



CITTA' DI PESCARA
AREA TECNICA E LL. PP.
Settore Lavori Pubblici

coordinatore scientifico

Alberto Noli

responsabile unico del procedimento

Luciano Di Biase

progettisti incaricati

Rosario Pavia
[capogruppo]

Giuseppe Barbieri

Raffaella Massacesi

gruppo di progettazione

Matteo di Venosa

Giuseppe Marino
[studio Ippozone]

Danilo Romani
[studio Ippozone]

Daniele Avenali
[studio Ippozone]
[analisi e rappresentazione digitale]

REDAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DELLA CITTA' DI PESCARA – ASPETTI URBANISTICI ED ARCHITETTONICI





Il modo più efficace e diretto per introdurre il tema del rapporto tra città ed area portuale, tra piano urbanistico e piano del porto è quello di chiederci quando in Italia il tema del waterfront, ovvero del fronte urbano del porto, assume una connotazione diversa, del tutto nuova rispetto al passato. Il tema si è imposto in termini nuovi solo nel corso degli anni '90 e in particolare dopo la Legge 84/94 che ha riorganizzato nell'insieme la legislazione in materia portuale.

La legge 84/94 segna un punto di svolta, ne ricordiamo soltanto alcuni passaggi utili al discorso:

istituisce nei porti maggiori le Autorità portuali come organismi di governo del porto;
liberalizza le attività portuali, ma mantiene il ruolo pubblico del demanio marittimo del porto;
istituisce il Comitato portuale come organismo orizzontale per la programmazione, pianificazione e gestione delle aree del porto.

Nel comitato troviamo rappresentanti degli Enti locali e degli operatori portuali. Spetta al comitato portuale la promozione e l'adozione del piano regolatore del porto. Quest'ultimo è approvato dopo un complesso iter di verifiche dalla Regione. L'iter si è rivelato estremamente lungo e farraginoso per i pareri del Ministero dell'Ambiente e del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

La Legge 84/94 dà al piano regolatore del porto una dimensione nuova, non più programma di opere, ma un vero e proprio piano funzionale, economico, gestionale, urbanistico, ambientale e infrastrutturale. Il piano è adottato dall'Autorità Portuale d'intesa con l'Amministrazione Comunale. L'istituto dell'intesa è un passaggio importante: da un lato apre alla condivisione, all'integrazione tra piano portuale e piano urbanistico, dall'altra fa emergere con più evidenza la conflittualità tra le esigenze del porto e le esigenze dell'amministrazione locale. Le scelte infrastrutturali del Porto spesso contrastano con le strategie del comune, le aree portuali adiacenti alla città, le aree demaniali sottoutilizzate sono spesso oggetto di progetti urbani rifiutati dall'Autorità portuale.

Con l'introduzione della L. 84/94 il Piano Portuale non è più quello del passato, quando i piani

regolatori portuali venivano redatti centralmente dal Ministero dei Lavori pubblici, attraverso il Genio Civile alle opere marittime. Allora i piani portuali erano programmi settoriali di opere, non solo autonomi e separati rispetto alla pianificazione urbanistica e territoriale locale, ma spesso anche estranei alle reali esigenze degli operatori portuali. Oggi con tutte le difficoltà, i ritardi, i conflitti, le ambiguità, i piani regolatori portuali sono contestualmente ed operativamente diversi. Le Autorità portuali sanno che il piano deve rispondere alle esigenze di sviluppo del trasporto marittimo e che quest'ultimo è un segmento di una filiera più complessa che include le reti autostradali e ferroviarie, gli interporti, gli stessi aeroporti. In una parola i Piani hanno una dimensione urbanistica e territoriale. Il porto ha bisogno della città, del territorio, della loro efficienza.

La legge 84/94 registra (sebbene con ritardo) le grandi trasformazioni del trasporto marittimo, la sua dimensione internazionale, il suo appartenere ad un mercato globalizzato che esige infrastrutture, tecnologie avanzate, servizi competitivi.

Il trasporto marittimo è in crescita e continua a svilupparsi. La crescita ha favorito enormemente l'incremento dei traffici nel Mediterraneo, offrendo ai porti italiani nuove opportunità di sviluppo. Dal 1996 al 2003 le merci movimentate sono passate da 350 milioni a 450 milioni di tonnellate, i containers da 3,8 a 8,9 milioni, i passeggeri da 34 a 45,3 milioni. (I dati si riferiscono al Mediterraneo Occidentale).

Le nuove dimensioni delle navi hanno letteralmente rivoluzionato l'assetto dei porti. Occorrono bacini sempre più ampi e sicuri, accosti di centinaia di metri, fondali profondi. La varietà delle merci trasportate esige aree specializzate, piazzali di grandi dimensioni, tecnologie di movimentazione avanzata, connessioni efficienti con le reti autostradali e ferroviarie.

Le autorità portuali si trovano a gestire una realtà molto complessa, nello spazio di pochi anni hanno dovuto far fronte ad una modernizzazione forzata delle aree portuali. Una modernizzazione complessa resa ancora più difficile dalla scarsità delle risorse e dalla mancanza di una effettiva

autonomia finanziaria.

I porti italiani si stanno riorganizzando a fatica e lo fanno a stretto contatto con un territorio fortemente urbanizzato. Lo fanno all'interno della città. In questo consiste la loro diversità rispetto ai porti del Nord Europa, della Spagna, della Francia e di molti porti mediterranei a partire dall'Egitto.

Mentre nei grandi porti europei la riorganizzazione delle aree portuali è avvenuta attraverso il decentramento e la delocalizzazione delle attività non più compatibili con la vita urbana. In Italia il decentramento stenta a realizzarsi per la mancanza oggettiva di aree libere realmente disponibili. Il decentramento è avvenuto in parte a Trieste, a Genova, a Savona. Brindisi e Taranto usufruiscono della disponibilità di aree industrializzate oggi sottoutilizzate.

La condizione generale, tuttavia, è che i porti italiani sono ancora in gran parte interni al sistema urbano, spesso adiacenti alla stessa città storica.

Ed ancora: molti porti come Venezia, Ancona, Napoli, Genova, Civitavecchia sono inseriti in circuiti crocieristici in pieno sviluppo. Il dato non è di poco conto in quanto il settore crocieristico, con tutte le sue esigenze controlli di sicurezza e di funzionalità, richiede la vicinanza e la qualità dei servizi della città storica.

Il tema della riqualificazione dell'interfaccia città-porto si inserisce in questo scenario di adiacenza e di difficile convivenza.

Il porto ha oggi una identità propria, una sua esigenza di autonomia funzionale, che lo porta a organizzarsi come una macchina logistica.

E' questa la ragione per cui il porto tende a chiudersi, a separarsi dalla città. Per questo le Autorità portuali difendono il loro territorio demaniale, anche quando alcune aree sono sottoutilizzate o dismesse. La città, dal suo canto tende a spingersi sul porto, a riaprirsi sul fronte mare, a rappropriarsi di spazi portuali un tempo vissuti come spazi pubblici.

Abbiamo avuto in Italia numerosi tentativi di recupero urbano, con programmi di riqualificazione delle aree adiacenti al porto. I risultati sono stati molto modesti. Un aspetto va tuttavia sottolineato: mentre prima del 1994 le amministrazioni



comunali non avevano interlocutori ben definiti e si fermavano sul complesso perimetro del demanio marittimo portuale, oggi con l'introduzione delle Autorità portuali si è stabilita una nuova dialettica tra città e porto, un nuovo possibile dialogo difficile ma percorribile.

I porti continuano ad essere separati dalla città, la loro funzionalità ed efficienza esige questa separazione. La linea di separazione tra città e porto è una linea di tensione, di conflitto, di interessi contrapposti, di interazione tra realtà spesso incompatibili.

In molte città portuali la linea di separazione si materializza in barriere, fratture, recinti invalicabili che impediscono la visione stessa dello spettacolo del porto.

Come trasformare questa linea di separazione in una opportunità, in una risorsa, un vincolo positivo? Come riportare la città sul porto e nello stesso tempo garantire al porto la sua autonomia funzionale? Come riorganizzare in modo compatibile le aree di interfaccia tra la città e l'ambito portuale? Come mantenere la separazione, la distinzione e nello stesso tempo fare della separazione un sistema integrato, permeabile, in grado di far interagire le due parti?

E' questo il tema della riqualificazione del waterfront in Italia. Nel nostro Paese la riqualificazione del waterfront procede con lentezza, con difficoltà, con scarsi risultati, perché ancora non si è compresa qual è la specificità delle nostre aree portuali. Ancora non si è capito che il waterfront è lo spazio di mezzo tra due realtà diverse entrambe attive, entrambe dinamiche, entrambe vitali per lo sviluppo.

Esiste una economia del porto che può espandersi verso la città, esistono aree portuali che possono essere valorizzate, integrate al tessuto urbano, contribuendo così a realizzare non solo una nuova qualità spaziale ma anche ricchezza, occupazione, nuove forme di welfare sociale.

La linea di separazione tra città e porto è uno spazio di conflitto che può essere governato, facendo interagire positivamente le aree portuali con quelle urbane. E' questa la sfida che ci troviamo di fronte. Per questo molti di noi considerano la linea di separazione un'area filtro,

una filtering line.

In questa prospettiva qualcosa è stato fatto. Alcune autorità portuali hanno promosso dei concorsi di progettazione, così a Trieste, a Marina di Carrara, a Civitavecchia, a Genova, a Napoli.

Il processo è appena iniziato. E' un processo difficile, soprattutto se non c'è intesa, condivisione tra Amministrazione comunale e autorità portuale. L'intesa è indispensabile per poter intervenire, per poter dare senso ed operatività all'operazione. Sul waterfront si gioca una partita economica e istituzionale ma anche culturale, una partita che ha a che fare con l'identità della città portuale. Una identità complessa in cui interagiscono due sistemi identitari, quello del centro urbano e quello del porto.

Oggi i porti hanno una loro identità specifica, che dialoga con quella della città: da un lato l'arricchisce, dall'altro l'assorbe.

In un mondo sempre più globalizzato, il porto è il luogo dove la città si rappresenta. E' il luogo dell'identità locale, del radicamento a terra, nello stesso tempo il porto accoglie identità e paesaggi che vengono da lontano: da altre sponde del Mediterraneo, da altri mari, da altri continenti. Il waterfront per non appiattirsi su soluzioni convenzionali, omologanti che fanno del fronte marino un parco a tema post-moderno, deve interpretare questa identità complessa, questi diversi caratteri identitari, questa convivenza di vita urbana e di economia portuale, questa compresenza di locale e di globale.

Esistono modelli, esperienze, strategie da cui partire? Alcuni orientamenti possono essere presi a riferimento. Esiste un modello istituzionale che affida a società specifiche la promozione delle iniziative per la riqualificazione delle aree di interfaccia tra città-porto. Questo modello è stato sperimentato con successo da Nausica a Napoli. Nella società troviamo, oltre l'autorità portuale, il Comune, la Provincia, la Regione. Esiste un riferimento metodologico ed operativo.

Recentemente il Ministero delle infrastrutture dei trasporti ha prodotto le Linee guida per la redazione dei piani portuali, dove si sottolinea con chiarezza la necessità di procedere all'integrazione tra piano portuale e quello urbanistico. Il piano

portuale si articola in strutturale ed operativo, di conseguenza il piano strutturale del porto dovrebbe essere parte integrante di quello strutturale della città. Inoltre le Linee guida individuano due sotto ambiti portuali: uno propriamente tecnico operativo e un secondo di interazione città-porto.

E' soprattutto in questo secondo sottoambito che va individuato lo spazio operativo del waterfront come momento di dialogo e di scambio tra città e porto.

La riqualificazione del Waterfront si inserisce in questo nuovo scenario che coinvolge non solo gli operatori pubblici, ma anche anche quelli privati che da tempo hanno individuato nelle aree portuali, le nuove centralità urbane per attività immobiliari, culturali, direttive del tempo libero. Il tema del waterfront è strategico per la funzionalità dei nostri porti, per la qualità delle nostre città, per la vita di gran parte della popolazione italiana. Il tema riguarda infatti non solo i grandi porti, ma anche le centinaia di porti minori. In questi ultimi decenni il 30-40% della popolazione è scivolata sulle coste. Anche per questo i progetti per la riqualificazione dei waterfront sono importanti, attraverso di essi si restituiranno al territorio costiero nuove centralità, nuove risorse economiche e culturali, nuovi spazi pubblici, nuovi paesaggi.

Il piano portuale di Pescara si inserisce in questa problematica. Il piano infatti valorizza a fondo la componente urbanistica, individuando nel waterfront un'area strategica per la riorganizzazione del sistema urbano.

Le Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali, documento predisposto dal gruppo di lavoro istituito presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e coordinato dall'architetto Annamaria Tatò, dirigente generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha finalmente assunto la forma di una Circolare di indirizzo inviata dal Ministro Pietro Lunardi alle Autorità Marittime e Portuali.

Il documento interviene su alcuni temi a lungo trascurati: il rapporto tra il piano per il porto e il piano urbanistico territoriale, la complessità dell'iter procedurale di approvazione dei piani portuali, la separazione tra il momento di redazione del piano portuale e il momento della sua valutazione di compatibilità ambientale (VIA). In realtà su tutte le tematiche sopra ricordate la legge 84/94 (Riordino della legislazione in materia portuale) non fornisce indicazioni esaurienti. Nonostante l'enfasi data al ruolo del piano regolatore portuale come strumento di pianificazione e non più semplice programma di opere, la legge non orienta in alcun modo i criteri per la sua redazione e approvazione.

I soggetti istituzionali per la promozione dei piani, le Autorità portuali (attualmente 25, istituite nei porti maggiori) e le Autorità marittime (in pratica le Capitanerie di porto) hanno continuato a predisporre i piani portuali in modo settoriale, con una scarsa attenzione ai problemi della città, del territorio e dell'ambiente. La tradizionale separazione tra piano urbanistico e piano portuale (vigente dai primi decenni dello stato unitario) ha continuato a svilupparsi in uno scenario, tuttavia, completamente mutato, sia per le nuove competenze delle Regioni (L.88/2001) in materia urbanistica, territoriale, ambientale e trasportistica (alle Regioni compete tra l'altro l'approvazione definitiva dei piani portuali e la gestione amministrativa del demanio marittimo e portuale), sia per la maggiore attenzione degli enti e delle comunità locali per il fronte marino della città. Attualmente assistiamo a due tendenze contrapposte: da un lato l'interesse per le amministrazioni comunali ad intervenire sulle aree del waterfront, dall'altro, invece, l'esigenza dei grandi porti di accrescere la dimensione, la competitività e l'efficienza del proprio ambito funzionale.

L'istituzione dei Comitati portuali (organismi orizzontali in cui sono presenti l'Autorità portuale, le amministrazioni centrali, gli enti locali e gli operatori economici del porto, che avrebbero dovuto garantire una maggiore integrazione tra il piano del porto e quello della città), non ha mutato, nella sostanza, i rapporti tra Autorità portuale e amministrazione comunale che si sono sviluppati ovunque con difficoltà e spesso in modo conflittuale. Anche l'istituto dell'Intesa tra Autorità

portuale e Comune (prevista dalla legge 84/94) come procedura istituzionale per il confronto e la mediazione delle reciproche esigenze, non è stato colto come momento chiave per definire in modo condiviso le linee strategiche dello sviluppo delle aree portuali e del sistema urbano e territoriale in cui sono inserite. In Italia le condizioni delle aree portuali presentano caratteristiche molto differenti rispetto ai porti atlantici e nord-europei, dove da tempo le attività operative sono state delocalizzate lontano dalle città. Nel nostro paese i porti permangono nel cuore di estese conurbazioni, spesso in aree contigue a centri storici di grande qualità. E questa condizione a rendere ancora più difficile oggi il rapporto tra pianificazione urbanistica e pianificazione portuale e più complesse e impegnative le verifiche di congruenza tecnica (presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) e di compatibilità ambientale (presso il Ministero dell'Ambiente), necessarie per l'approvazione dei piani portuali.

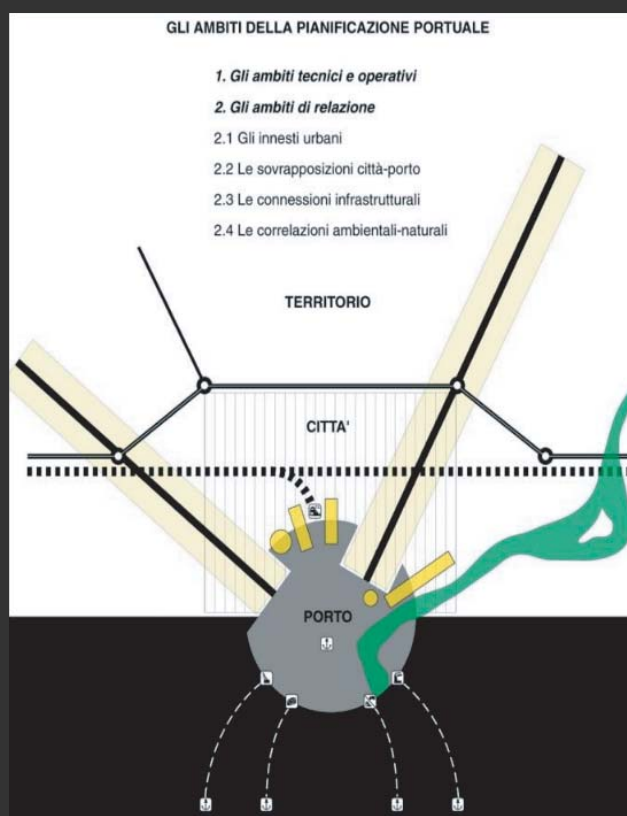
La recente circolare sulle Linee guida per la redazione di piani regolatori portuali si inserisce in questo scenario, fornendo contributi di grande rilievo sul piano metodologico e operativo. Il documento sottolinea la necessità di ricercare una reale integrazione tra porto, città e territorio, attraverso un efficace coordinamento dei momenti decisionali e degli strumenti di pianificazione e programmazione. L'Accordo di programma, la Conferenza di servizi tra le amministrazioni locali, le amministrazioni centrali e gli enti gestori delle reti infrastrutturali e l'Intesa tra Autorità portuale e comune diventano passaggi strategici determinanti. Allo stesso modo, quasi a ribadire l'esigenza di legare la pianificazione portuale alla più generale strumentazione urbanistica, la circolare articola il Piano portuale in strutturale e operativo, uniformandolo così alle tendenze più avanzate della pianificazione urbanistica comunale e alle più recenti normative regionali. Il piano strutturale portuale recepisce le scelte strategiche per l'assetto urbanistico e territoriale dell'area in cui il porto è inserito: da un lato le invarianti ambientali, paesaggistiche e identitarie dei luoghi, dall'altro il sistema infrastrutturale di cui lo scalo portuale fa parte integrante. Il piano strutturale individua inoltre l'ambito portuale articolandolo in due sotto-ambiti: il primo è relativo al porto operativo, vale a dire le aree necessarie all'efficienza funzionale delle attività portuali; il secondo all'Interazione città-porto, vale a dire le aree di sovrapposizione e di innesto tra le aree portuali e i tessuti circostanti. L'articolazione per sotto-ambiti circolare introduce nel piano portuale elementi di flessibilità e di programmazione strategica. L'articolazione consente da un lato di legare il piano strutturale del porto a quello della città, dall'altra di individuare una area propriamente

tecnica su cui sviluppare con procedure più adeguate ed efficaci l'attuazione del piano operativo. Quest'ultimo precisa dimensionalmente e tecnicamente gli assetti morfologici del porto, le sue interconnessioni, le attrezzature e le destinazioni individuate dal piano strutturale all'interno di definiti domini di ammissibilità e di criteri di verifica (attraverso cui valutare i programmi e gli interventi che saranno via via proposti, sia dal punto di vista della sostenibilità ambientale che della fattibilità tecnico-economica). Mentre il sotto-ambito porto operativo è di competenza diretta dell'Autorità portuale, per il sotto-ambito interazione porto-città la circolare prefigura un intervento concertato tra comune e Autorità portuale. Nel suo insieme l'articolazione dovrebbe conferire al processo di pianificazione una maggiore flessibilità ed efficacia.

La circolare fornisce una check list di analisi e di elaborati finalizzata ad uniformare la redazione dei piani portuali, inoltre mette a disposizione una procedura metodologica per la redazione delle valutazioni di impatto ambientale. Questa sezione della circolare, redatta di concerto con il Ministero dell'Ambiente, suggerisce una modalità di redazione dei piani assolutamente innovativa. Non più valutazioni ex post dell'impatto ambientale del piano e delle sue opere, ma una procedura che si sviluppa contestualmente all'individuazione delle scelte tecniche ed economiche. C'è da augurarsi che l'attività di concertazione inaugurata, con le linee guida, tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Ambiente, possa portare ad una valutazione congiunta dei piani adottati dalle Autorità portuali e marittime.

Le linee guida per la redazione dei Piani portuali aprono una nuova fase per le politiche e le strumentazioni d'intervento nelle aree portuali: non solo per le Autorità portuali che in circa dieci anni dalla loro istituzione hanno già avviato processi di pianificazione più complessi, ma anche per le Autorità marittime che, nonostante il decentramento amministrativo in favore degli enti locali, tendono ad esercitare in modo autonomo il loro controllo sulle aree portuali dei porti minori (oltre 150).

In fondo, a guardare bene le linee guida offrono alle amministrazioni locali un nuovo spazio politico e di confronto tecnico. I comuni saranno portati a inserire più organicamente i piani portuali nella strumentazione urbanistica e le Regioni, dal loro canto, a inserire i temi della pianificazione portuale nelle proprie direttive e leggi regionali.



INTRODUZIONE

Il porto di Pescara



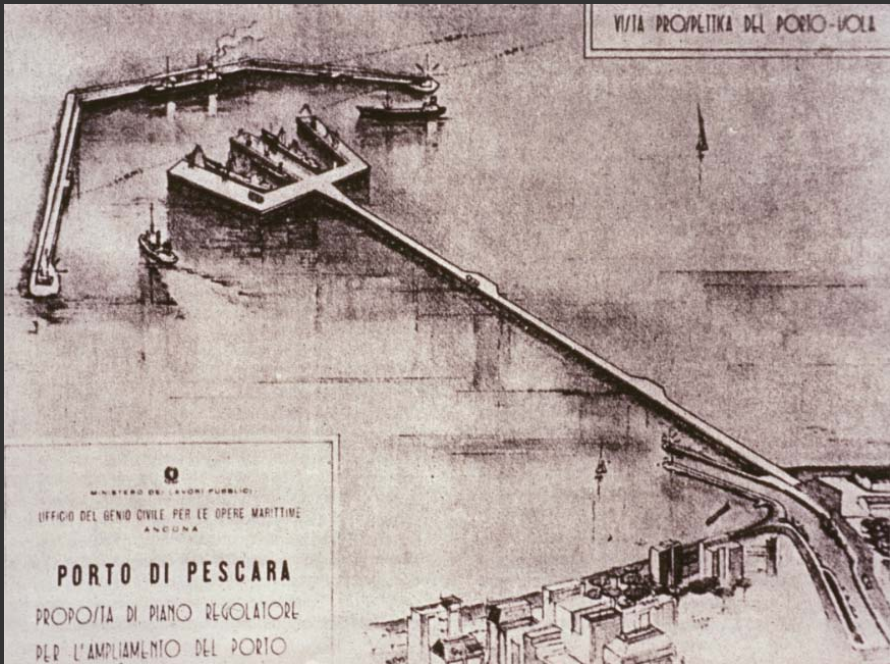
CONSORZIO PER LO SVILUPPO INDUSTRIALE DELLA VALLE DEL PESCARA, IMPOSTAZIONE DI MASSIMA DEL PORTO ISOLA

Porto di Pescara.Traffico merci/passeggeri anni 2004-2005-2006 (Fonte: Ufficio Circondariale Marittimo di Pescara, 2006).

