senza che se ne alterino la configurazione complessiva, nel caso delle opere a mare, oppure i volumi e/o le superfici nel caso delle opere a terra.
 - c. Ristrutturazione: interventi volti a trasformare le opere in maniera da portare ad una configurazione in tutto o in parte diversa dalla precedente.
 - d. Demolizione: interventi accompagnati dalla ricostruzione solo nei casi individuati dalle schede tecniche.
 - e. Ampliamento: interventi di estensione ed ampliamento delle superfici esistenti.
 - f. Nuova costruzione: interventi di nuova costruzione
2. Le tipologie di intervento di cui alle lettere c), d), e), ed f) sono soggette alle autorizzazioni di cui al Capo V, fermo restando, per gli interventi di cui alle lettere a) e b) le normali comunicazioni ed approvazioni in linea tecnica.
3. Per gli interventi edilizi ed urbanistici sul patrimonio edilizio ed urbanistico esistente si dovrà fare riferimento all'art. 30 della Legge Regionale 12 aprile 1983, n. 18 (successive modifiche ed integrazioni).

Art. 22. Opere realizzabili

1. Le opere di seguito elencate sono quelle realizzabili nei sotto ambiti funzionali definiti dal PRP e richiamano puntualmente le modalità d'uso del territorio relativo a ciascuna delle aree di cui all'Art. 11.
 - Edifici e/o strutture da destinare agli usi e necessità dell'Autorità Marittima
 - Edifici destinati alle funzioni di pronto soccorso e/o servizi igienici
 - Edifici destinati alla ricettività ed al turismo (ad esempio bar, ristoranti, biglietterie, sale di attesa/informazione, ecc.);

- Edifici di servizio per gli operatori portuali (ad esempio locali spogliatoi, servizi igienici, magazzini, officine ...);
- Opere marittime (ad esempio dighe foranee, banchine, moli e pontili fissi o mobili)
- Opere, attrezzature e mezzi meccanici per l'ormeggio
- Opere, attrezzature e mezzi meccanici per l'alaggio
- Opere ed aree di urbanizzazione primaria (ad esempio strade interne e relativi marciapiedi spazi di sosta e parcheggio, verde attrezzato, sistemi di distribuzione delle acque potabili ed industriali, sistemi di raccolta e smaltimento delle acque reflue, sistemi di distribuzione dell'energia elettrica e di illuminazione, sistemi e linee di comunicazione telematica).

PARTE SECONDA DISCIPLINA DI DETTAGLIO

CAPO VII *SCHEDE TECNICHE*

Art. 23. Disposizioni generali

1. Tutti gli interventi, finalizzati al perseguimento delle previsioni di sviluppo contemplate dal PRP, dovranno essere condotti nel rispetto delle disposizioni e prescrizioni riportate nelle seguenti schede tecniche.
2. Le eventuali modifiche ai limiti dimensionali delle opere contemplate nelle schede tecniche dovranno essere oggetto di concertazione con le Amministrazioni interessate in sede di conferenza dei servizi di approvazione del progetto preliminare di attuazione delle stesse opere.

Art. 24. Definizione dei termini di zonizzazione

1. **Ambito del PRP.** Ambito territoriale nel quale hanno vigenza le norme contenute nel Piano. Coincide con l'area demaniale marittima del porto di Ortona di giurisdizione territoriale dell'Autorità Marittima della Capitaneria di Porto di Ortona. I confini di questo ambito sono così individuati: "lato terra" dalla polilinea "nuovo limite ambito portuale" riportata negli elaborati grafici; "lato mare" da una fascia di rispetto di 200 m condotta esternamente al contorno bagnato delle opere foranee del porto.
2. **Sub-ambiti perimetrali.** Aree di interazione Città-Porto, anche esterne all'ambito del PRP, comunque oggetto di omogeneizzazione di interventi, previsti e concordati da parte di tutti i Soggetti interessati, finalizzati all'assetto di dettaglio del Porto e delle sue interfacce di interazione con gli altri ambiti territoriali.
3. **Zone.** Suddividono l'ambito portuale in aree omogenee per destinazione d'uso ed oggetto di specifiche prescrizioni di intervento. Per ciascuna Zona è definita apposita scheda che ne illustra la localizzazione, le componenti funzionali e le prescrizioni distinte anche in sottozone.
4. **Sottozone.** Costituiscono le unità d'intervento minime in cui sono suddivise le distinte zone portuali.

ZONA C – Funzione commerciale

LOCALIZZAZIONE: Area compresa tra il Molo Nord a partire dalla diga di delimitazione dell'avamposto sino al radicamento con la banchina di Riva. Al netto dell'area logistica (zona S, vd. Scheda relativa) e delle opere foranee del molo nord la Zona C interessa tutto l'ambito settentrionale del porto.

DIMENSIONI CARATTERISTICHE:

- SUPERFICIE COMPLESSIVA 400.000 m²
- SVILUPPO COMPLESSIVO DELLE BANCHINE DI ORMEGGIO 2.440 m

OBIETTIVI E CRITERI:

- nella zona orientale del molo nord, a ridosso dell'avamposto, realizzazione di una darsena con almeno due punti di ormeggio e relativi spazi di banchina a tergo da dedicare ai traffici commerciali di prodotti petroliferi e/o chimici (Darsena Petroli); qualora i prodotti superino i limiti di cui all'Allegato A del D.Lgs. 238/2005 e di conseguenza le infrastrutture sarebbero identificabili come "porto petrolifero o industriale" ai sensi del D.M. 293/2001 sarà cura del concessionario produrre la necessaria documentazione ed espletare l'acquisizione delle autorizzazioni secondo la normativa vigente;
- realizzazione di un molo di delimitazione a ovest della darsena petroli, largo 100 m e lungo 215 m, da adibire al traffico commerciale (anche per attracco navi Ro-Ro);
- riqualificazione del molo nord tramite l'ampliamento lato mare (per una larghezza media di 275 m (al netto delle opere foranee) e la riqualificazione strutturale delle attuali banchine in due fronti di banchina, per uno sviluppo longitudinale di circa 1.020 m, da dedicare ai traffici di navi commerciali in senso lato come "general cargo" per merci convenzionali (merci in sacchi, casse, bidoni, su pallett), "bulk carriers" (merci sfuse e/o rinfuse) e navi porta contenitori del tipo "feeder" (merci unitizzate in container);
- realizzazione di una banchina di riva lunga almeno 140 m da dedicare ai traffici Ro-Ro e Ro-Pax (navi traghetto tutto merci a carico unificato) dopo la ricollocazione delle attività della pesca e della cantieristica e nautica minore nelle apposite Zone P, CN e N poste nella zona meridionale del porto.

COMPONENTI FUNZIONALI CARATTERIZZANTI:

- **CC AREE TRAFFICI COMMERCIALI**
 Convenzionali e unitizzate $S_b = 269.200 \text{ m}^2$; $L_b = 1.900 \text{ m}$; $Pa = 13 \text{ m}$
 Movimentazioni Ro-Ro e Ro-Pax $S_b = 29.300 \text{ m}^2$; $L_b = 140 \text{ m}$; $Pa = 10 \text{ m}$
- **CP AREA MOVIMENTAZIONE PRODOTTI PETROLIFERI E CHIMICI**
 $S_b = 46.400 \text{ m}^2$; $L_b = 2 \times 200 \text{ m}$; $Pa = 11 \text{ m}$

OPERE A TERRA

RAPPORTO DI COPERTURA MAX: 5,0%

AREE DI SOSTA DEDICATE: 10%

PRESCRIZIONI TECNICHE:

H massima 20 m;

DA minima 20 m;

DC minima 10 m;

DV minima 5 m;

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

ZONA CM – Funzione Commerciale ad alto contenuto tecnologico

LOCALIZZAZIONE: Area lungo la banchina di riva a partire dal terminale per i traffici RoRo nella zona di radicamento del Molo Nord per uno sviluppo longitudinale di circa 390 m sino alla zona dedicata ai traffici passeggeri (vd. Scheda T). Per rispondere alle esigenze di assemblaggio e composizione/imbarco dei prodotti industriali oltre ad assicurare una larghezza di 180 m a tergo della banchina di riva si è prevista la realizzazione di un molo lungo 300 m e largo 100 m “sporgente” dalla banchina di riva. Per le esigenze delle attività di assemblaggio è possibile realizzare capannoni preferibilmente di tipo rimovibile.

DIMENSIONI CARATTERISTICHE:

- SUPERFICIE COMPLESSIVA 130.000 m²
- SVILUPPO COMPLESSIVO DELLE BANCHINE DI ORMEGGIO 1.140 m

OBIETTIVI E CRITERI:

- riqualificazione strutturale dell'attuale banchina di riva anche per consentire l'approfondimento dei fondali sino a -10 m s.l.m.;
- realizzazione dello sporgente di lunghezza e larghezza adeguata alle attività connesse con la composizione dei carichi;
- razionalizzazione degli spazi e destinazioni d'uso lungo i piazzali di banchina con il trasferimento della cantieristica navale nella specifica zona dedicata (vd. Scheda CN);