Anno	Merci imbarcate (t)		Merci sbarcate (t)		Totale merci (t)	Passeggeri		Totale passeggeri
	Liquide	Solide	Liquide	Solide		Imbarcati	Sbarcati	
2004	-	1.156	259.165	22.839	283.160	16.019	16.267	32.286
2005	-	4.122	257.871	39.187	301.180	19.614	21.827	41.441
2006	-	-	288.489	48.368	336.857	22.484	25.846	48.330

Porto di Pescara: caratteristiche funzionali degli accosti (Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2004).

Offerta di Servizi		
Numero Accosti	4 accosti commerciali polivalenti	
Lunghezza Complessiva Accosti	(m)	circa 500
TSL massimo consentito per nave	TSL	3.000-4.000
Numero di accosti che effettuano servizio di:	Passeggeri	sì
	Prodotti petroliferi	sì
	Altre merci liquide	no
	Merci secche alla rinfusa	sì
	Merci in colli	sì
	Container	no
	Ro-Ro	sì
	Altre merci	sì
	Pescato	2
Accosti dotati di arredamento meccanico (gru semoventi)	Dipporto	2
	Mezzi di servizio	1
	Ormeggio navi militari	0
Numero di binari ferroviari		0
Superficie dei piazzali per le merci	(mq)	15.000
Capacità magazzini frigoriferi	(mc)	0
Capacità altri magazzini	(mc)	0
Capacità silos	(mc)	0



MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, VISTA PROSPETTICA DEL PORTO ISOLA

PIANO REGOLATORE PORTUALE città di Pescara

Nonostante la modestia del suo traffico commerciale (circa, 300'000 tonnellate negli ultimi anni, di cui il 70% merci liquide, vedi tab.1)il porto di Pescara è classificato come porto di interesse nazionale (Il categoria, Il classe).

Tale classificazione, confermata nel nuovo ordinamento portuale predisposto dalla L.84/94 (Riordino della legislazione in materia portuale), era giustificata negli anni '70 dalle ipotesi di realizzare nel medio periodo consistenti opere marittime e portuali. In proposito, può essere utile ricordare il progetto di realizzare al largo di Pescara un porto isola connesso all'entroterra da un lungo viadotto. Quest'ultimo non era altro che l'estensione a mare dell'attuale asse attrezzato, costruito in quegli stessi anni.

L'attuale struttura del porto è costituita da un canale coincidente con la foce del fiume Pescara e da un avamposto delimitato: a Nord da una diga foranea (realizzata dal 1995) di 700 metri con orientamento Est-Ovest a difesa dell'imboccatura del canale; a Est da una nuova banchina radicata al molo sopraflutto del porto turistico.

Il canale presenta nella sua parte centrale un bacino di espansione (nella sezione più ampia la distanza tra le due banchine opposte è di metri 140) in grado di consentire le manovre di navi di piccola stazza (sulle banchine in riva destra del canale attraccava fino a qualche anno fa il traghetto Tiziano per Spalato). Nella sua parte terminale, il canale si protende in mare con due moli guardiani distanti tra loro 40 metri. Come è noto la diga foranea, posta ad una distanza ravvicinata rispetto all'imboccatura del canale ha prodotto effetti negativi sul piano dell'inquinamento e dell'insabbiamento dell'avamposto. Nello stesso tempo ha di fatto impedito lo sviluppo del porto, serrandolo in uno specchio d'acqua contenuto, poco profondo e con accosti limitati . Riportiamo di seguito una tabella dei dati strutturali del porto, cui vanno aggiunti i piazzali della nuova banchina di levante di 47'000 mq e relativi accosti.

I problemi ambientali prodotti dalla diga foranea e la scarsa operatività delle attuali infrastrutture a attrezzature portuali, sono alla base del programma di studi per la definizione del nuovo Piano portuale. Quest'ultimo dovrà, secondo l'art. 5 della L.94/84, ridefinire l'ambito portuale individuato dal precedente piano portuale del 1988.

Per ambito portuale si intendono le aree portuali ricadenti nella giurisdizione dell'Autorità Marittima, sulle quali si applicano gli indirizzi e le prescrizioni normati dal Piano regolatore portuale e dai regolamenti di settore (Codice della Navigazione, Piano di security portuale, ordinanze dell'Autorità Marittima disciplinanti le attività tecnico-nautiche...)

A Pescara, l'ambito portuale è delimitato a Nord-Est dall'avamposto e dalle banchine di levante, a Nord-Ovest dal lato esterno delle banchine contigue alla viabilità comunale (via Raffaele Paolucci), a monte dal vecchio ponte della ferrovia, a Sud-Est dal lato esterno delle banchine portuali adiacenti alla viabilità urbana ordinaria (via Andrea Doria), alle aree dismesse

Di Properzio, alle aree del porto turistico (Marina di Pescara) e alle aree dismesse dell'ex COFA (Mercato Ortofrutticolo).

All'interno dell'ambito portuale si organizzano le differenti attività funzionali (sotto-ambiti) del porto e, in particolare i sotto-ambiti:

- 1.peschereccio, in alcuni tratti della banchina nord e sud del canale;
 - 2.diportistico, in alcuni tratti delle banchine Nord e Sud in concessione al Club Nautico Porto Canale, al Club Mimadea e al Club L'Ancora;
 - 3.commerciale (rinfuse liquide e solide), localizzato sulla banchina Sud del canale, a valle degli attracchi pescherecci, in prossimità della stazione marittima esistente;
 - 4.passeggeri, ubicato su un tratto della banchina Sud destinata all'ormeggio di motonavi dirette in Croazia.
- Nonostante la modestia del suo traffico commerciale, il porto di Pescara è nell'insieme separato dalla città. Non solo il canale taglia in due il tessuto urbano, ma le banchine in riva destra sono completamente recintate e rese inaccessibili.
- Il porto commerciale, ma anche quello turistico sono attualmente corpi estranei alla città. Mentre nel passato il porto canale era uno dei centri più importanti della vita sociale, religiosa ed economica. Oggi il porto è una realtà separata, misconosciuta.
- Le ragioni di tale separazione sono legate alle differenti competenze amministrative delle aree urbane e delle aree portuali: da un lato il Comune, dall'altro l'amministrazione centrale con l'Autorità Marittima e il Ministero delle Infrastrutture (PIT); da un lato il piano urbanistico, dall'altro il piano portuale.

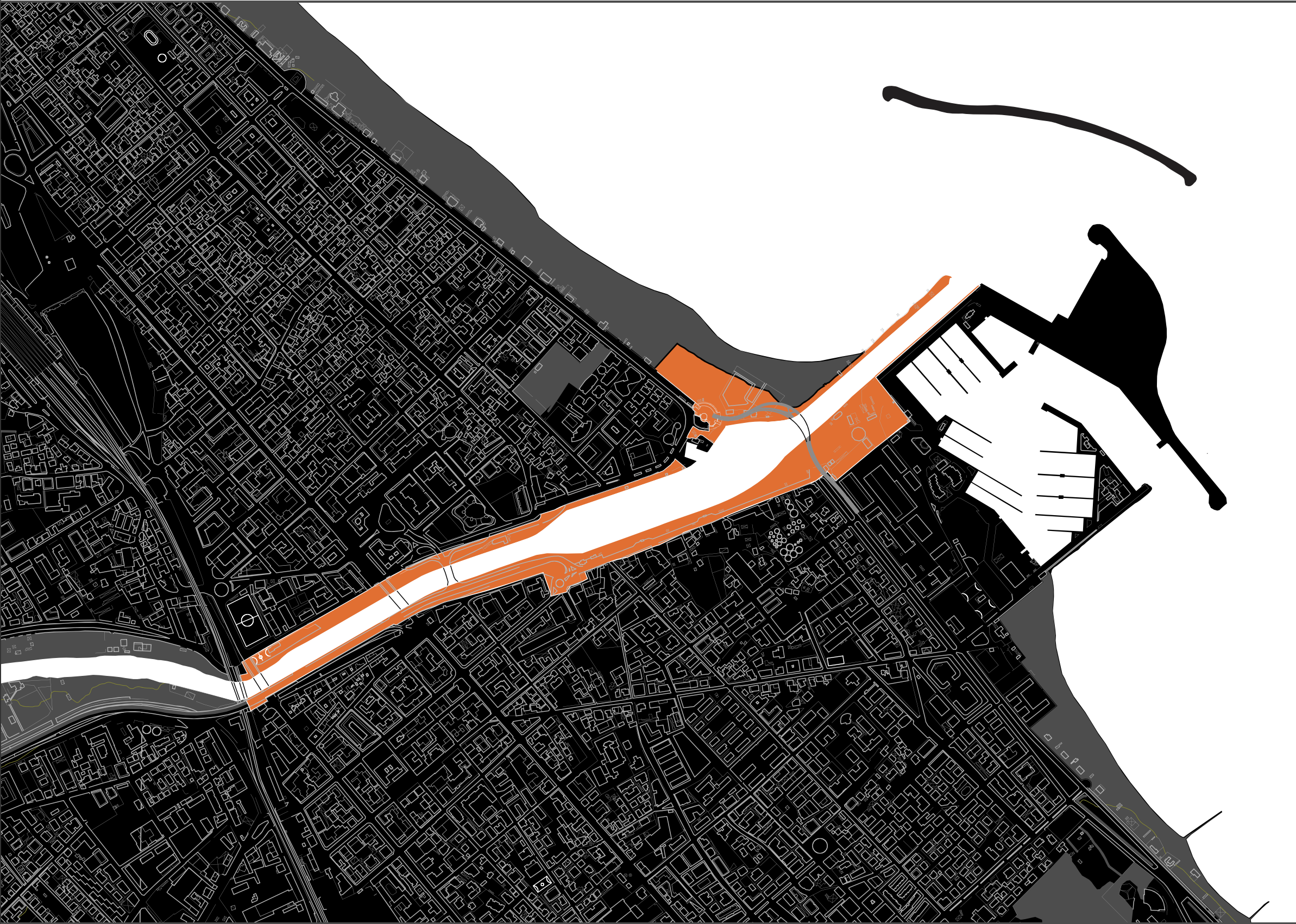
Negli ultimi anni, tuttavia, anche in seguito alla dismissione di consistenti aree (il mercato ortofrutticolo e le aree Di Properzio destinate allo stoccaggio del petrolio) e alla più recente progettazione di un ponte ciclo-pedonale che connette i due lungomare ad Ovest e ad Est, si è sviluppato un nuovo interesse per il porto e il tessuto urbano circostante, riconoscendo in tale settore urbano, un ambito strategico per lo sviluppo delle città. Il porto e il suo intorno possono divenire una nuova determinante centralità urbana.

È in tale prospettiva che si muove il Piano regolatore portuale, sperimentando una fattiva integrazione con la strumentazione urbanistica vigente.

A sostegno di tale orientamento va messo in rilievo che nella prospettiva dell'intesa tra Comune e Autorità Marittime, prevista dall'art. 5 della L. 84/94, si è stabilito che proprio il comune (e non l'Autorità Marittima come di norma accade per porti di competenza nazionale) si facesse carico di promuovere la redazione del Piano portuale.

Criteri di analisi

Le indagini circa le condizioni urbanistiche, edilizie, ambientali e funzionali delle aree portuali che più direttamente sono correlate ai tessuti urbani (aree di sovrapposizione città-porto) sono determinati per comprendere non solo il ruolo, l'identità e la loro consistenza, ma anche le loro criticità e inerzie. Tali conoscenze saranno decisive per individuare le possibili strategie d'intervento. Le indagini svolte si sono concentrate in particolare sui vincoli e le strumentazioni urbanistiche dei piani comunali e sovraordinati; l'assetto di utilizzazione delle banchine in relazione all'ordinanza della Capitaneria di porto; le proprietà pubbliche e demaniali, la presenza di edifici di interesse culturale e collettivo; le destinazioni funzionali, la consistenza e la qualità dell'edificato in prossimità dell'ambito portuale; Le interconnessioni infrastrutturali; la mobilità urbana e portuale, le relazioni ambientali; i percorsi pedonali e ciclabili, gli spazi pubblici. Le analisi, come diremo di seguito sono state riferite a quelle porzioni dell'ambito portuale dove maggiormente è evidente l'interazione porto e città. Abbiamo denominato tali aree: sotto ambiti di sovrapposizione porto città.



PERIMETRO PORTUALE, stato di fatto

L'articolazione dell'ambito portuale

Sviluppando le linee per la redazione dei piani regolatori portuali del Consiglio Superiore dei LL.PP. l'ambito portuale è stato articolato in due macro aree, la prima individua il porto operativo in senso stretto, ovvero gli spazi, i piazzali, le banchine, le infrastrutture direttamente funzionali all'efficienza delle operazioni portuali, la seconda è relativa invece a quelle aree di interazione tra porto e città. Tali aree di confine e di frontiera sono spesso spazi di conflitto e di tensione, spazi di frattura e di separazione tra città e porto. Il piano portuale, riconoscendo che tali aree non sono indispensabili al funzionamento operativo del porto, intende promuovere la loro integrazione al sistema urbano, valorizzando le relazioni visive, funzionali, culturali ed economiche, che in modo diverso legano la città all'area portuale.

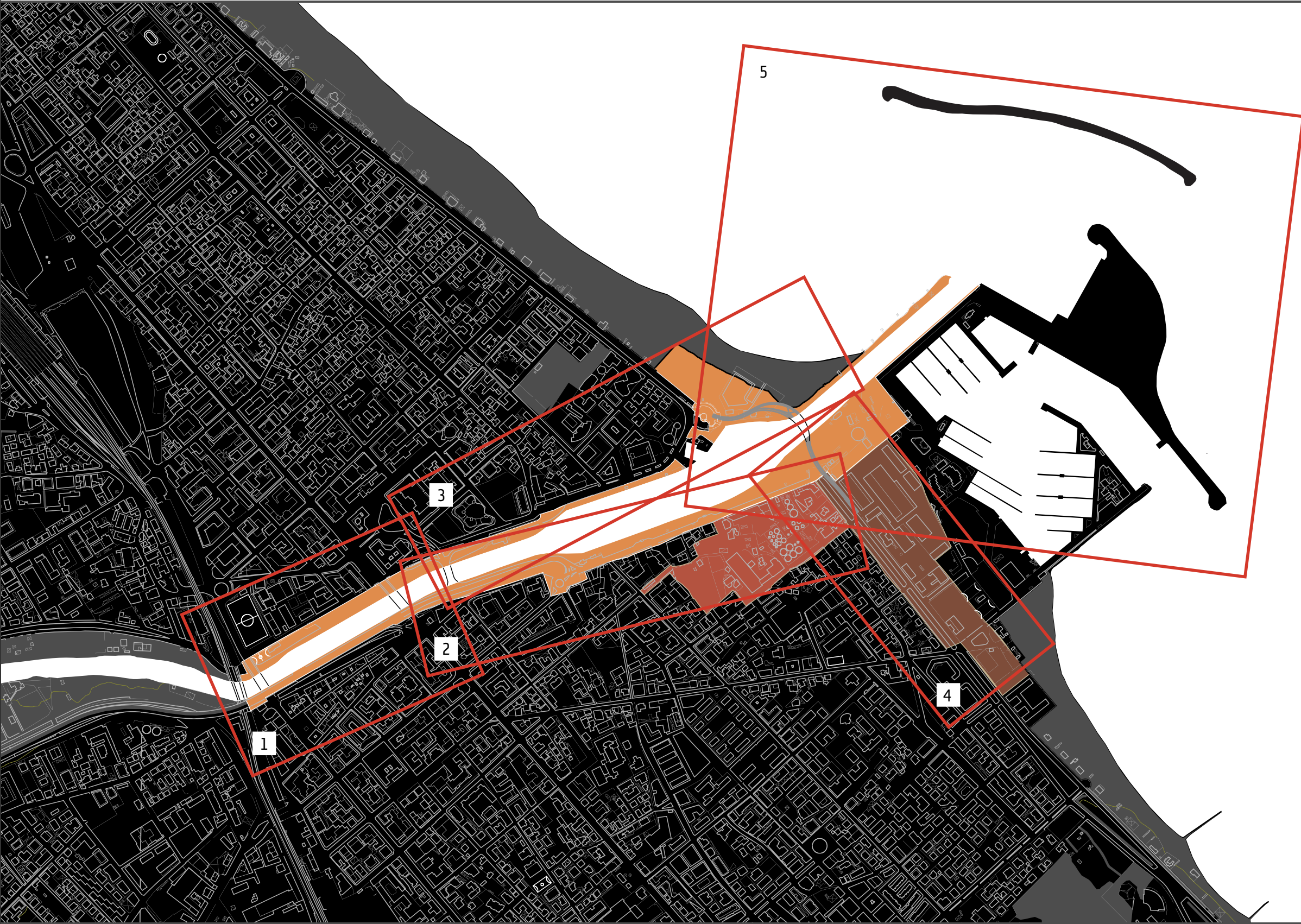
In tale prospettiva il piano ha rilevato che le aree di interazione tra porto e città hanno caratteristiche e ruoli diversi a seconda del settore e dei diversi spazi funzionali dell'ambito portuale.

Le analisi hanno portato così a riconoscere aree di diversa identità e intensità relazionale, comprendenti sia porzioni di ambiti portuali, sia parti di tessuto urbano.

I sotto-ambiti individuati sono i seguenti:

- 1. Tra Ponte Risorgimento e Ponte d'Annunzio;
- 2. L'interconnessione dell'asse attrezzato con la banchina in riva destra, lungo via Andrea Doria;
- 3. Il nodo di Piazza Madonnina.
- 4. Il nodo della Stazione Marittima e le aree dismesse ex CO.FA.;

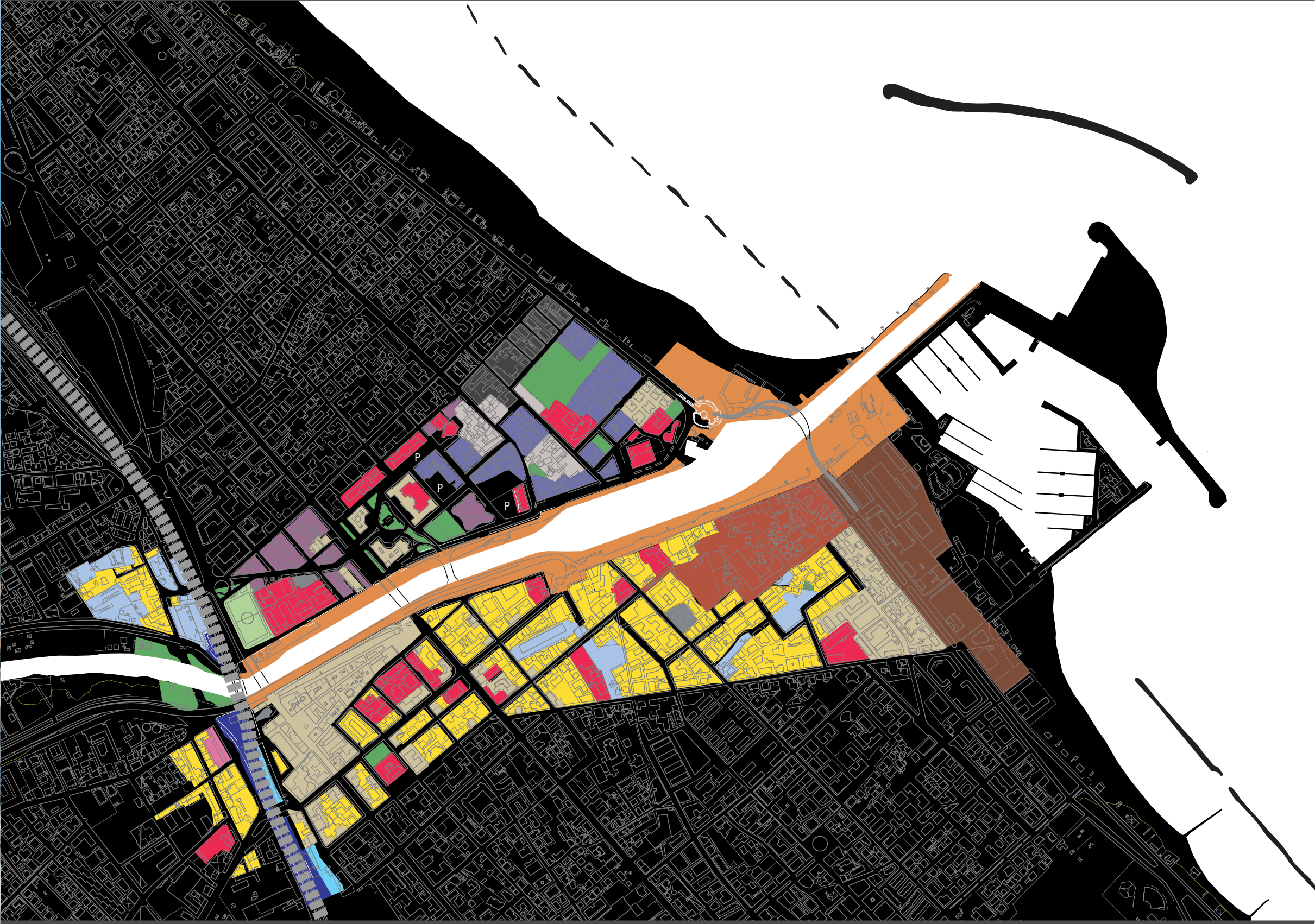
Con modalità diverse tutti i sotto-ambiti sono interessati dalle normative della Variante al PR.G. e dai Piani Particolareggiati in corso di realizzazione dagli uffici tecnici comunali. Di conseguenza le norme tecniche di attuazione del Piano Regolatore Portuale, dovranno necessariamente confrontarsi con le norme urbanistiche in via di definizione.





















0 METRI 500 1000

PERIMETRO PORTUALE [PP2-SUB AMBITO A] PP2-SUB AMBITO B PP2-SUB AMBITO C

1 DA PONTE D'ANNUNZIO A PONTE RISORGIMENTO 2 PIAZZA DELLA MARINA, VIA A. DORIA, AREE DISMESSE DI PROPERZIO 3 LUNGOFiume NORD, PIAZZA DELLA MADONNINA 4 AREE DISMESSE EX CO.FA. VIA C.COLOMBO 5 SOTTOAMBITO TECNICO-OPERATIVO



0 METRI 500 1000

- | | | | | | |
|---|--|---|---|---|---|
|  | TRASFORMAZIONE INTEGRALE PIANO PARTICOLAREGGIATO PP2_A |  | B4 COMPLETAMENTO E RISTRUTTURAZIONE |  | F5 ATTREZZATURE E SERVIZI PRIVATI |
|  | TRASFORMAZIONE INTEGRALE PIANO PARTICOLAREGGIATO PP2_B |  | B9 RECUPERO E RIQUALIFICAZIONE |  | F6 ATTREZZATURE E SERVIZI PRIVATI TURISTICO - RICETTIVI |
|  | TRASFORMAZIONE INTEGRALE PIANO PARTICOLAREGGIATO PP2_C |  | D4 ATTIVITA' COMMERCIALI ED ARTIGIANALI ESISTENTI |  | F8 PARCHEGGI DI SCAMBIO |
|  | A COMPLESSI ED EDIFICI STORICI (A0 - A1 - A2 - A3) |  | F1 VERDE PUBBLICO - PARCO PUBBLICO |  | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE |
|  | B2 CONSERVAZIONE E RECUPERO |  | F2 VERDE PUBBLICO ATTREZZATO PER LO SPORT |  | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE - SCALO MERCI |
|  | B3 COMPLETAMENTO E RECUPERO |  | F3 ATTREZZATURE E SERVIZI PUBBLICI DI INTERESSE URBANO - TERRITORIALE |  | PROGRAMMI COMPLESSI |



La Variante al Piano Regolatore Generale del 2007 include l'area portuale, intesa come area golenale nord e sud fino al ponte della ferrovia, e le aree dismesse ex Cofa ed ex Di Properzio, all'interno di un Piano Particolareggiato, il PP 2. L'area portuale è inserita a sua volta in un sistema urbano interessato da comparti B3 destinati al completamento e recupero con alcune zone di completamento e ristrutturazione di tipo estensivo (B4) a sud, e da due importanti aree di tutela storica; a nord emergono invece alcuni comparti legati al completamento ed alla ristrutturazione ed al recupero e riqualificazione. A nord il tessuto in cui il piano prevede trasformazioni è completamente edificato, mentre a sud sono coinvolte anche aree non edificate.

Il Piano Particolareggiato si inserisce nell'insieme di interventi previsti dal P.R.G., in parte in fase di realizzazione – si pensi al polo universitario e giudiziario o all'area di risulta della stazione ferroviaria –, tendenti a costruire, come nelle intenzioni dei progettisti dell'originario piano del 1993, una struttura urbana policentrica. All'interno di questo policentrismo si colloca il PP 2, punto nodale tra fiume e costa e quindi cerniera tra sistemi insediativi differenti.

Il Piano Particolareggiato 2 secondo le intenzioni di P.R.G. "E' destinato alla realizzazione di un centro integrato, a carattere ricreativo-turistico di livello urbano, capace di accogliere soprattutto strutture ricreative, turistiche, commerciali specializzate, congressuali ed alberghiere, ecc. in una composizione spaziale caratterizzata da un immediato rapporto con gli specchi d'acqua del porto canale e del porto turistico (tipico modello del "waterfront") e da un sistema continuo di ambienti e percorsi pedonali e ciclabili".

Il Piano Particolareggiato si suddivide in tre sub ambiti, a-b-c, attuabili unitariamente o separatamente, caratterizzati da indici di utilizzazione territoriali differenti. In particolare per il sub ambito c, corrispondente a quel che resta dell'ex mercato ortofrutticolo Cofa, l'indice di utilizzazione territoriale è pari a 0,35 mq./mq. con nessuna possibilità di recuperare la volumetria eventualmente demolita. Per il sub ambito b, area ex Di Properzio, l'indice di utilizzazione territoriale è pari a 0,28 mq./mq., con un indice aggiuntivo di

0,105 mq./mq. da destinare ad edilizia residenziale pubblica; esiste in questo caso la possibilità di recuperare le superfici utili esistenti, ad esclusione dei serbatoi di carburante, con alcune limitazioni. Non meno del 55 % delle aree private è previsto sia a destinazione pubblica.

Le funzioni insediabili sono:

- a) a1) abitazioni (previste solo nel sub ambito b);
- a2) uffici privati e studi professionali;
- b) uffici pubblici statali, parastatali, regionali, provinciali, comunali, sedi di istituti di diritto pubblico, di enti previdenziali, assistenziali o di beneficenza, di interesse nazionale, regionale, provinciale, comunale, servizi pubblici, impianti sportivi per competizioni;
- c) esercizi commerciali e paracommerciali al dettaglio (come ristoranti, bar, tavole calde, farmacie, rivendite di sali e tabacchi) e relativi magazzini, botteghe, per attività artigianali non moleste (come lavanderie, parrucchieri, barbieri, sartorie, scuole guida, ecc.), attività amministrative di servizio (come agenzie di banche, istituti di credito e di assicurazione, agenzie turistiche e di viaggio, agenzie di pratiche, ambulatori medici e veterinari, ecc.);
- d) alberghi, pensioni, motel, ostelli per la gioventù, case per le vacanze, per i quali sono prescritte autorizzazioni amministrative di esercizio, secondo le leggi in materia, edifici ed attrezzature per il culto, la cultura, lo spettacolo, il tempo libero, lo sport, servizi privati (scuole, case di cura, convivenza, impianti sportivi, ecc.);
- h) autorimesse, autosili, parcheggi sotterranei o in elevazione con accesso al pubblico e/o privati non pertinenti.

Il Piano prevede che nel sub ambito b vi sia una percentuale del 10% massimo delle superfici utili private totali. Riguardo l'area nord, il Piano prevede la possibilità di localizzare servizi complementari alla pesca e nello spazio della Madonnina si prevede la realizzazione del parco naturalistico dell'ambiente della sabbia e delle dune. Rispetto alle sponde del fiume il Piano prevede a nord la ricostruzione di una fascia tampone boscata per riconnettere il parco urbano alla sabbia e alle dune, a sud, compatibilmente con l'asse attrezzato, la realizzazione di una fascia di terreno fertile sistemata a prato con vegetazione.



Nell'analisi dei piani urbanistici sovraordinati si è tenuto conto del Quadro di Riferimento Regionale, del Piano Regionale Integrato dei Trasporti, del Piano Regionale Paesistico, del Piano di Assetto Idrogeologico e del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, con particolare attenzione agli Schemi Direttori che hanno interessato anche al livello progettuale l'area di intervento.

Il Quadro di Riferimento Regionale si pone come obiettivo prioritario la riorganizzazione della struttura insediativa regionale; per far questo la struttura che il piano propone è relativa alla realizzazione di una rete di trasporti intermodali aventi come nodi le grandi infrastrutture dell'aeroporto e dei porti di Pescara e Ortona. Rispetto al Corridoio Adriatico viene proposto un sistema portuale integrato, con stretta integrazione funzionale tra i diversi scali marittimi, che cerchi di posizionarsi in modo concorrenziale rispetto all'alto Adriatico sia in senso parallelo alla costa che nei rapporti con la ex Jugoslavia. In tal senso si ipotizza che Giulianova si specializzi come porto peschereccio, Pescara come porto passeggeri, Marina di Pescara e Vasto come porti turistici, Ortona e Punta Penna (Vasto) come porti commerciali.

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti interpreta il futuro ruolo della portualità abruzzese come centrale rispetto ai collegamenti di sponda con le Regioni balcaniche, la Grecia, la Turchia e il Medio Oriente e di feeder per i porti di Gioia Tauro e Taranto. Per potenziare questa che ad oggi appare una possibile linea di sviluppo, il PRIT prevede l'adeguamento del sistema di accesso viario e ferroviario ai porti regionali ed il potenziamento del sistema portuale. Inoltre lo strumento si spinge ad esaminare potenzialità ed opere per ciascun porto: Vasto, porto regionale inserito nel tratto di costa che intercorre tra Ancona e i porti pugliesi al servizio di uno sviluppo industriale ormai significativo su scala nazionale, destinato alla movimentazione di merci rinfuse; Ortona, porto locale di interesse regionale, al servizio delle realtà industriali con crescita del trasporto container; Pescara, con un forte sviluppo del trasporto passeggeri, può divenire land bridge tra Adriatico e Tirreno proiettato verso l'area balcanica ed i corridoi paneuropei orientali.

Riguardo il Piano Paesistico ed il Piano di Assetto Idrogeologico, è opportuno sottolineare come di fatto l'area non sia interessata da particolari limitazioni relative all'imposizione di vincoli e tutele; la tavola relativa ai vincoli della variante al P.R.G. del 2007 sottolinea unicamente l'area a vincolo inerente la L. 431/1985.

Infine, per ciò che attiene il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, il porto rappresenta uno dei capisaldi dell'intero territorio, tanto da essere sviluppato successivamente come progetto autonomo all'interno dello Schema Direttore della Città Costiera. Il progetto prevede il prolungamento dei due moli del porto canale fino alla diga foranea e la conseguente apertura della diga; il restringimento della sezione del porto canale alla misura della parte urbana e la creazione di un parco fluviale; la costruzione di un nuovo molo a nord e, attraverso la riutilizzazione della diga foranea, la realizzazione di un porto peschereccio; la definizione del nodo viario dell'area portuale attraverso interventi di interconnessione sia pedonale che carrabile; la creazione di parcheggi in prossimità del nodo viario.

LITORALE DI PESCARA DAL N.01 AL N.48		
Numero Pratica	ELENCO DITTE	SUPERFICIE CONCESSIONE
1	SOC. "IMPRESA PORTUALE SANMAR di SANTORI BRUNO & C. S.A.S."	mq.1.210,00
2	SOC. "ALAGGI PESCARA di BOZZUTO Domenico & C. S.A.S."	mq.3.118,77
3	SOC. "ROSA DEI VENTI di SARNO Francesco & C. S.A.S." (bar del Porto)	mq.168,00
4	SOC. "L'ANCORA S.A.S. di CAPOSANO Oberdan & C." (ormeggio imbarcazioni da diporto)	mq.1.547,00
5	SOC. "L'ANCORA S.A.S. di CAPOSANO Oberdan & C." (Scivolo)	mq.40,25
6	ASSOCIAZIONE PESCATORI LA RINASCITA (N.10 Box) (ricovero attrezzature e container)	mq.417,65
7 e 8	CIRCOLO NAUTICO MIMADEA CLUB (rilasciato atto formale per 15 anni) (sede sociale, banchina e specchio acque)	mq.3.180 + mq.626 specchio acque
9	SOC. "NDS GROUP S.R.L."	mq.888,00
10	SOC. "E.N.E.L. Distribuzione S.p.A." (cavi elettrici)	mq.3.425,00
12	SOC. "PUBLI - CITTA S.R.L."	mq.21,51
13	QUADRANTE D'ANNUNZIANO A.A.C.V.C. (Ass. Allevi Centro Vico Caprera)	mq.2.760,00
14	SOC. "CONVIVIU PESCARINA S.A.S. di MOROSI MAURO & C." ex Soc. "MORELLI EDOARDO & C. S.A.S." (Ristorante)	mq.200,00
15	AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI PESCARA (complesso sportivo)	mq.3.094,48
15/bis	CIRCOLO CANOTTIERI "LA PESCARA" (area zona "Madonnina")	mq.395,00
16	SOC. "NICOLAI S.R.L."	mq.419,00
17	SOC. "NAVIGANDO S.A.S. di PATETE NICOLA & C."	mq.40,00
18	SOC. "PESCARA DISTRIBUZIONE GAS S.R.L." ex SOC. "CAMUZZI GAZOMETRI S.p.A." (Tubazione in acciaio ml.800 + cabina)	mq.1.770,00

19	SOC. "PESCARA DISTRIBUZIONE GAS S.R.L." ex SOC. "CAMUZZI GAZOMETRI S.p.A." (Tubazione adduzione gas ml.143)	mq.307,45
20	AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI PESCARA (STAZIONE MARITTIMA)	mq.1.114,00
21	F.A.B. FEDERAZIONE AUTONOMA BALNEARI	mq.900,00
22	CLUB NAUTICO DEL PORTO CANALE DI PESCARA	mq.556,00
23	SOC. "SANMAR S.R.L."	mq.201,00
24	LEGA NAVALE ITALIANA SEZ. DI PESCARA	mq.28.148,00
25/1	AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI PESCARA	mq.26.699,87
25/2	AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI PESCARA (area per svago e tempo libero)	mq.12.217,00
25/3	AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI PESCARA (Trabocco per fini istituzionali)	mq.209,72
25/4	AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI PESCARA (Manufatto destinato a mercatino dei pescatori)	mq.70,00
26	SOC. "SABATINO DI PROPERZIO S.R.L." (Capannone e strada)	mq.165,00
27	DI PERSIO VENCESLAO (trabocco)	mq.76,01
28	SOC. "MAESTRALE S.R.L." (EX VANITELLI ALESSANDRO FRANCO) (trabocco)	mq.66,50
29	MARINELLI VINCENZO (trabocco)	mq.73,00
30	VENTI Giuseppe e FORLIZZI Franco (trabocco)	mq.161,07
31	SOC. "MADIS COSTRUZIONI S.R.L." (EX F.lli GALVAN) (trabocco)	mq.109,00
32	DE DOMINICIS Nando e GIROLIMETTI Fulvio (trabocco)	mq.44,00
33	PENNESE BERLANTE (trabocco)	mq.86,00
34	ARACU SABATINO (EX FANESI AMERIGO) (trabocco)	mq.162,00
35	SOC. "ABRUZZO COSTIERO S.R.L." (Oleodotto molo sud)	mq.7.852,57
36	SOC. "PETROLIFERA ADRIATICA S.p.A." (Distrib. Lungomare Papa Giovanni)	mq.337,50
37	SOC. "E.N.I. S.p.A." ex SOC. "AGIPFUEL S.p.A." (Distributore molo nord)	mq.210,00
38	SOC. "E.N.I. S.p.A." ex SOC. "AGIPFUEL S.p.A." (Distributore molo nord)	mq.222,00
39	SOC. "T.D.P. CARBURANTI S.R.L." (ex SABATINO DI PROPERZIO S.R.L.)	mq.367,00

	(Distributore molo nord zona "Madonnina")	
40	SOC. "API -Anonima Petroli Italiana S.p.A." (Distributore nord)	mq.257,00
41	SOC. "IACOVONE ALFREDO & FIGLI S.R.L." (Distributore molo sud)	mq.67,00
43	SOCIETA NAZIONALE DI SALVAMENTO SEZ. DI PESCARA (ex PADOVANO LACCHIE RICCARDO) (Sede Società Nazionale di Salvamento)	mq.170,65
44	SOC. "SERVIMAR S.R.L." (Installazione prefabbricata di mq.57)	mq.57,00
46	ASSOCIAZIONE "CANI DA MARE"	mq.1.404,00
47	ARCHIBUGI RANALLI S.R.L. (Installazione manufatto)	mq.40,00
48	AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI PESCARA (progetto trasponde)	mq.30,00
Carrelli bus	COMUNE DI PESCARA (colonnine acqua potabile ed energia elettrica + impianto di aspirazione acque di sentina)	mq.1.771,17

ELENCO BOX ASSEGNATI - AMBITO PORTUALE - MOLO SUD - PESCARA

DITTA ASSEGNATARIA	BOX ASSEGNATO N.
SCORDELLA FRANCESCO	1
PALUZZI ANTONIO	2
D'INCECCO PASQUALE	3
DI GIOVANNI MARIO, ENNIO, FRANCESCO & LUCIO S.N.C.	4
CUPIRO ANTONIO, SERGIO, NILDA e GIUSEPPINA	5
D'INCECCO PASQUALE	6
PACCHIONE ENNIO E FIGLI S.N.C.	7
FIGLI DI GIOVANNI S.A.S. di LUCIO DI GIOVANNI E C.	8
VERZULLI ROBERTA & C. S.A.S.	9
DI GIROLAMO PARIDE	10
MA SPA S.N.C. DI D'ANTONIO MARCO & SPARTACO	11
PALESTINI NICOLA S.A.S.	12
FERMI BRUNO	13
MAZZA ANTONIO & C. S.N.C. DI MAZZA CARMINE	14
TERRA ALFONSO E C. S.N.C.	15
ADRIA PESCA S.A.S. DI ZIZZI CARMINE	16
D'OTTAVIO LAURA	17
FAGONE TOMMASO & C. S.A.S.	18
PALESTINI NICOLA S.A.S.	19
FERMI BRUNO	20
DE LUCA MIRNA	21
VALENTINO PESCA S.A.S. DI CAMPLONE ARNALDO & C.	22
CAMPLONE MASSIMO & C. S.A.S.	23
SALERNO LUCIA	24
CAMPLONE MARIO	25
SARDO CRISTIANO	26

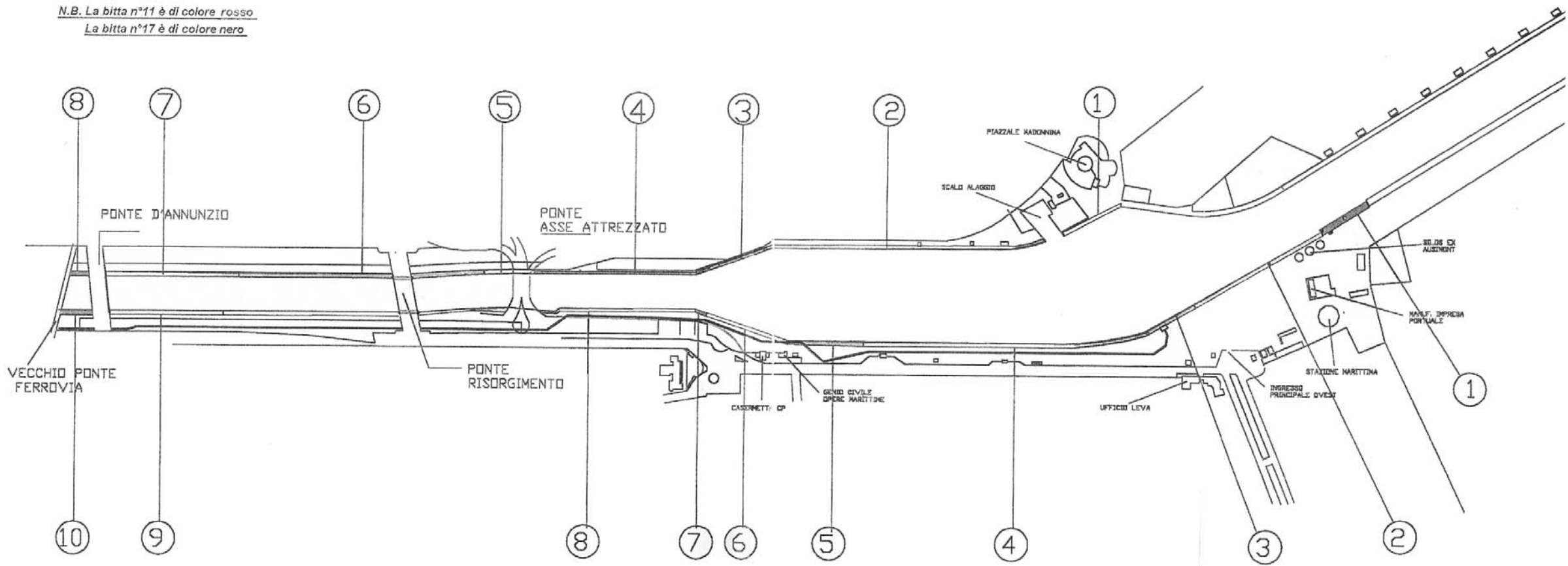
DITTA ASSEGNATARIA	BOX ASSEGNATO N.
GASPARRONI GIUSEPPE	27
CAMPLONE BRUNO	28
ORNELLO II S.N.C. DI D'ANTONIO LIANA & C.	29
CAMPLONE MASSIMO & C. S.A.S.	30
DE MASSIS GIACOMO & GUERINO S.N.C.	31
AFI DI D'ALBERTO ALBA & C. S.A.S.	32
D'OTTAVIO LAURA	33
ATLANTIDE DI ENNIO GIOVANNI & C. S.A.S.	34
CAMPLONE BRUNO	35
SCORDELLA FRANCESCO	36
SARDO CRISTIANO	37
CAMPLONE ANDREA	38
DE LUCA MIRNA	39
CAROTA ROBERTO	40
C.M.P. DI CAMPAGNA CARMINE & C. S.N.C.	41
LUCIO DI GIOVANNI S.A.S.	42
DE MASSIS GIACOMO & GUERINO S.N.C.	43
DI GIOVANNI ANTONIO	44
PALUZZI ANTONIO	45
GASPARRONI GIUSEPPE	46
RASS S.N.C. DI ANTONIO PALESTINO & C.	47
NAUSICIA S.N.C. DI PALESTINO ROMEO E C.	48
	49

MOLO SUD

- 01 - Da bitta n°1 a bitta n°4 (mt. 103) : Navi Passeggeri;
- 02 - Da bitta n°04 a bitta n°11 (mt. 173) : Navi con merci varie;
- 03 - Da bitta n°11 a bitta n°17 (mt. 120) : Navi cisterna/merci varie;
- 04 - Da bitta n°17 a bitta n° 33 (mt. 290) : Unità da pesca a strascico e/o circuizione;
- 05 - Da bitta n°33 a bitta n° 41 (mt. 89) : Motopontone/Draghe;
- 06 - Da bitta n°41 a bitta n° 49 (mt. 95) : Unità da pesca (strascico/draga idraulica e od. piccola pesca);
- 07 - Da bitta n°49 a bitta n° 52 (mt. 35) : Nave scuola D.U. Di Marzio/Unità adibite serv. portuali;
- 08 - Da bitta n°52 per mt. 506 a monte : Unità da pesca (strascico/draga idraulica e unità od. piccola pesca);
- 09 - Da Ponte D'Annunzio per mt. 136 a valle : Unità da diporto stanziali;
- 10 - Da Ponte D'Annunzio a Vecchio Ponte F.S. (mt. 53) : Unità da diporto in transito.

N.B. La bitta n°11 è di colore rosso

La bitta n°17 è di colore nero

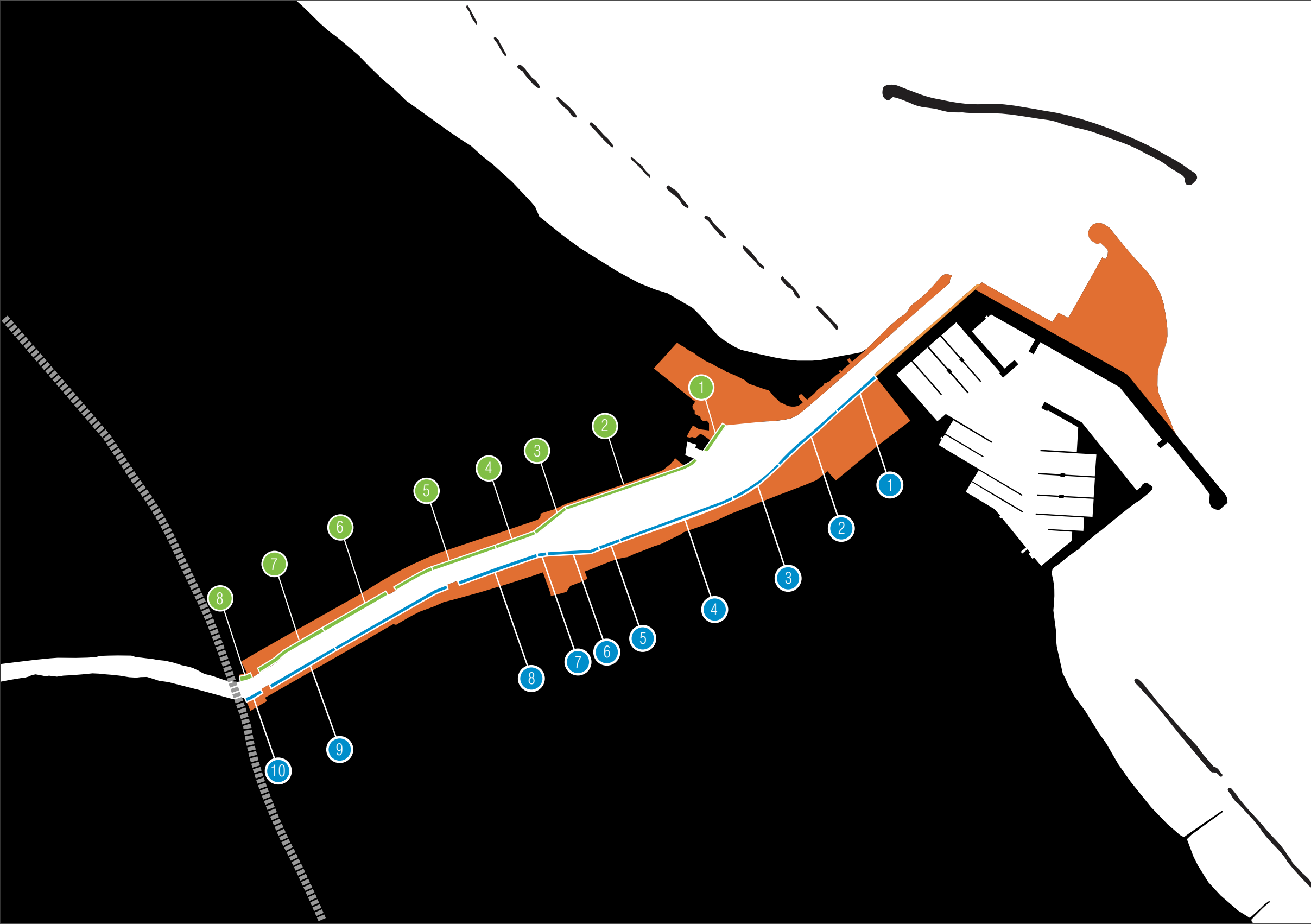


DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO
ORDINANZA DELLA CAPITANERIA DI PORTO

La Capitaneria di Porto di Pescara, con ordinanza n°53/99, stabilisce, per coloro che intendono esercitare una attività in ambito demaniale marittimo ricadente nella giurisdizione del Compartimento Marittimo di Pescara, l'obbligo di presentare alla Capitaneria di Porto una comunicazione di "inizio di attività" attraverso la quale l'ufficio tecnico della capitaneria verifica il possesso dei requisiti affinché l'attività possa essere svolta. In modo analogo è necessario presentare il "prosieguo di attività" o comunicare la "cessazione di attività". In tal modo oltre al controllo delle attività svolte in ambito demaniale, ne viene attuato anche il censimento. Attualmente (dati ottobre 2008) le ditte che svolgono attività in banchina sono 50, per una superficie data in concessione pari a mq 106845,72 di banchine e mq 626 di specchio acqueo. Le concessioni che occupano una superficie maggiore sono quelle relative alla Lega Navale Italiana e all'amministrazione comunale di Pescara, altre concessioni sono relative ad attività di alaggio e ormeggio gestite da privati, al complesso sportivo del Circolo Canottieri gestito dalla Provincia di Pescara, a distributori, impianti tecnici e tubazioni, a ristorazione, al ricovero di attrezzature in box (49 box ricavati al di sotto dell'impalcato dell'asse attrezzato che costeggia la banchina sud) e a 9 trabocchi di cui uno dell'amministrazione comunale di Pescara (trabocco per fini istituzionali).

L'ordinanza 06/04 disciplina invece la navigazione, la sosta e gli accosti delle navi e dei galleggianti nel porto di Pescara. In particolare stabilisce le destinazioni funzionali dei 2786 metri lineari di banchina, apparteneti al molo sud e al molo nord, a seconda dei fondali e della lunghezza delle navi. La parte terminale del porto canale è destinata all'ormeggio di navi passeggeri, merci e cisterna (molo sud) e all'ormeggio delle unità da pesca (molo nord).

Nell'area centrale del porto canale è previsto sul molo nord l'attracco delle navi per trasporto passeggeri e delle navi a noleggio, e sul molo sud quello delle unità da pesca a strascico e a circuizione. Sempre sul molo sud, verso il ponte dell'asse attrezzato, sono indicati ulteriori 800 metri destinati ad imbarcazioni per piccola pesca. Le unità da diporto stanziali e in transito sono collocate al termine del perimetro portuale, sulla banchina nord e sud compresa tra i due ponti d'Annunzio e Risorgimento. Lo scalo di alaggio è localizzato sulla banchina nord, in prossimità di Piazza Madonna.



CONFINE PR.P.

MOLO NORD

- 01_ Da bitta n.1 a bitta n.3 (mt. 70): Unità di pesca a strascico
- 02_ Da bitta n.3 a bitta n.23 (mt. 365): Unità di pesca a strascico / draga idraulica
- 03_ Da bitta n.23 a inizio banchina conc. private (mt. 47): Unità adibite a trasporto passeggeri / noleggio / locazione
- 04_ Da fine banchina conc. per mt. 10 a valle ponte asse attrezzato (mt. 189): Banchina in concessione a privati
- 05_ Da mt. 10 a valle ponte asse attrezzato per mt. 66 a monte: Unità da diporto stanziali
- 06_ Da fine banchina unità di diporto stanziali per mt. 264 a monte: Banchina in concessione a privati
- 07_ Da fine banchina in concessione a privati a ponte D'Annunzio (mt. 146): Unità da diporto stanziali
- 08_ Da inizio ponte D'Annunzio a inizio vecchio ponte F.S. (mt. 40): Unità da diporto stanziali

0 METRI

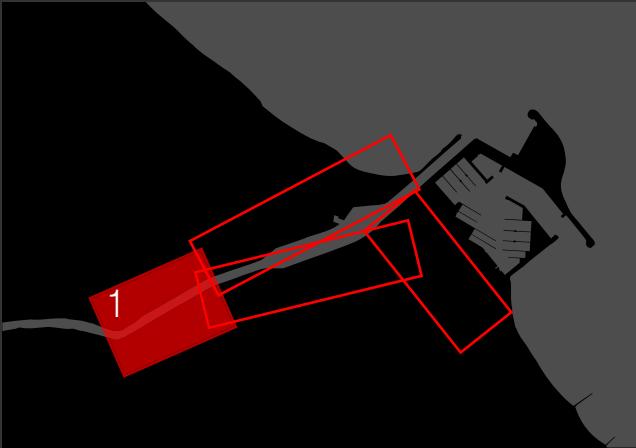
500

1000

MOLO SUD

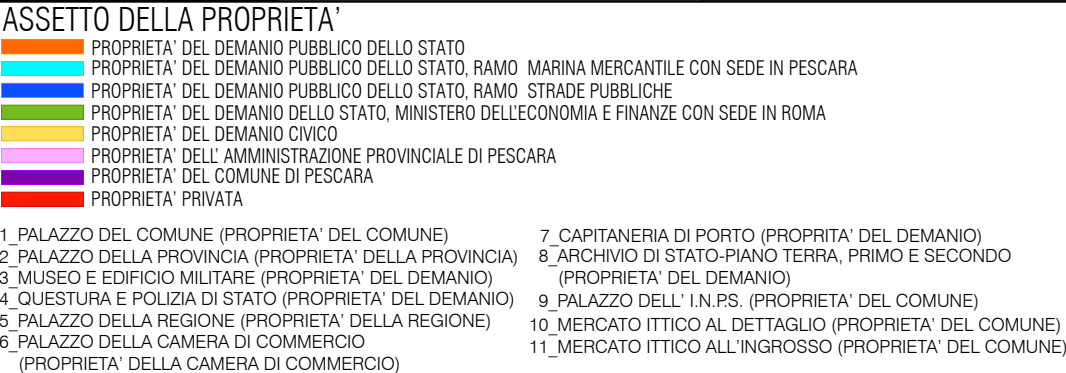
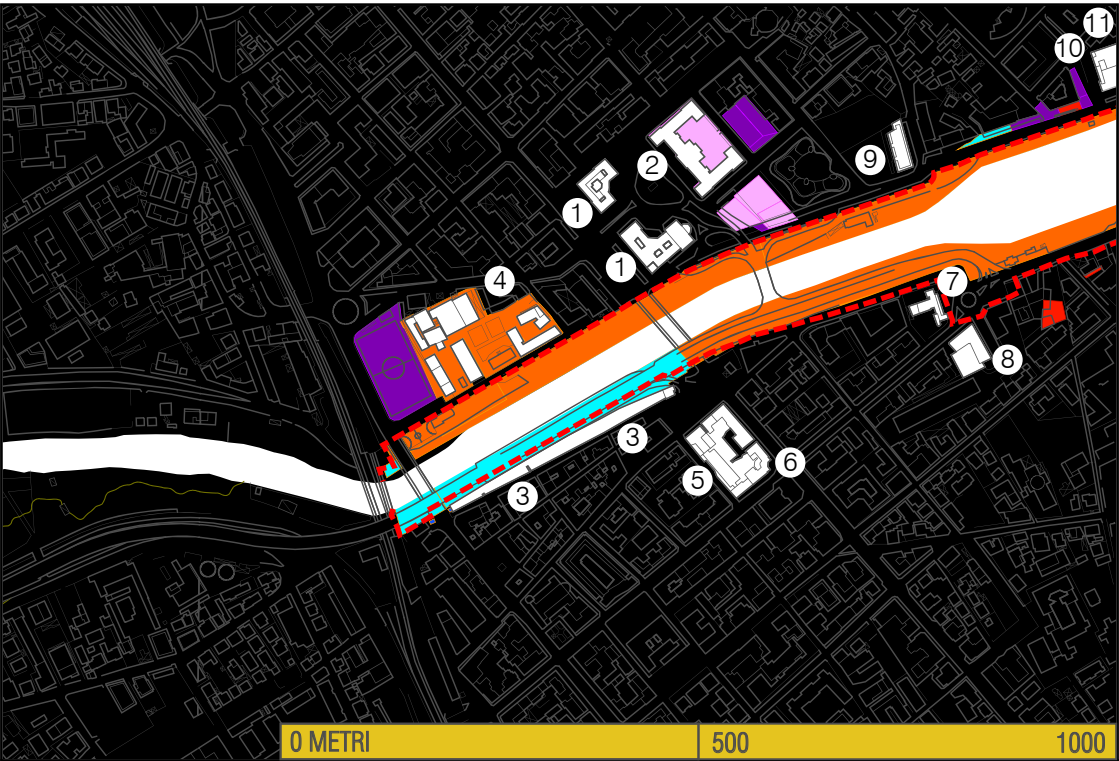
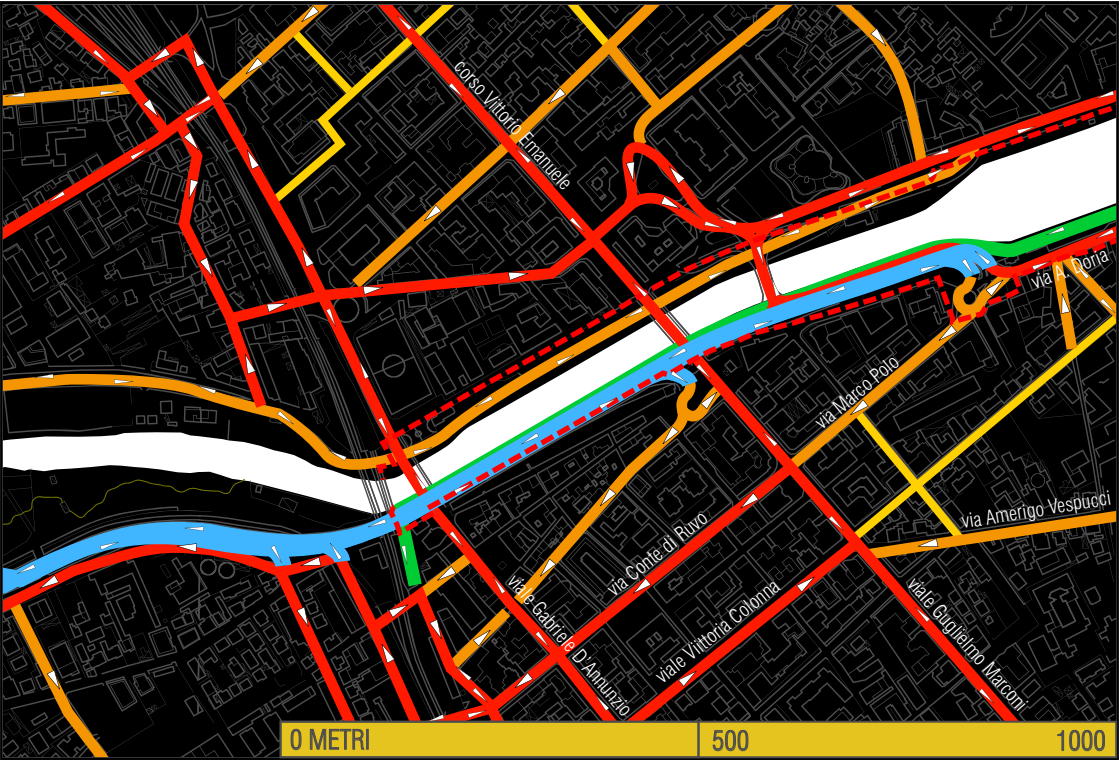
- 01_ Da bitta n.1 a bitta n.4 (mt. 103): Navi Passeggeri
- 02_ Da bitta n.4 a bitta n.11 (mt. 173): Navi con merci varie
- 03_ Da bitta n.11 a bitta n.17 (mt. 120): Navi Cisterna / merci varie
- 04_ Da bitta n.17 a bitta n.33 (mt. 290): Unità da pesca a strascico e/o circuizione
- 05_ Da bitta n.33 a bitta n.41 (mt. 89): Motopompe / Draghe
- 06_ Da bitta n.41 a bitta n.49 (mt. 95): Unità da pesca (strascico / draga idraulica e cd. piccola pesca)
- 07_ Da bitta n.49 a bitta n.52 (mt. 120): Nave scuola D.U. Di Marzio / Unità servizi portuali
- 08_ Da bitta n.52 a bitta per mt. 506 a monte: Unità da pesca (strascico / draga idraulica e cd. piccola pesca)
- 09_ Da ponte D'Annunzio per mt. 136 a valle: Unità da diporto stanziali
- 10_ Da ponte D'Annunzio a vecchio ponte F.S. (mt. 53): Unità da diporto in transito

DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO
SOTTOAMBITI DI SOVRAPPOSIZIONE
PORTO-CITTA'

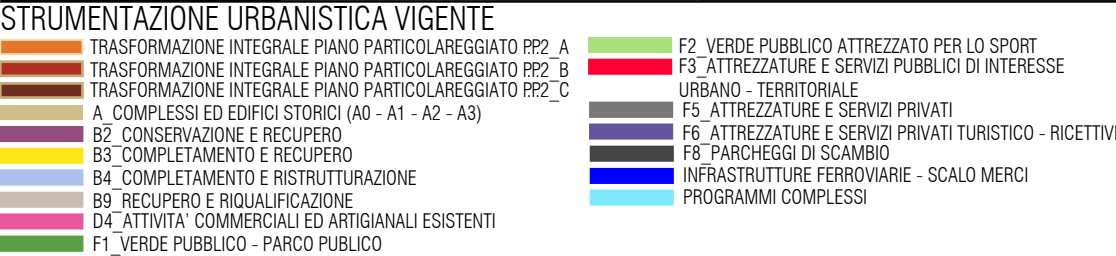
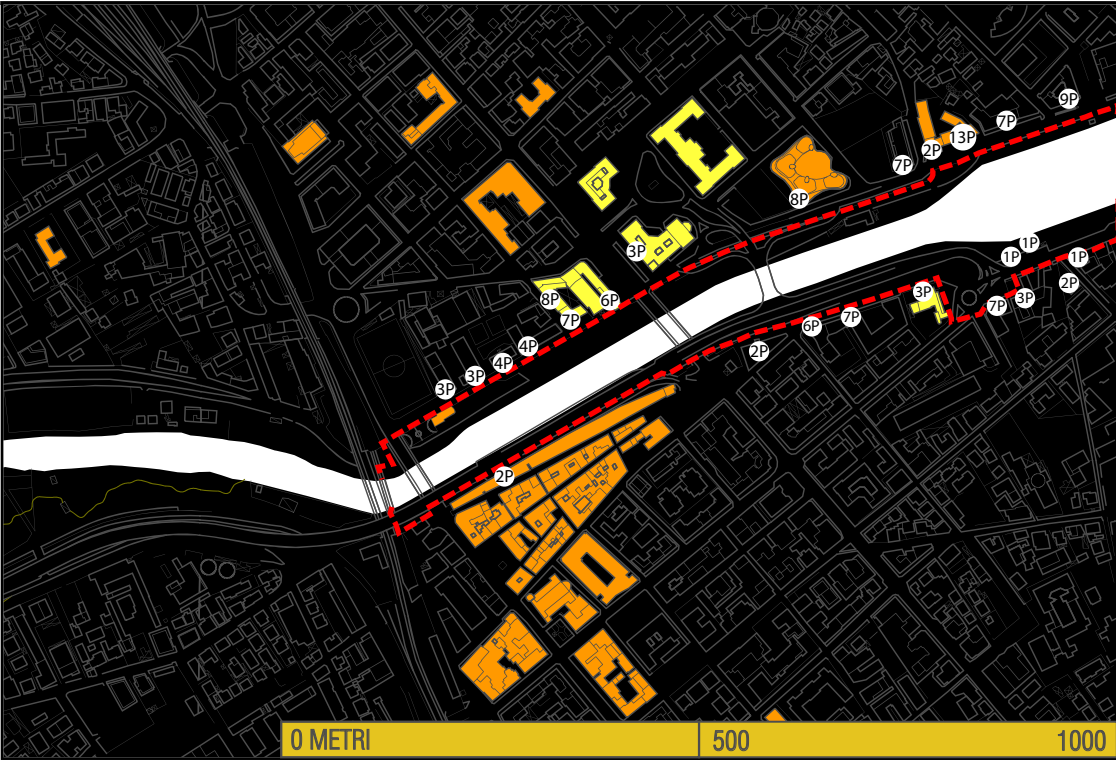


1_ Da Ponte D'Annunzio a Ponte Risorgimento

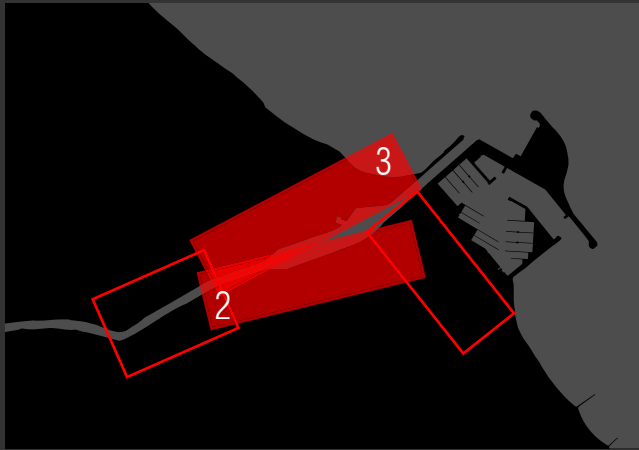
L'area di sovrapposizione città-porto che riguarda la parte più a monte del perimetro portuale è caratterizzata da cinque attraversamenti del fiume Pescara (procedendo da ovest verso est troviamo il ponte ferroviario, il ponte pedonale e ciclabile ricavato dal vecchio ponte ferroviario in disuso, il ponte Gabriele d'Annunzio, il ponte Risorgimento e il ponte con cui dal centro città si accede all'asse attrezzato). In quest'area insistono i due assi urbani di maggiore importanza per il collegamento tra Pescara e Pescara Portanuova (a sud del fiume). Tra i due assi viari, in prossimità della sponda sud, troviamo la parte più antica della città: un tridente di strade la cui conformazione planimetrica risale ai tempi della fortezza cinquecentesca costruita sul nucleo originario di epoca romana di Ostia Aternum. Nel 1975 viene aperto al traffico il tratto di asse attrezzato in sopraelevata fino allo svincolo di piazza Unione, in prossimità del vertice del "tridente". L'impalcato del viadotto costeggia alla quota delle coperture il lungo fabbricato dell'ex Bagno Borbonico (oggi in parte occupato dal Museo delle Genti e in parte edificio militare), poggiando i piloni sulla banchina sud e scendendo progressivamente di quota fino allo svincolo terminale di Piazza della Marina. Il tridente storico è caratterizzato dalla presenza di edifici costruiti negli anni '30 e della Cattedrale di San Cetto, dello stesso periodo, progettata dall'architetto Bazzani. Sul lato opposto del fiume, in prossimità del ponte Risorgimento, troviamo il complesso del Centro civico di Pescara, progettato dall'architetto Pilotti. In questo ambito di sovrapposizione città-porto è particolarmente evidente il conflitto tra la necessità di separare l'ambito portuale (segnalato in sponda destra e in sponda sinistra da recinzioni in gran parte degradate) e la presenza in adiacenza (e in sovrapposizione) di aree vitali per la città.



PIANO REGOLATORE PORTUALE città di PESCARA



DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO
SOTTOAMBITI DI SOVRAPPOSIZIONE
PORTO-CITTA'



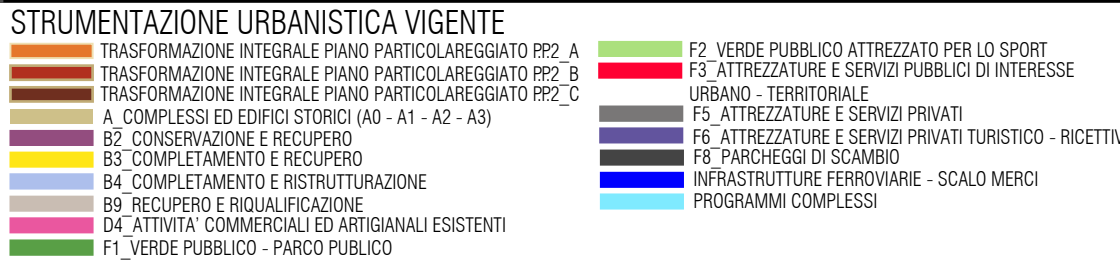
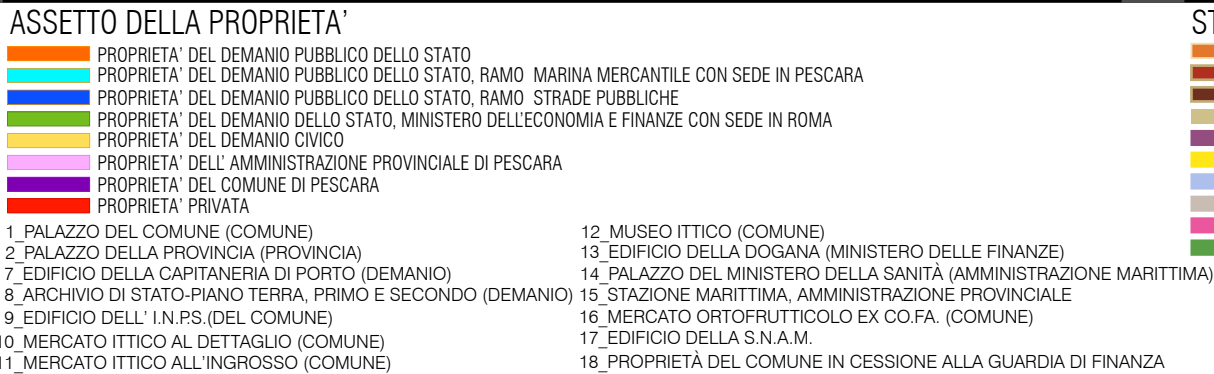
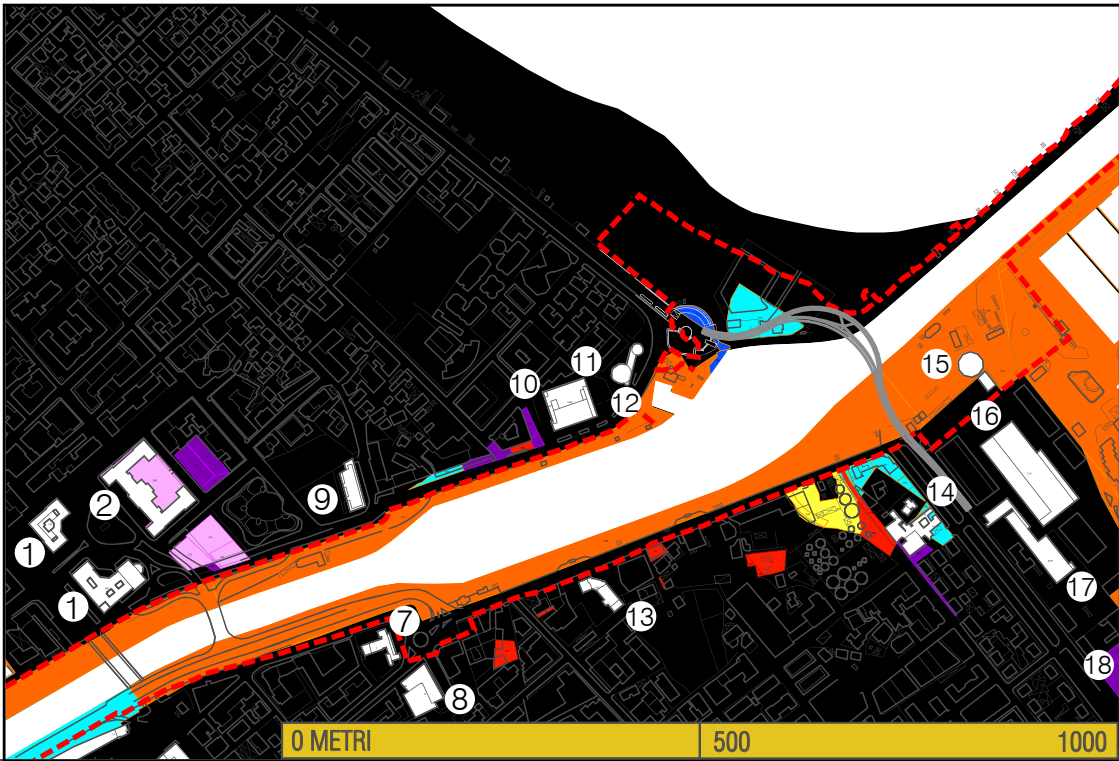
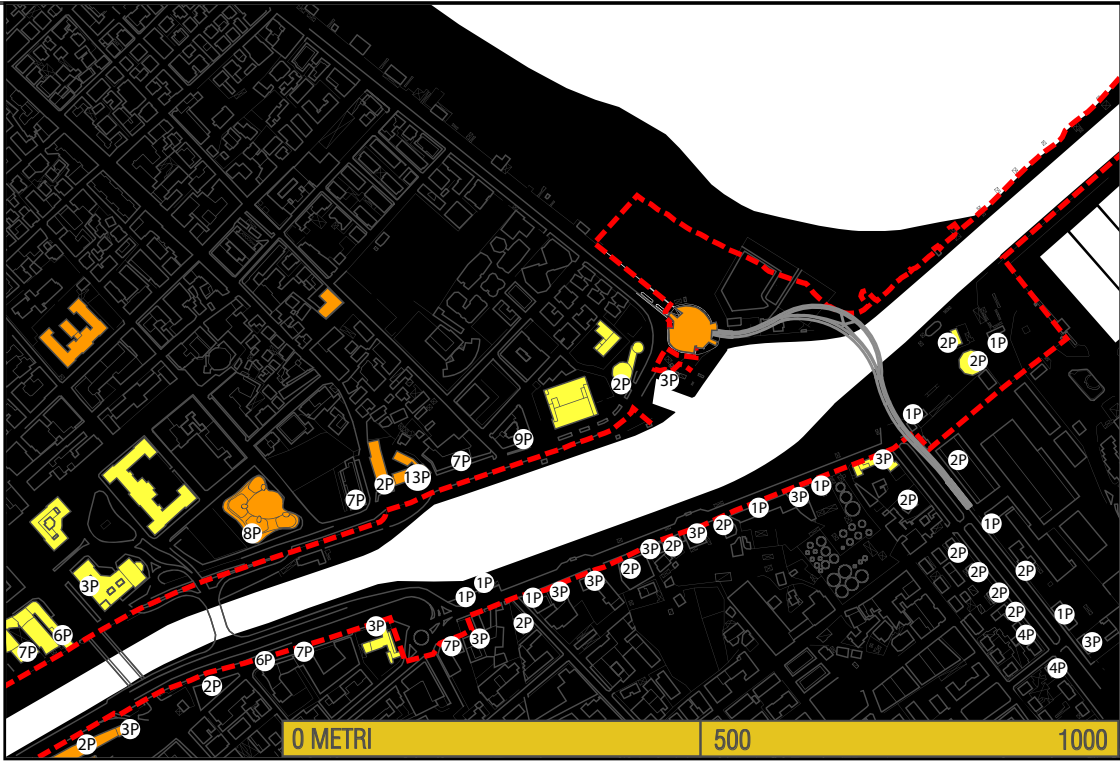
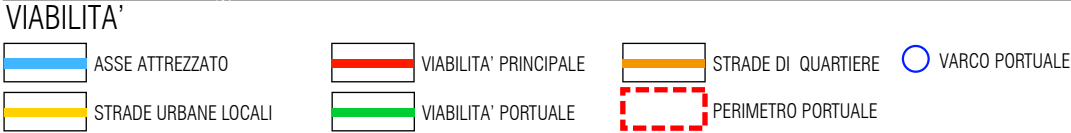
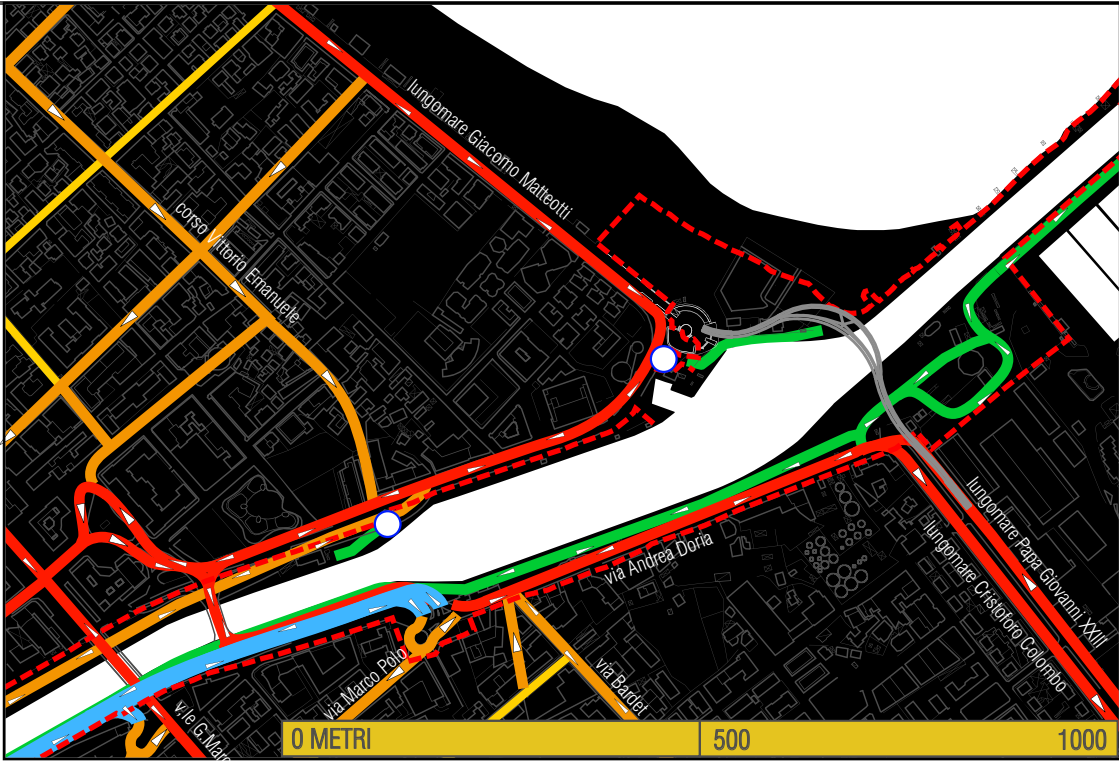
2_ Piazza della marina, via Andrea Doria, aree dismesse
Di Properzio

Sulla sponda sud il perimetro portuale include via Andrea Doria, attualmente è questa la strada principale di accesso al porto e costeggia la banchina sud del fiume. Il fronte principale della strada è costituito da edifici a carattere residenziale e artigianale, l'isolato presenta numerosi manufatti in abbandono e aree dismesse relative all'ex deposito carburanti Di Properzio. Si tratta di una grande area da riqualificare (58670 mq) che la Variante al PRG individua come "trasformazione integrale" da attuarsi tramite Piano Particolareggiato (PP2 sub ambito B) e per la quale fissa un indice di urbanizzazione territoriale pari a 0,28 mq/mq. Il rapporto fra quest'area e il lungofiume è negato dalla spessa recinzione che delimita le aree di proprietà del Demanio e dal flusso veicolare relativo al traffico urbano e portuale.

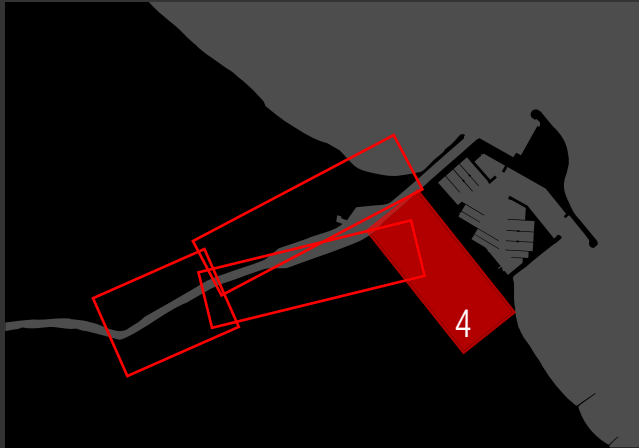
3_ Lungofiume Nord, piazza della Madonnina

Il lungofiume nord termina in una piazza di recente costruzione (piazza Madonnina) sulla quale si affacciano gli edifici del museo ittico, del mercato ittico all'ingrosso e di quello al dettaglio, tutti di proprietà comunale. Sul lato banchina (Demanio pubblico dello Stato) troviamo lo scalo di alaggio e l'area di ormeggio per i pescherecci, proseguendo verso il molo si incontra una grande area adibita a ricovero per le barche, poi la passeggiata prosegue verso la punta incontrando alcuni trabocchi molti dei quali utilizzati. Sulla piazza Madonnina è previsto l'innesto del percorso pedonale e ciclabile del Ponte del Mare. A questo si ricollegheranno i tratti di pista ciclabile che costeggiano la sponda nord del fiume. L'area è servita da due importanti assi viari: il lungomare Matteotti e il lungofiume Paolucci, che si incontrano in corrispondenza del punto di accesso all'area portuale.

Qui, come sul lungomare Colombo, troviamo un complesso di edifici residenziali per pescatori e nelle immediate vicinanze aree destinate ad attrezzature e servizi privati turistico-ricettivi.

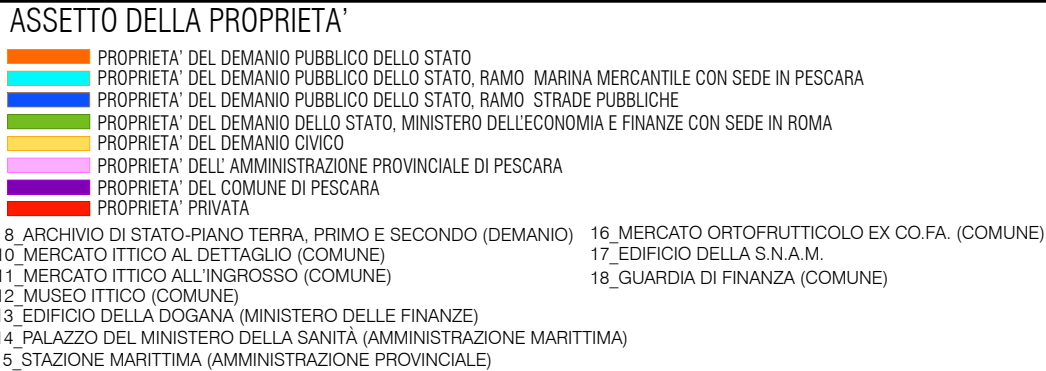
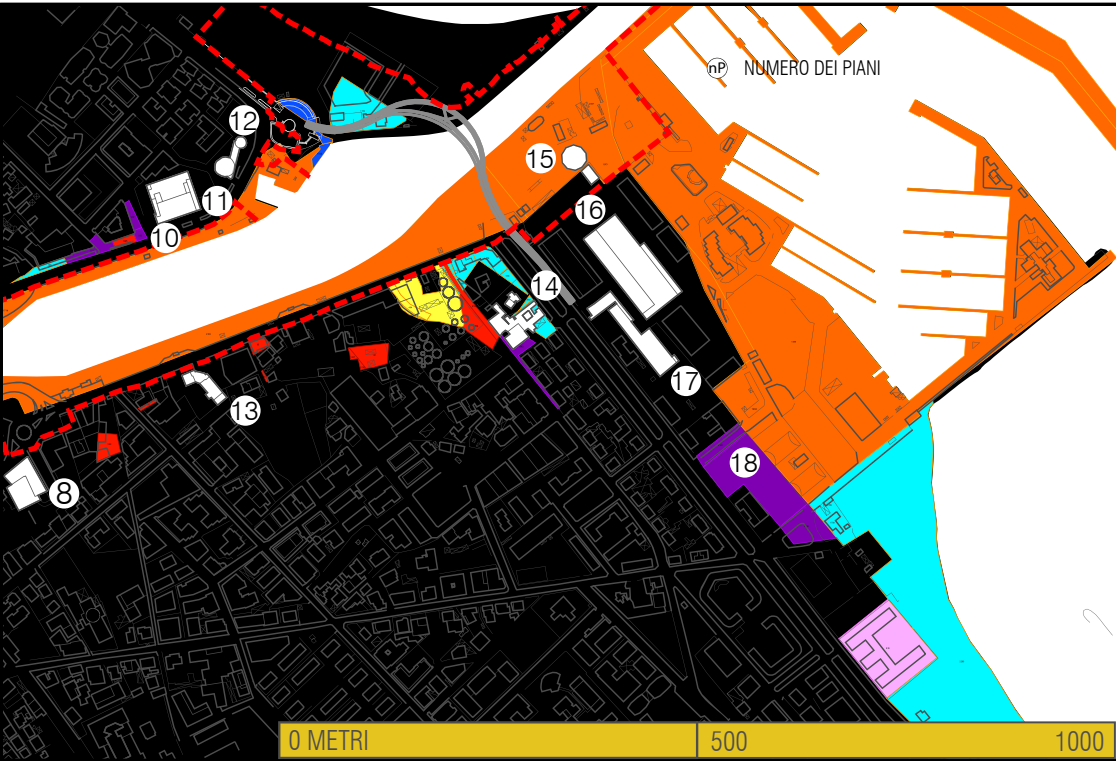
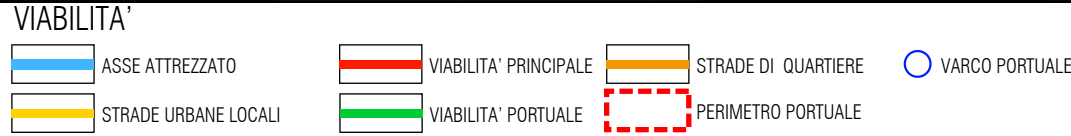
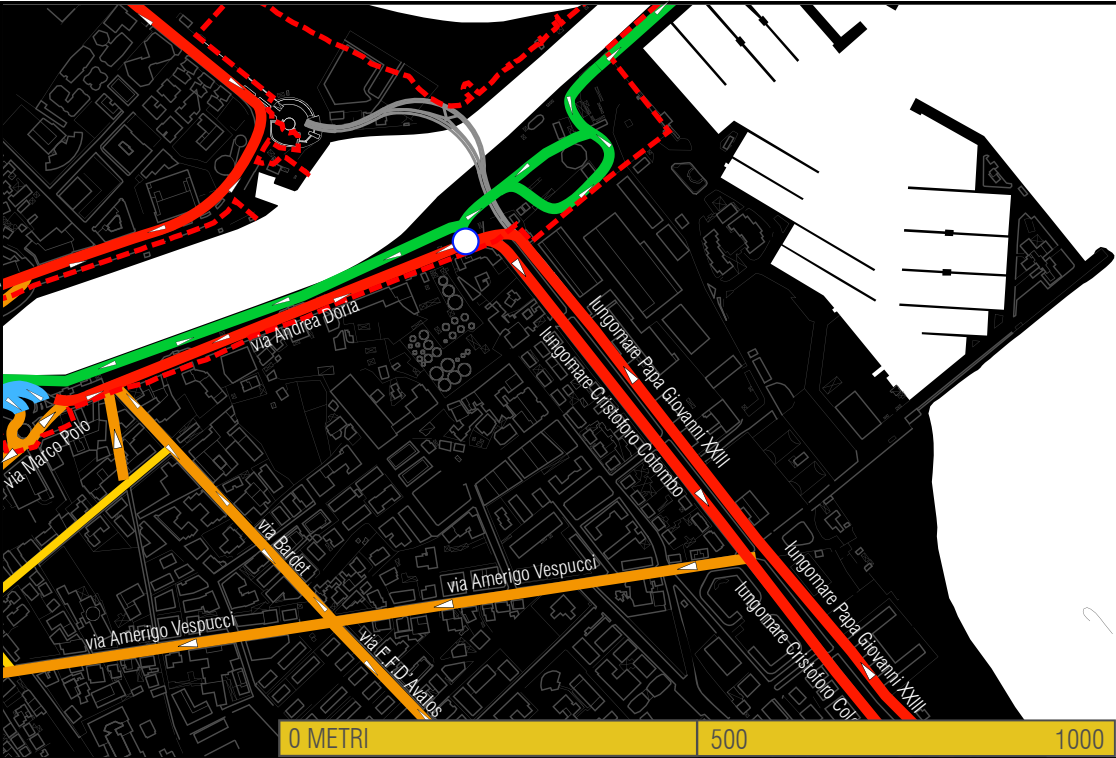


DESCRIZIONE DELLO STARO DI FATTO
SOTTOAMBITI DI SOVRAPPOSIZIONE
PORTO-CITTA'

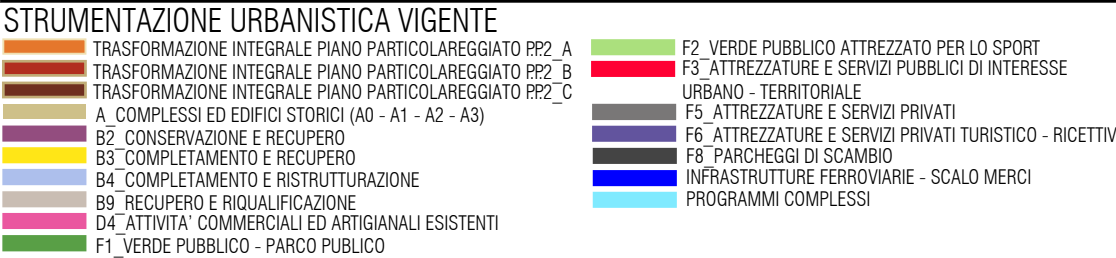
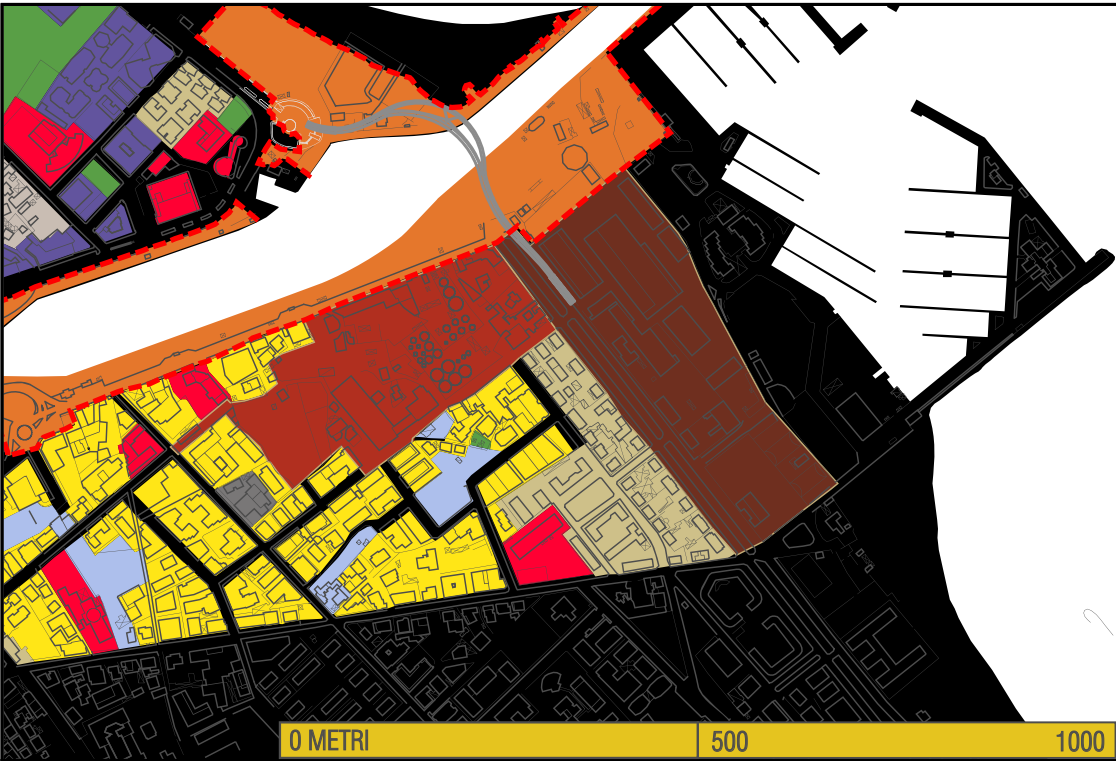


4_ Aree dismesse ex C.O.FA., via C.Colombo

Lo spazio di transizione tra il porto turistico e il lungomare sud e le ibanchine della stazione marittima, individua un'area destinata a subire notevoli trasformazioni. Insisteva in questo ambito il mercato ortofrutticolo all'ingrosso, (Consorzio Ortofrutticolo dell'Abruzzo-Pescara - C.O.F.A.) inaugurato nel 1959 e nel 2000 delocalizzato nei pressi del comune di Cepagatti. Gli edifici che ospitavano il mercato versano in stato di degrado e abbandono e sono attualmente di proprietà del Comune. Le attività commerciali e i servizi sono limitati ad un piccolo bar e ad una pizzeria. Dietro i capannoni dismessi troviamo la struttura del porto turistico il cui ingresso è posto in asse con l'asse viario di Via Amerigo Vespucci. La viabilità principale di accesso è costituita dall'ampio viale lungomare Cristoforo Colombo- lungomare Giovanni Paolo XXIII, sul quale, in adiacenza ai capannoni industriali, è in fase di realizzazione un ponte ciclabile e pedonale. Dal punto di vista urbanistico la Variante al PRG prevede per l'area (82961 mq) la definizione di un piano particolareggiato (PP2 sub ambito C) con un indice di utilizzazione territoriale pari a 0,35 mq/mq. L'isolato antistante quello dell'ex C.O.F.A. è in parte costituito da un'area residenziale a bassa densità (zona A del PRG, complessi ed edifici storici), in parte da aree dismesse (ex area Di Properzio).



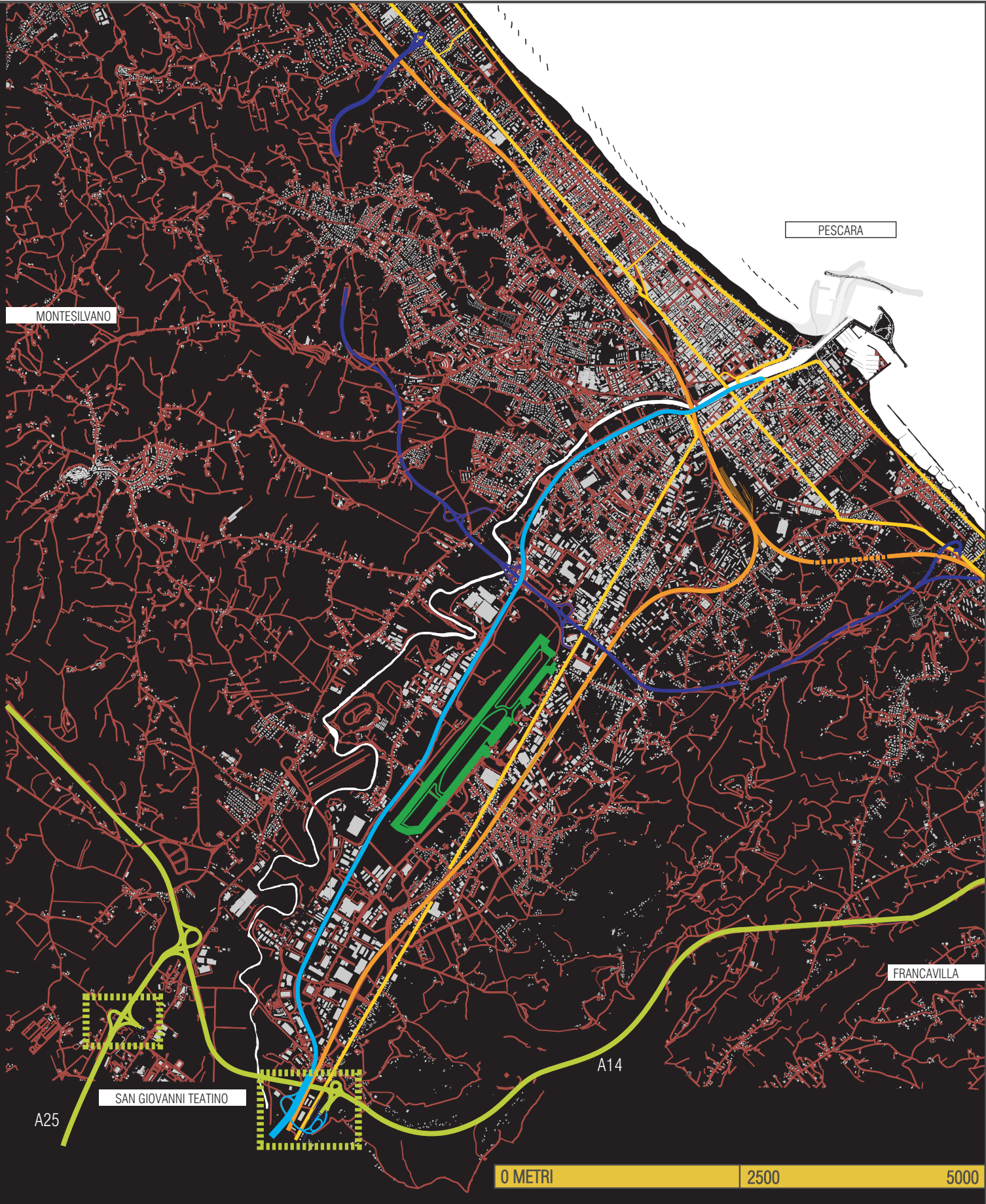
PIANO REGOLATORE PORTUALE città di PESCARA



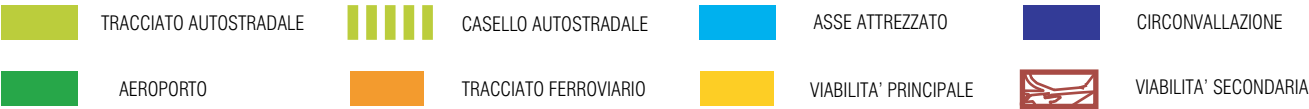
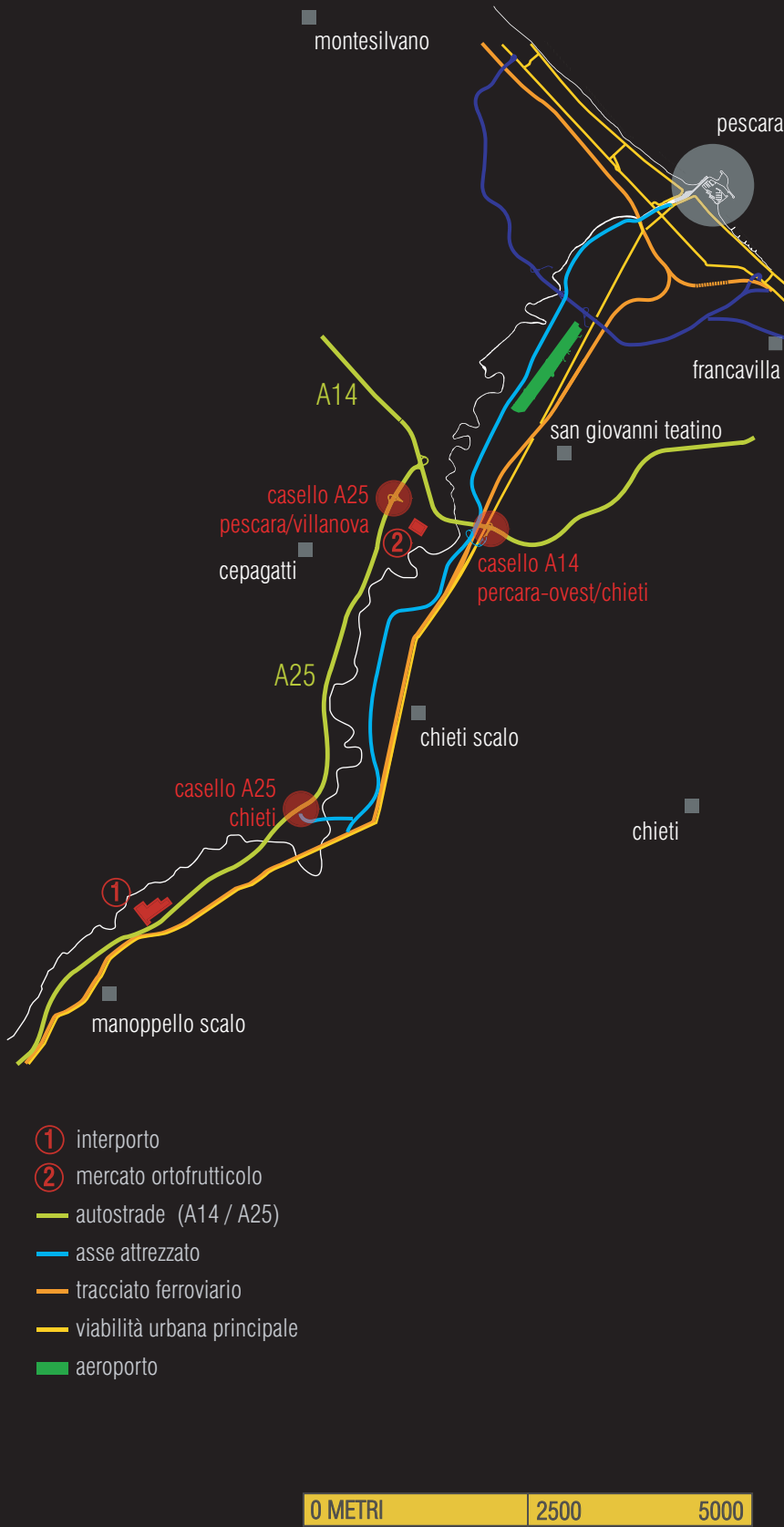
DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

Interconnessioni Infrastrutturali

Il porto di Pescara è interconnesso con l'autostrada “Adriatica” A14 Bologna- Bari e la “Strada dei Parchi” A 25 Pescara-Roma, mediante la circonvallazione Chieti - Pescara ed un tratto di viabilità a scorrimento veloce, perpendicolare alla costa, denominato “asse attrezzato”. L'asse, un'autostrada senza pedaggio, gestita dall' ANAS, è stato costruito in varie fasi a partire dai primi anni '70. L'ultimo tratto realizzato di questa infrastruttura è lo svincolo terminale Ovest, aperto al traffico negli anni '90. Lo svincolo dista circa 600 metri dal varco portuale e dunque non consente una connessione diretta con le banchine del porto, per accedere alle quali è necessario utilizzare un tratto di viabilità urbana (via A. Doria). Attraverso l'autostrada A 25 e l'asse attrezzato si sviluppa inoltre l'interconnessione con l'interporto di Manoppello Scalo, a circa 28 Km dal porto di Pescara. Tale infrastruttura, inserita nel sistema logistico regionale con il Centro Smistamento Merci della Marsica ed il porto di Ortona, è in fase di costruzione ed è attualmente soggetta a verifiche ambientali. Nell'area metropolitana Chieti - Pescara si situa l'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo, in località Sambuceto, a circa 9 km dalla costa. L'infrastruttura, nonostante la collocazione in un'area notevolmente urbanizzata che ne limita lo sviluppo, ha avuto negli ultimi anni un incremento del traffico merci e passeggeri. Azioni in programma prevedono il potenziamento della Strada Statale 602 (la fondovalle a nord del fiume Pescara che attraversa i paesi di S. Teresa, Caprara, Moscufo, Loreto aprutino, Cepagatti, Catignano, Civitaquana e Brittolì) e la definizione di una transcollinare a sud del Pescara che da Chieti Scalo si riconnette all'area di Pescara Portanuova in corrispondenza del Polo Giudiziario. Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pescara prevede inoltre il potenziamento del trasporto metropolitano su ferro mediante un sistema di stazioni poste parallele alla Strada Statale Tiburtina a servizio dell'aeroporto e delle aree commerciali.



PIANO REGOLATORE PORTUALE città di PESCARA



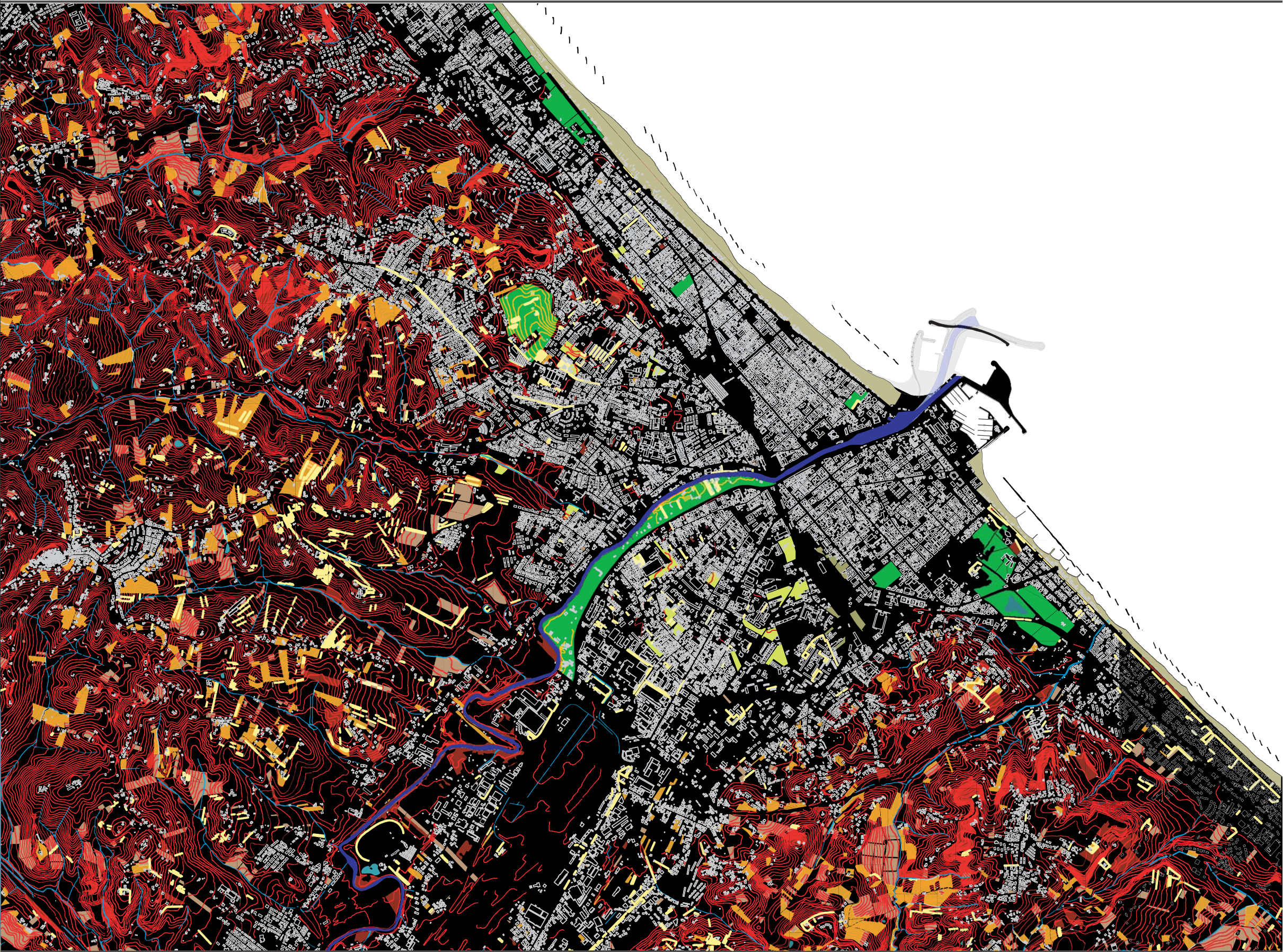
Allo stato attuale esistono tre piani che, in forma diversa, si occupano della mobilità nell'area pescarese: il Piano Generale del Traffico Urbano, "inteso quale progetto preliminare o piano quadro del Piano Urbano dei Trasporti", che riguarda il miglioramento della mobilità pedonale e dei servizi collettivi, il piano di riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati e il piano di riorganizzazione della sosta delle autovetture, adottato definitivamente nel 2005; il Piano Urbano della Mobilità, redatto nel 2002, da considerarsi come insieme di scelte orientate al sistema infrastrutturale nel suo complesso sotto il profilo degli investimenti e degli aspetti organizzativi e gestionali nell'arco di un decennio; il Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta, costruito attraverso un tavolo di coordinamento per individuare una serie organica di interventi infrastrutturali funzionali a ciascuno dei nove Comuni interessati (Città S. Angelo, Montesilvano, Spoltore, S. Giovanni T., Chieti, Manoppello, Francavilla, Ortona e Pescara). Tali piani in parte programmano, in parte hanno portato avanti una serie di interventi sulla mobilità urbana. Mobilità che si caratterizza per un flusso di accesso giornaliero alla città pari a circa 15.000 automobili in entrata (domanda attratta) e 8.000 in uscita (domanda generata)(1) secondo le stime dell'ISTAT. Questa popolazione di automobilisti, che si muove principalmente per lavoro, utilizza tra le varie infrastrutture di accesso l'asse attrezzato, che a sua volta presenta le principali criticità in corrispondenza degli svincoli terminali; tra questi quello conclusivo, di Piazza della Marina che, allo stato attuale, permette l'accesso al porto attraverso un percorso di circa 600 metri di viabilità urbana. I flussi di traffico che oggi caratterizzano l'ambito di Piazza della Marina – uscita dell'Asse Attrezzato – hanno caratteristiche di pesante carico, basti pensare che al 2005, come riportato nelle analisi del Piano Generale del Traffico Urbano, il totale dei flussi veicolari per sezione era pari a 12097, di cui 448 mezzi pesanti, con un volume alle ore 8.00, pari a 1.036 mezzi, alle ore 12.30 pari a 905 mezzi ed alle ore 17,45, pari a 921 mezzi . Il carico è stato attualmente parzialmente alleggerito dalla chiusura della rampa in uscita dall'asse attrezzato. Sotto il profilo urbano, la strada che oggi permette l'accesso all'area portuale da Piazza della Marina è Via Andrea Doria, che oggi si presenta separata dall'ambito propriamente portuale da una recinzione; l'accesso all'area portuale avviene alla fine di Via Andrea Doria, dove la strada si innesta sulla Riviera Sud. Il sistema della mobilità presenta

un'evidente sconnessione tra uscita dell'asse attrezzato che, attraverso una rotatoria, immette su Via Andrea Doria, ed ingresso portuale, localizzato poche centinaia di metri più avanti. Il punto critico dell'intero sistema appare allo stato attuale la rotatoria di Piazza della Marina, accesso dei flussi provenienti dall'asse attrezzato verso l'area sud della città. La mobilità portuale, fino all'innesto dell'asse attrezzato, si sovrappone a quella urbana, in un tratto che, in seguito alla riqualificazione delle aree dismesse presenti nell'area, vedrà un aumento del traffico automobilistico.

(1) Fonte: PUMAV



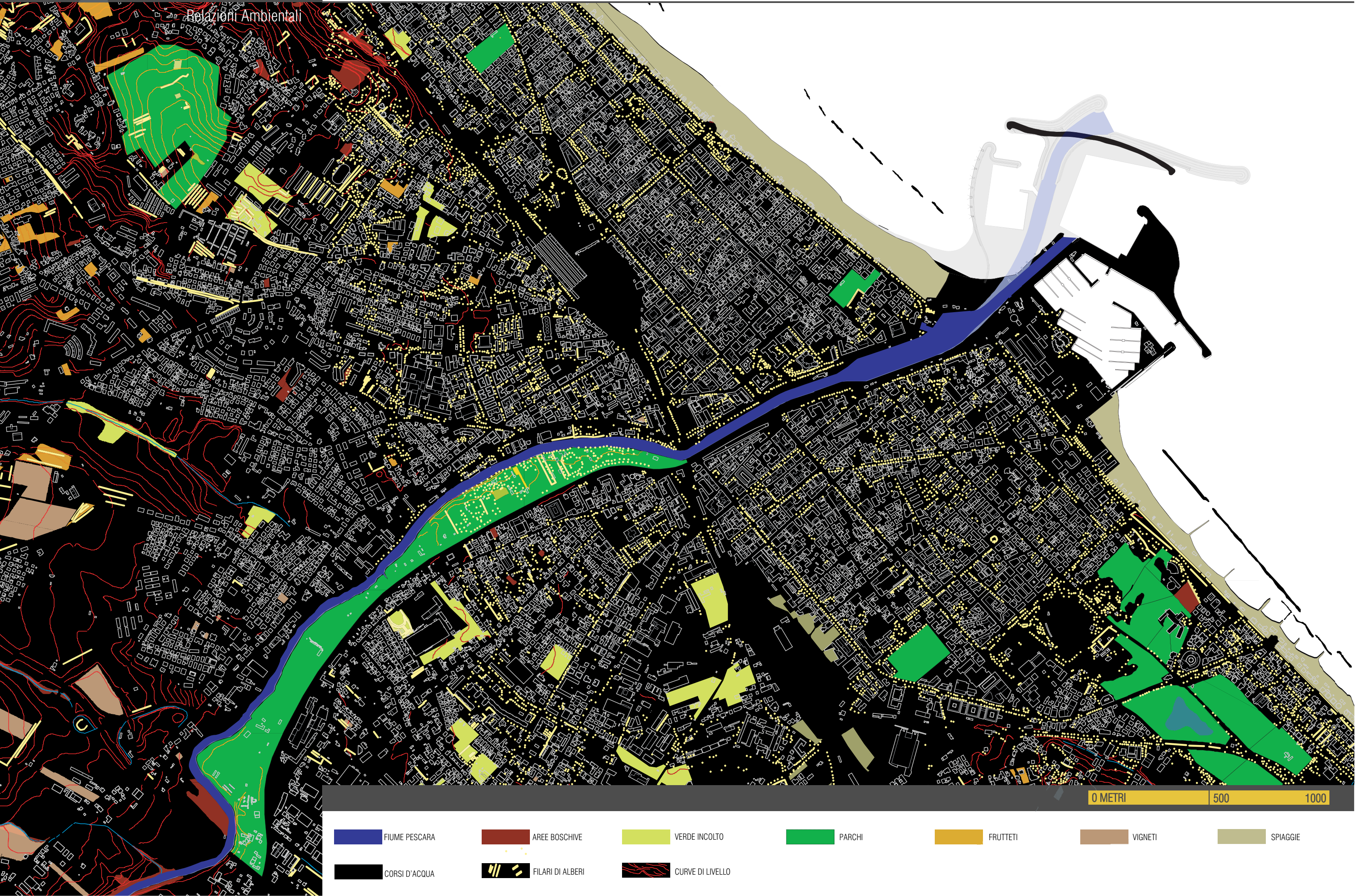
- | | | |
|------------------------------|----------------------------|----------------------|
| TRACCIATO FERROVIARIO | ASSE ATTREZZATO | VARCO PORTUALE |
| STRADE URBANE INTERQUARTIERE | STRADE URBANE DI QUARTIERE | STRADE URBANE LOCALI |
| | | VIABILITA' PORTUALE |



0 METRI 2500 5000



Relazioni Ambientali



L'immagine relativa alla rete della mobilità lenta è stata costruita sulla base del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Pescara del Giugno 2005. Il piano indica una serie di accorgimenti per migliorare l'accessibilità pedonale e ciclabile mettendo a rete percorsi, parcheggi, punti per il noleggio delle biciclette e fermate del trasporto pubblico con l'obiettivo di fornire una valida alternativa all'uso dell'auto privata. L'area interessata dal progetto di Piano Regolatore Portuale risulta attualmente particolarmente svantaggiata dal punto di vista dei percorsi pedonali e ciclabili e le azioni in programma mirano a ribaltare l'attuale impossibilità di attraversamento "lento" dell'area. Il Ponte del Mare, al momento in fase di realizzazione, consentirà l'attraversamento pedonale e ciclabile del fiume Pescara in modo da riconnettere il lungomare nord con quello sud. In senso longitudinale, e quindi lungo le sponde del Pescara, sono state realizzate alcune piste ciclabili che trovano però soluzione di continuità in diversi tratti. Il lungofiume, su entrambe le sponde, è attraversato da un intenso traffico veicolare, molte aree sono adibite a parcheggio, le banchine in alcuni tratti subiscono restringimenti che non consentono la compresenza di una carreggiata e di un marciapiede, inoltre una recinzione continua impedisce di camminare in prossimità della sponda fluviale.



0 METRI 500 1000



IL PIANO PORTUALE NELLE AREE DI SOVRAPPOSIZIONE CITTA'-PORTO

Criteri metodologici

Il Piano portuale definisce l'assetto morfologico, infrastrutturale e funzionale delle aree individuate dall'ambito portuale, nello stesso tempo non può non delineare le interrelazioni con il sistema urbano e territoriale, individuando le opere e le strategie d'intervento necessarie allo sviluppo del porto e del suo contesto urbano. Nella prospettiva delle linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali, del Consiglio Superiore dei LL.PP: il Piano Portuale di Pescara avrà una specificazione diversa a seconda dei sotto-ambiti individuati. In particolare, mentre per il sotto-ambito "porto operativo", le soluzioni tecniche e le prescrizioni normative assumono una struttura necessariamente più settoriale e vincolata al fine di evitare interferenze con i flussi e le attività urbane, per i sotto-ambiti di sovrapposizione porto-città, le soluzioni tecniche e normative hanno un contenuto più intersettoriale e flessibile. Le soluzioni sono ben definite per quanto riguarda l'accessibilità al porto e la distinzione dei flussi carrabili portuali e urbane, ma più aperte per quanto riguarda le aree dove maggiormente si sovrappongono e si intersecano attività urbane e attività portuali. Nei sotto-ambiti di sovrapposizione città-porto, le attività portuali consentite sono naturalmente quelle compatibili con l'ambiente urbano: dalle attività connesse alla Stazione Marittima, alle attività pescherecce. In tali aree il piano portuale dovrà inevitabilmente correlarsi con il Piano urbanistico, individuando attraverso programmi integrati (verosimilmente pubblico-privati) le soluzioni più adeguate per la riqualificazione e la valorizzazione urbana.

PLANIMETRIA GENERALE

- STAZIONE MARITTIMA [01]
- NODO PIAZZA MADONNINA [02]
- PONTE DEL MARE [03]
- PROLUNGAMENTO ASSE ATTREZZATO [04]
- AREA S.T.U. [05]
- AEREA EX CO.FA. [06]
- PIAZZA MADONNINA [07]
- MERCATO AL MINUTO DEL PESCE [08]
- MERCATO ALL'INGROSSO DEL PESCE [09]
- PORTO TURISTICO [10]
- PORTO PESCHERECCI [11]
- PORTO NAVI RO-RO, RO-PAX E PASSEGGERI [12]
- NUOVA FOCE DEL FIUME PESCARA [13]
- PIAZZA D'ACQUA [14]

PIANO REGOLATORE PORTUALE città di PESCARA



1 DA PONTE D'ANNUNZIO A PONTE RISORGIMENTO

2 PIAZZA DELLA MARINA, VIA A. DORIA, AREE DISMESSE DI PROPERZIO

3 LUNGOFIUME NORD, PIAZZA DELLA MADONNINA

4 AREE DISMESSE EX CO.FA. VIA C.COLOMBO

5 SOTTOAMBITO TECNICO-OPERATIVO

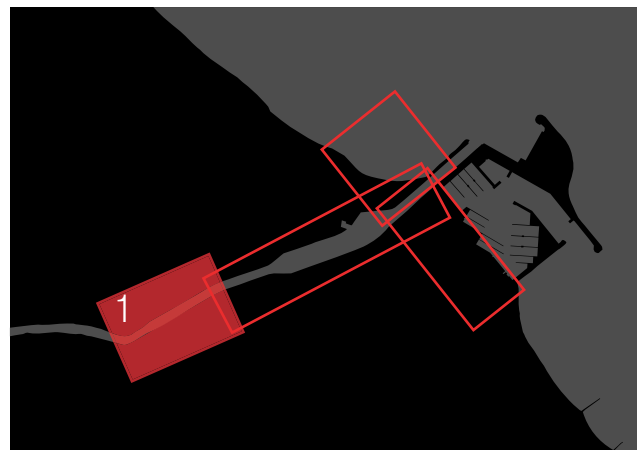
IL PIANO PORTUALE NELLE AREE DI SOVRAPPOSIZIONE CITTA' - PORTO

Tra ponte Risorgimento
e ponte d'Annunzio

L'area compresa tra i due ponti individua una sorta di Piazza d'acqua: in questo tratto le banchine del fiume vanno rese completamente accessibili in modo da realizzare uno spazio pubblico interrelato a monte con il parco attrezzato del fiume Pescara definito dal Progetto Pilota della Provincia di Pescara (finanziato in parte dal Programma Urban 2) e a valle con i percorsi pedonali e ciclabili previsti sulle banchine in riva sinistra e destra.

Lo spazio tra i due ponti è sovrastato dalla imponente struttura del viadotto dell'Asse Attrezzato. Il piano prevede una riqualificazione del sotto viadotto mediante l'eliminazione della rete che separa la banchina dalla strada comunale adiacente l'ex carcere borbonico; la riorganizzazione dell'attuale parcheggio; il collegamento dei due ponti attraverso un percorso sospeso tra i pilastri del viadotto (si veda più avanti l'esplorazione progettuale d'indirizzo). Il percorso pedonale proposto si potrebbe sviluppare sulla copertura del parcheggio con attrezzature commerciali e ricreative e affacci gradonati sul fiume. Sul lato opposto (riva sinistra) il piano prevede la riqualificazione del complesso sportivo Circolo dei Canottieri, edificio demaniale in concessione alla Provincia, la valorizzazione dell'area del campo di calcio Rampigna (su cui il Comune ha promosso negli anni passati un Project Finance); la sistemazione dei muraglioni di via Valle Roveto; la realizzazione di un innesto urbano sul fiume prolungando via Pesaro attraverso una struttura ponte per la discesa sulle banchine, lo sviluppo della pista ciclabile lungo via Spalti del Re, la valorizzazione del traghetto Trasponde; la riorganizzazione dell'attuale parcheggio al di sotto dei muraglioni. La piazza d'acqua risulterà compresa dai due ponti e dai percorsi pedonali sulle banchine entrambi sopraelevati (il percorso pedonale sotto il viadotto e quello al di sopra dei muraglioni di via Spalti del Re). In tal modo il fiume potrà essere percepito come da un teatro, da un grande spazio pubblico aperto su una piazza d'acqua.

- VIABILITA' PORTUALE
- VIABILITA' URBANA
- EDIFICI DI PROGETTO
- EDIFICI ESISTENTI
- AREE A VERDE
- AREE PERMEABILI
- AREE CICLO-PEDONALI
- PONTE NUOVO SUL FIUME PESCARA
- EDIFICI PUBBLICI E DI INTERESSE ARCHITETTONICO



PIANO REGOLATORE PORTUALE città di PESCARA



PIANO REGOLATORE PORTUALE

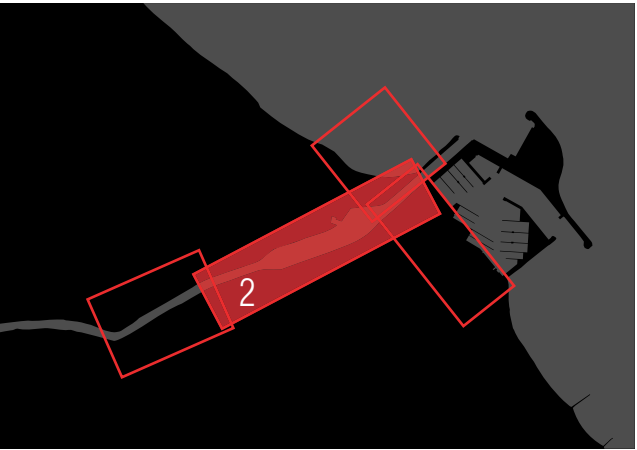
Interconnessione asse attrezzato - porto

Per realizzare una più efficace accessibilità al porto, il Piano Portuale propone di prolungare l'asse attrezzato ANAS sulle banchine in sponda destra, facendolo discendere poco oltre Piazza della Marina. Per consentire la connessione della rampa di discesa con il livello banchina, si è soppressa la rampa di risalita che da via Andrea Doria si immette sull'asse attrezzato. La nuova accessibilità al porto è costituita da due nuove carreggiate (di 3,5 mt di ampiezza ciascuna). Le nuove carreggiate, di ingresso e di uscita dal porto, scorrono sulle aree demaniali delle banchine comprese nell'attuale ambito portuale. Per la realizzazione, come diremo in seguito, va previsto un accordo ANAS-Comune, Autorità Marittima, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (SIIT), avviando nel contempo una procedura di sdemanializzazione. La soluzione razionalizza la mobilità carrabile dell'area, separando il traffico urbano da quello portuale. L'interconnessione asse attrezzato porto si sviluppa per circa 600 metri sulle banchine lasciando uno spazio di circa 10-12 metri tra il margine della carreggiata di uscita dal porto e il bordo banchina. In tal modo potrà essere organizzato un lungo fiume con percorsi pedonali e attrezzature per il tempo libero. Lo spazio è inoltre sufficiente per consentire lo svolgimento delle attività pescherecce.

In asse con via Cristoforo Colombo è prevista una rotatoria che consente il raccordo dell'asse attrezzato con la viabilità urbana (mediante la rotatoria è resa possibile la risalita sull'asse attrezzato). La rotatoria non interferisce con il ponte ciclo-pedonale in via di realizzazione.

Il traffico urbano lungo via Andrea Doria rimane inalterato. Va previsto in ogni caso una organica sistemazione del rapporto tra l'asse attrezzato sulle banchine, il traffico urbano di via Andrea Doria e la prevista riqualificazione delle aree dismesse Di Properzio. In tale prospettiva il Piano Particolareggiato in via di redazione e il futuro Programma di Riqualificazione Urbana dovranno individuare soluzioni per consentire l'integrazione tra il lungo fiume come grande spazio pubblico e il nuovo insediamento urbano, superando la barriera prodotta dai flussi carrabili dell'asse attrezzato e via Andrea Doria.

- VIABILITA' PORTUALE
- VIABILITA' CARRABILE
- EDIFICI DI PROGETTO
- EDIFICI ESISTENTI
- AREE A VERDE
- AREE PERMEABILI
- AREE CICLO-PEDONALI
- EDIFICI PUBBLICI E DI INTERESSE ARCHITETTONICO



IL PIANO PORTUALE NELLE AREE DI SOVRAPPOSIZIONE CITTA' -PORTO

Il nodo della stazione marittima

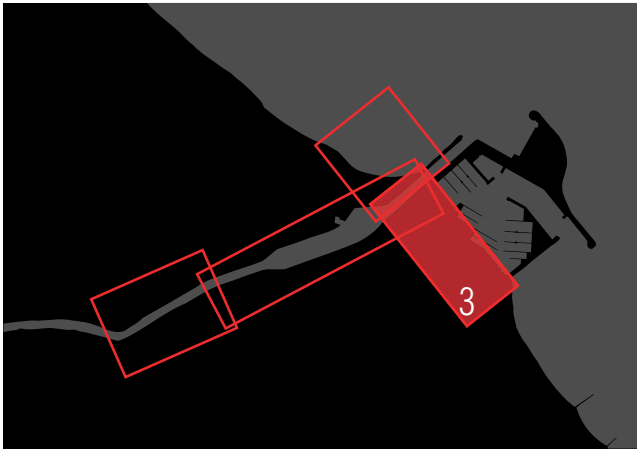
Il Piano Portuale di Pescara prevede un sostanziale incremento del traffico passeggeri attraverso traghetti veloci non solo per la Croazia, il Montenegro e l'Albania ma anche per la Grecia e il Mediterraneo orientale. In tale prospettiva il Piano ha previsto una riorganizzazione dell'attuale Stazione Marittima ampliandone gli spazi di servizio e le aree per parcheggi; la circolazione delle auto, corsie di incolonnamento gate. La stazione marittima, pur collocandosi all'interno dell'ambito portuale, è vista come un edificio complesso, polifunzionale, a servizio non solo del porto, ma anche della città. In tal senso il Piano intende caratterizzarla come edificio di relazione, in stretto rapporto con le banchine, il porto turistico, le aree dismesse del mercato ortofrutticolo. Si vedano in proposito, le esplorazioni progettuali sviluppate sull'area in questione.

La nuova stazione marittima è stata dimensionata in via approssimativa in 4000 mq articolati su due livelli. Sulla copertura del complesso può essere organizzata una grande piazza belvedere.

I parcheggi previsti dal piano, relativi alla sosta breve sono 125. Per la sosta lunga i parcheggi dovranno essere localizzati in aree esterne, in parte nelle vicine aree dismesse.

Sul muro di perimetrazione del porto turistico è previsto un percorso pedonale sopraelevato, con attrezzature per la sosta. Il camminamento non interferisce con le attività sportive del porto e la sua sicurezza. Le indicazioni di Piano relative all'area della stazione marittima e al percorso pedonale dovranno essere approfondite da specifici progetti preliminari nell'ambito di programmi integrati di attuazione.

- VIABILITA' PORTUALE
- VIABILITA' SENSI DI MARCIA
- EDIFICI DI PROGETTO
- EDIFICI ESISTENTI
- AREE A VERDE
- AREE PERMEABILI
- AREE CICLO-PEDONALI
- EDIFICI PUBBLICI E DI INTERESSE ARCHITETTONICO



PIANO REGOLATORE PORTUALE città di PESCARA

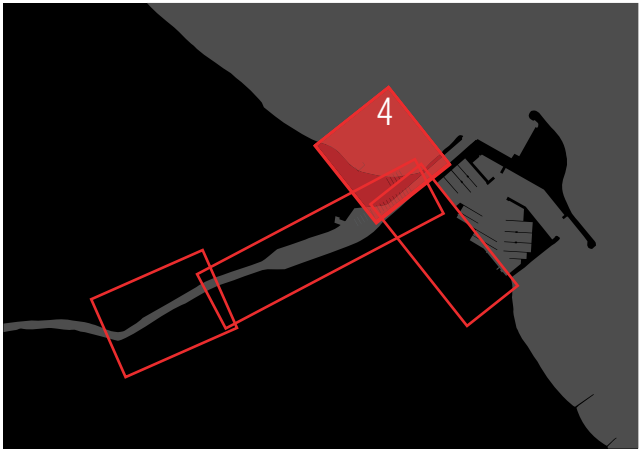


IL PIANO PORTUALE NELLE AREE DI SOVRAPPOSIZIONE CITTA' -PORTO

Il nodo piazza Madonnina

L'attuale area su cui insiste "Piazza Madonnina", all'intersezione del lungomare Giacomo Matteotti con via Raffaele Paolucci, subisce con l'attuazione del Piano Portuale, una radicale trasformazione. La separazione alla foce del Pescara del canale fluviale dal porto, e il suo prolungamento in direzione Nord con la realizzazione di un porto peschereccio alla sinistra del molo Ovest, comporterà un'estensione, mediante opere di colmata, del suolo urbano. Tenendo conto del riempimento dello scalo d'alaggio in riva sinistra del canale la superficie urbana in ambito portuale passerà dagli attuali 2ha a circa 9ha. Su tali aree di futura formazione, il piano fornisce solo indicazioni circa le destinazioni possibili e alcune esplorazioni planovolumetriche di massima. Le destinazioni proponibili sono relative all'attività peschereccia, alle funzioni ricettive, residenziali e direzionali, allo spazio pubblico con attrezzature per il verde, lo sport, la cultura. Particolare attenzione dovrà essere riservata ai percorsi pedonali, connettendo il Ponte Pedonale, con il lungomare, le banchine in riva sinistra, il molo dei "travocchi" del porto peschereccio. Le esplorazioni progettuali sviluppate (si veda di seguito) vogliono evidenziare le potenzialità urbanistiche, architettoniche, immobiliari delle nuove aree facendone emergere la loro centralità come grande spazio pubblico della città.

- VIABILITA' PORTUALE
- VIABILITA' SENSI DI MARCIA
- EDIFICI DI PROGETTO
- EDIFICI ESISTENTI
- AREE A VERDE
- AREE PERMEABILI
- AREE CICLO-PEDONALI
- EDIFICI PUBBLICI E DI INTERESSE ARCHITETTONICO



La redazione del Piano Regolatore Portuale è stata condotta con l'obiettivo di dare qualità, nei *sottoambiti* individuati, alle relazioni tra città e aree portuali, nel rispetto di tutte le fondamentali condizioni di sicurezza ed efficienza del sistema portuale nelle diverse articolazioni, mettendo in luce nuove opportunità di intervento che è possibile sviluppare in rapporto alle singole situazioni di contesto.

Sono opportunità che possono coincidere con l'incremento di spazi di "fruizione pubblica compatibile" in rapporto alle diverse aree, consentendo la realizzazione di spazi e manufatti che possono rappresentare importanti occasioni per ottenere, in nuovi rapporti *pubblico-privato*, una maggiore complessiva redditività degli interventi ipotizzati.

Tre criteri:

1-Collegare Porto e Città.

Le aree portuali – con le necessarie proprie regole di funzionamento – devono essere pienamente parte (*una parte speciale e specializzata*) della città. Ciò è particolarmente rilevante in tutti i casi, come questo di Pescara, in cui il sistema Portuale è collocato in un centro emblematico della struttura della città. Un efficace strategia di collegamento tra porto e città deve essere considerata in relazione a diversi aspetti:

a- **viabilità:** semplicità e fluidità dell'accesso, soprattutto dall'armatura territoriale, con percorrenze dedicate;

b- **percorsi pedonali:** compatibilmente con le esigenze di sicurezza deve essere possibile fruire (es. viste dall'alto) di alcune parti delle vive attività del porto;

c- **attrezzature e funzioni:** è opportuno prevedere alcuni interventi ad uso sia della città che del porto (con i vantaggi economici che comporta questo duplice bacino di riferimento) e che possano rappresentare idealmente o fisicamente una sorta di "ponte" tra le due realtà;

d- **configurazioni:** la "macchina del porto" disegna un nuovo paesaggio che deve essere progettato in rapporto alla modificazione della forma della città e, in particolare, in modo integrato con il disegno delle aree prossime a maggiore trasformabilità.

2- Ripensare Pescara città-paesaggio.

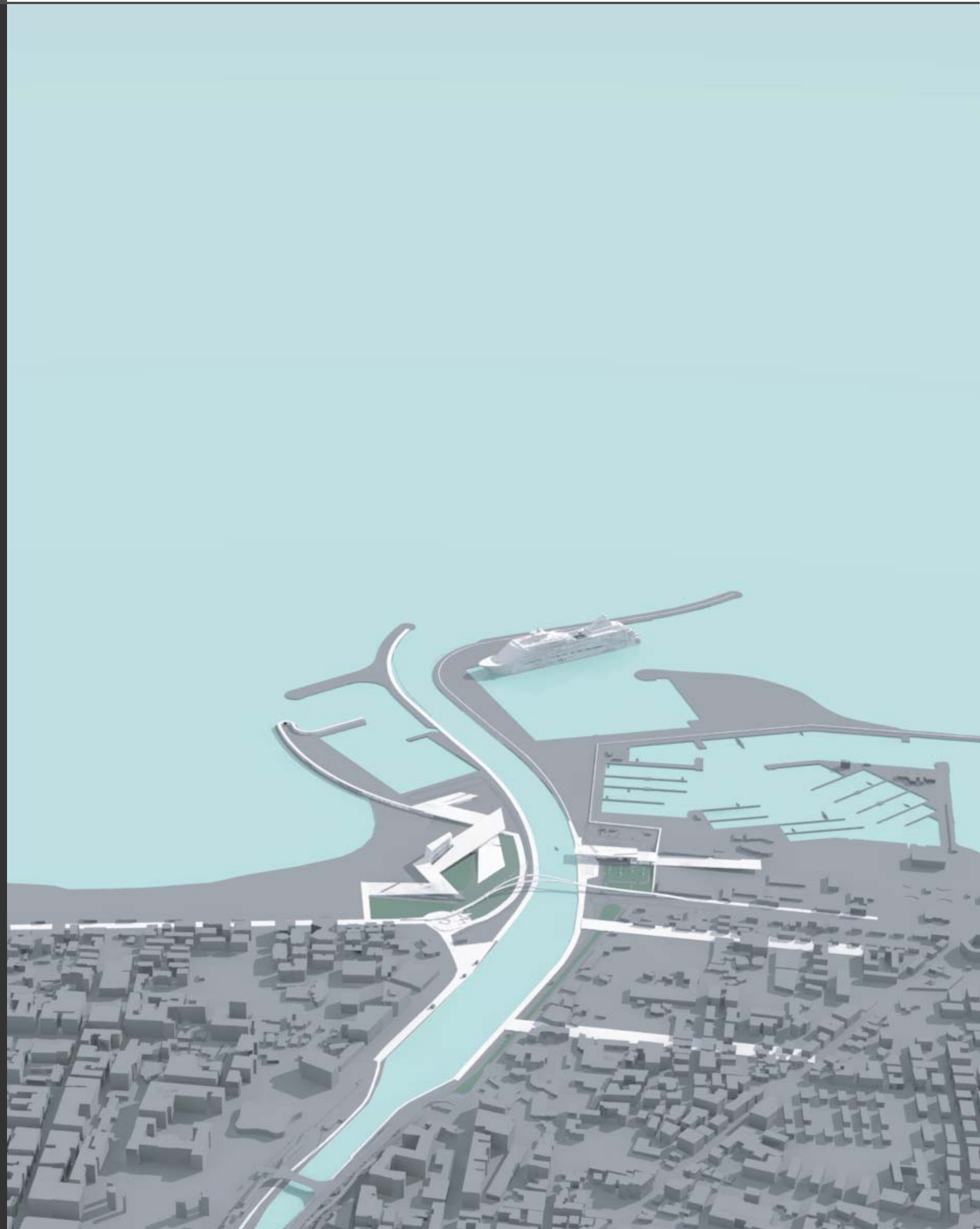
Nell'origine di Pescara, nel suo stesso nome, il nome del suo fiume, è iscritto il mandato a costruirsi nel rapporto con il paesaggio. Un rapporto trascurato per

molti anni e che deve oggi essere al centro delle scelte per la trasformazione dell'area portuale. Due sono le principali azioni che è necessario condurre:

- migliorare il rapporto tra la città e il fiume, nel quadro dei programmi di utilizzazione come parco delle aree golenali, restituendo per quanto possibile, il fiume alla città;
- concepire l'intero complesso delle aree portuali – dall'attuale porto turistico al previsto porto peschereccio – come un nuovo parco territoriale organizzato intorno al fiume e al nuovo ponte pedonale.

3- Pescara città dell'accoglienza in una nuova dimensione nazionale e transnazionale.

Il porto è naturalmente il luogo dello scambio e dell'accoglienza, ma questa è anche la vocazione che Pescara ha voluto in questi anni riconoscendosi nel quadro delle trasformazioni della "città adriatica". Un luogo delle relazioni, una piattaforma strategica e un *territorio snodo* in cui le diverse attrezzature metropolitane debbono concorrere a definire e rendere percepibile questa nuovo ruolo della città.



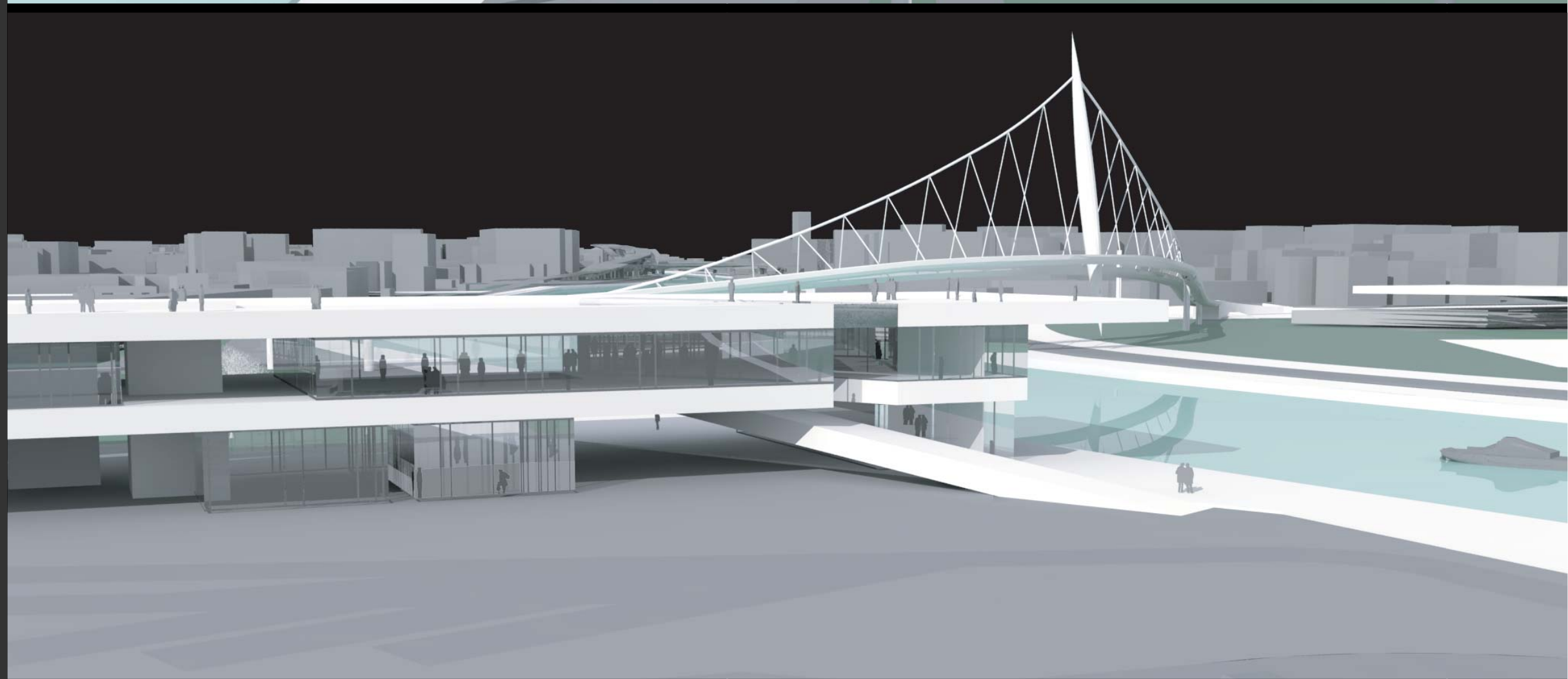
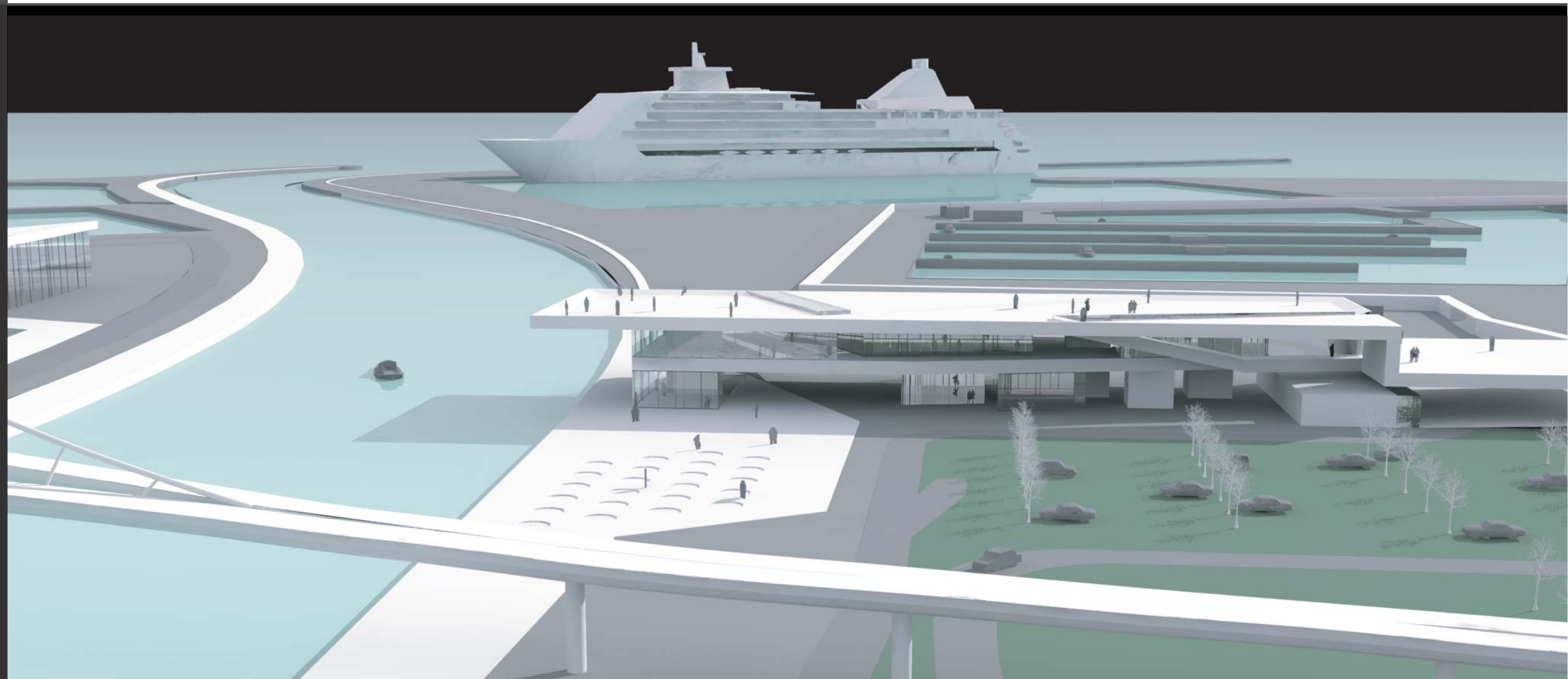
La stazione marittima è collocata esattamente in corrispondenza della piccola attrezzatura attuale. Ciò consentirà di realizzare per fasi distinte tutte le relative opere – viabilità, parcheggi, nuove parti di costruzione – mantenendo lo stesso schema di funzionamento di questo importante nodo dell'area portuale.

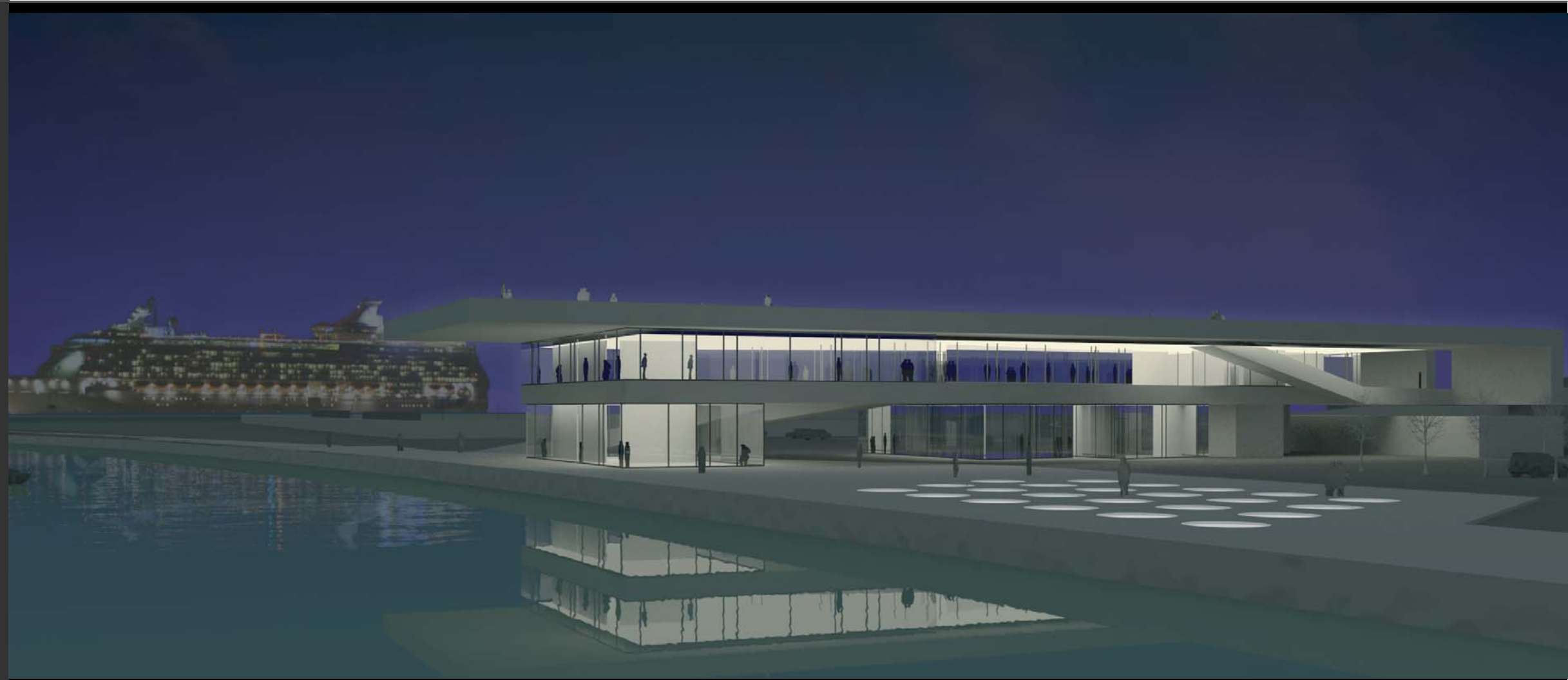
La stazione si propone come una sorta di nuovo grande *travocco*, proteso sul fiume, a cavallo tra città e porto. Una struttura fatta di percorsi e trasparenze che segnala la riconquista del fiume, diventando una attrezzatura multiuso, così da consentire anche un efficace ritorno degli investimenti per la possibilità di offrire servizi non solo al viaggiatore, ma, in parte, anche alla città. L'edificio è disposto trasversalmente rispetto alla via d'accesso al porto. Il percorso di accesso e di uscita lascia libero un ampio spazio sul fiume: un parco attrezzato alla conclusione dei previsti percorsi pedonali e ciclabili lungo le golene.

Al piano terra sono previsti tutti i servizi per i viaggiatori, mentre ai piani superiori, direttamente raggiungibili dalla città, senza interferenza con i flussi, sono collocate attrezzature accessorie come ristoranti, bar, negozi. La stessa copertura può accogliere alcune di queste funzioni e divenire una grande terrazza praticabile affacciata sul fiume.

Questa terrazza può essere raggiunta direttamente, sia dal nuovo ponte, sia dall'area ex.COFA. La giacitura della stazione mette in gioco temi possibili di trasformazione di quest'area, indicando la possibilità di realizzare un dispositivo urbano complesso in grado di mettere in collegamento le diverse aree portuali: dall'attuale porto turistico, al porto commerciale e, per mezzo del ponte, all'importante area di trasformazione del porto peschereccio.

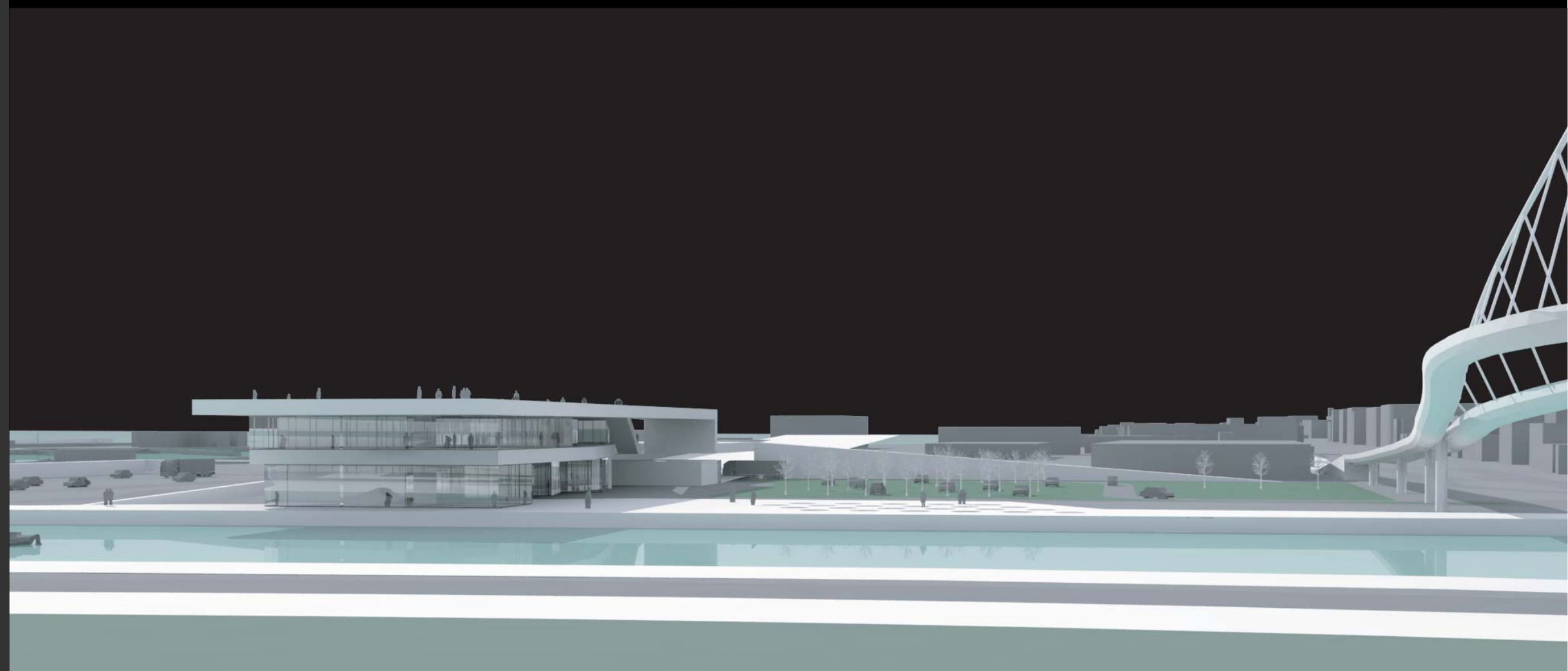
Nella previsione del PRP l'edificio della stazione occupa un'area di 3.800 mq, con una volumetria di circa 20.000 mq.





veduta aerea dello stato di fatto

localizzazione



Banchina sud, asse attrezzato,
via A. Doria

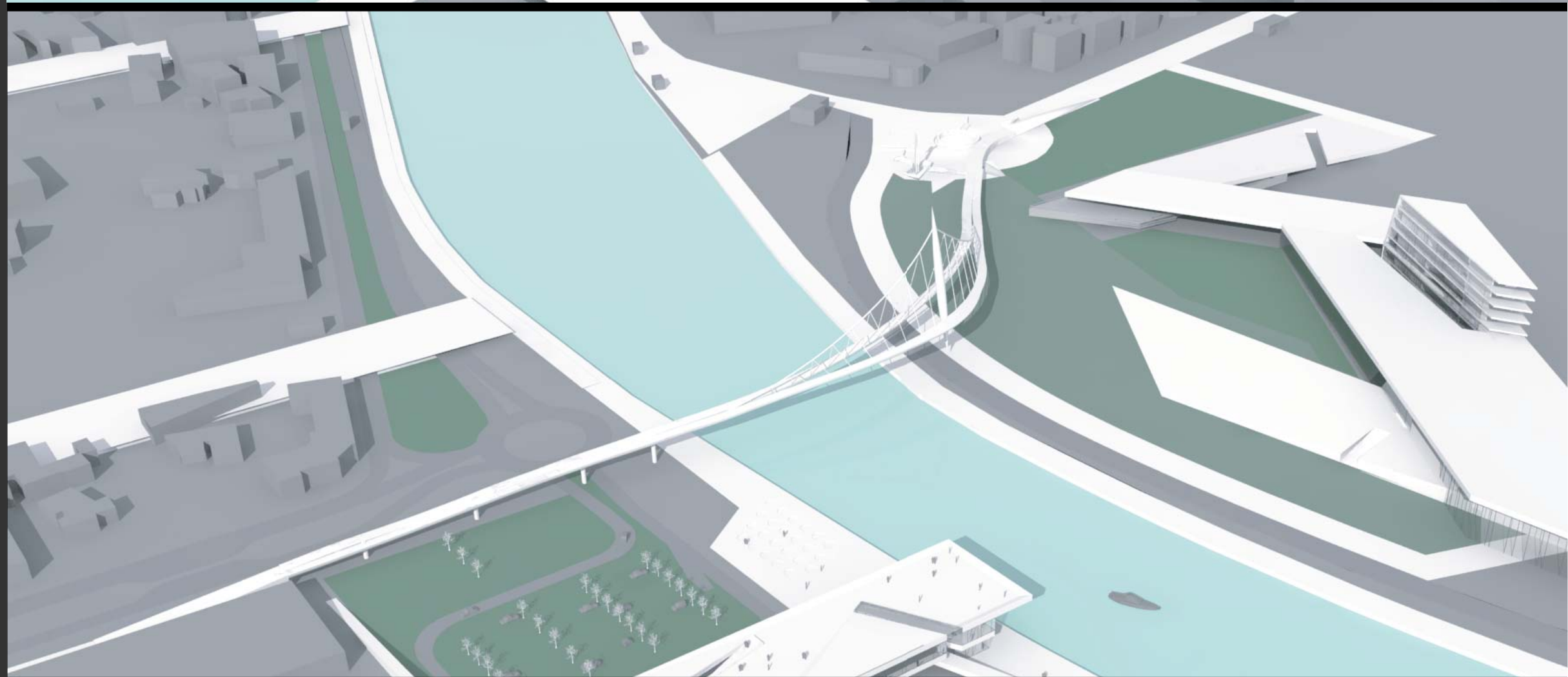