COMPONENTI FUNZIONALI CARATTERIZZANTI:

$S_b = 152.100 \text{ m}^2$; $L_b = 1.200 \text{ m}$; $P_a = 10 \text{ m}$

OPERE A TERRA

RAPPORTO DI COPERTURA MAX: 10,0%

AREE DI SOSTA DEDICATE: 10%

PRESCRIZIONI TECNICHE:

H massima 45 m;

DA minima 5 m;

DC minima 10 m;

DV minima 5 m;

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

ZONA T – Funzione Passeggeri

LOCALIZZAZIONE: Area lungo la banchina di riva immediatamente a ridosso della zona commerciale ad alto contenuto tecnologico (vd. Scheda CM) che, per le funzioni di ormeggio di navi da crociera e traghetti passeggeri, condivide il versante settentrionale del molo settentrionale di delimitazione del “bacino pescherecci e nautica” (vd. Schede P, CN e N). Per le esigenze delle operazioni portuali e di supporto alle attività doganali ed assistenza e logistica si è prevista la disponibilità, per una larghezza di 70 m, della banchina di riva sino al limite a terra dell’ambito portuale ove poter realizzare la “stazione marittima” e la zona di parcheggio degli autobus.

DIMENSIONI CARATTERISTICHE:

- SUPERFICIE COMPLESSIVA 16.900 m²
- SVILUPPO COMPLESSIVO DELLA BANCHINE DI ORMEGGIO 395 m

OBIETTIVI E CRITERI:

- riqualificazione strutturale dell’attuale banchina di riva anche per consentire l’approfondimento dei fondali sino a -10 m s.l.m.;
- realizzazione del molo settentrionale di delimitazione del “bacino peschereccio e nautico” (vd. Schede P, CN e N);
- razionalizzazione degli spazi e delle destinazioni d’uso lungo i piazzali di banchina con il trasferimento della cantieristica navale nella specifica zona dedicata (vd. Scheda CN);

COMPONENTI FUNZIONALI CARATTERIZZANTI:

$$S_b = 16.900 \text{ m}^2 ; L_b = 395 \text{ m} ; P_a = 10 \text{ m}$$

OPERE A TERRA

RAPPORTO DI COPERTURA MAX: 5%

AREE DI SOSTA DEDICATE: 10%

PRESCRIZIONI TECNICHE:

H massima 15 m;

DA minima 5 m;

DC minima 10 m;

DV minima 5 m;

TIPOLOGIE D’INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d’intervento

ZONA CN – Funzione Commerciale per la Cantieristica Navale

LOCALIZZAZIONE: Area lungo la banchina di riva immediatamente a ridosso dell'area per le navi da crociera e traghetti passeggeri (vd. Scheda T) per le attività della cantieristica navale ivi comprese le operazioni di rimessaggio ed alaggio delle imbarcazioni. Occupa anche una parte del radicamento alla linea di riva del molo settentrionale di delimitazione del "bacino pescherecci e nautica" (vd. Schede T, P, e N) e la metà (lato nord) del molo di delimitazione (lungo 250 m e largo 30 m) dei sottobacini pesca e nautica. Per rispondere alle esigenze delle attività industriali della cantieristica navale si è prevista la disponibilità, per una larghezza di 200 m, della banchina di riva, sino al limite a terra dell'ambito portuale. In quest'area è possibile realizzare capannoni. Il fronte longitudinale della banchina di riva della zona CN pari a 140 m consente di realizzare adeguate strutture (scivoli e darsene con travel-lift) per l'alaggio e varo delle imbarcazioni.

DIMENSIONI CARATTERISTICHE:

- SUPERFICIE COMPLESSIVA 39.100 m²
- SVILUPPO COMPLESSIVO DELLE BANCHINE DI ORMEGGIO 250 m

OBIETTIVI E CRITERI:

- riqualificazione strutturale dell'attuale tratto della banchina di riva già interessato dalle attività della cantieristica navale per consentire la regolarizzazione dei fondali sino a -6 m s.l.m.;
- razionalizzazione degli spazi e destinazioni d'uso lungo i piazzali di banchina con l'accorpamento della cantieristica navale;

COMPONENTI FUNZIONALI CARATTERIZZANTI:

$$S_b = 39.100 \text{ m}^2 ; L_b = 250 \text{ m} ; P_a = 6 \text{ m}$$

OPERE A TERRA

RAPPORTO DI COPERTURA MAX: 10%

AREE DI SOSTA DEDICATE: 10%

PRESCRIZIONI TECNICHE:

H massima 20 m;

DA minima 5 m;

DC minima 10 m;

DV minima 5 m;

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

ZONA P – Funzione per le attività della Pesca

LOCALIZZAZIONE: Prospiciente l'area della cantieristica navale (vd. Scheda CN) occupa la quasi totalità del molo settentrionale di delimitazione del “bacino pescherecci e nautica” contraddistinto da un primo sporgente ortogonale alla linea di riva (lungo 395 m e largo 60 m) alla cui estremità è disposto un molo lungo 266 m (orientato a sud-est). Lo sporgente mediano del “bacino pescherecci e nautica” (vd. Schede CN e N) delimita uno specchio liquido superiore a 6 ha condiviso con le attività cantieristiche navali.

DIMENSIONI CARATTERISTICHE:

- SUPERFICIE COMPLESSIVA 22.400 m²
- SVILUPPO COMPLESSIVO DELLE BANCHINE DI ORMEGGIO 1200 m (COMPRESI I PONTILI)

OBIETTIVI E CRITERI:

- realizzazione di un “bacino pescherecci e nautica” finalizzato a trasferire in questo ambito meridionale del porto le attività della pesca, cantieristica e nautica al fine di razionalizzare ed ottimizzare la gestione dell'intero sistema portuale;
- destinazione di una fascia larga 50m del molo di delimitazione del “bacino pescherecci e nautica” alle attività di pesca, attrezzature ed impianti connessi.

COMPONENTI FUNZIONALI CARATTERIZZANTI:

$$S_b = 22.400 \text{ m}^2 ; L_b = 1.200 \text{ m} ; P_a = 6 \text{ m}$$

OPERE A TERRA

RAPPORTO DI COPERTURA MAX: 5%

AREE DI SOSTA DEDICATE: 10%

PRESCRIZIONI TECNICHE:

H massima 15 m;

DA minima 5 m;

DC minima 10 m;

DV minima 5 m;

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

ZONA N – Funzione Nautica

LOCALIZZAZIONE: Occupa tutta la zona meridionale del “bacino pescherecci e nautica” delimitato dallo sporgente intermedio (lungo 250 m e largo 30 m) condiviso con le attività della cantieristica (vd. Scheda CN). Completa la riqualificazione della banchina di riva per uno sviluppo di 175 m al margine sud. Ortogonalmente a tale banchina si diparte una banchina lunga 465 m che riqualifica ampliandola l'attuale banchina posta lungo il lato interno del molo sud del porto. All'estremità di questa banchina, lungo la quale sono radicati i pontili di ormeggio, è presente uno sporgente che realizza l'elemento di delimitazione meridionale dello stesso bacino sul quale si collocano i principali servizi del marina (bunkeraggio, scalo di alaggio, torre di controllo).

DIMENSIONI CARATTERISTICHE:

- SUPERFICIE COMPLESSIVA 62.200 m²
- SVILUPPO COMPLESSIVO MINIMO DEI PONTILI DI ORMEGGIO 2.000 m

OBIETTIVI E CRITERI:

- realizzazione di un “bacino pescherecci e nautica” finalizzato a trasferire in questo ambito meridionale del porto le attività della pesca, cantieristica e nautica al fine di razionalizzare ed ottimizzare la gestione dell'intero sistema portuale.

COMPONENTI FUNZIONALI CARATTERIZZANTI:

$S_b = 62.200 \text{ m}^2$; $L_b = 2.000 \text{ m}$; $P_a = 4 \text{ m}$

OPERE A TERRA

RAPPORTO DI COPERTURA MAX: 5%

AREE DI SOSTA DEDICATE: 10%

PRESCRIZIONI TECNICHE:

H massima 15 m;

DA minima 5 m;

DC minima 10 m;

DV minima 5 m;

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

ZONA S – Logistica e servizi

LOCALIZZAZIONE: Occupa la zona settentrionale del porto ove è già presente l'edificio dell'Autorità Marittima e per la sua collocazione geografica costituisce la "cerniera" di connessione con il limitrofo contesto urbano.

DIMENSIONI CARATTERISTICHE:

- SUPERFICIE COMPLESSIVA 43.600 m²

OBIETTIVI E CRITERI:

- con il trasferimento delle attività della pesca, nautica e cantieristica, e la conseguente riqualificazione del molo nord per il potenziamento e l'ottimizzazione dei traffici marittimi commerciali, l'area potrà essere riqualificata per la logistica ed i servizi delle attività portuali.

OPERE A TERRA

RAPPORTO DI COPERTURA MAX: 5%

AREE DI SOSTA DEDICATE: 10%

PRESCRIZIONI TECNICHE:

H massima 15 m;

DA minima 5 m;

DC minima 10 m;

DV minima 5 m;

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento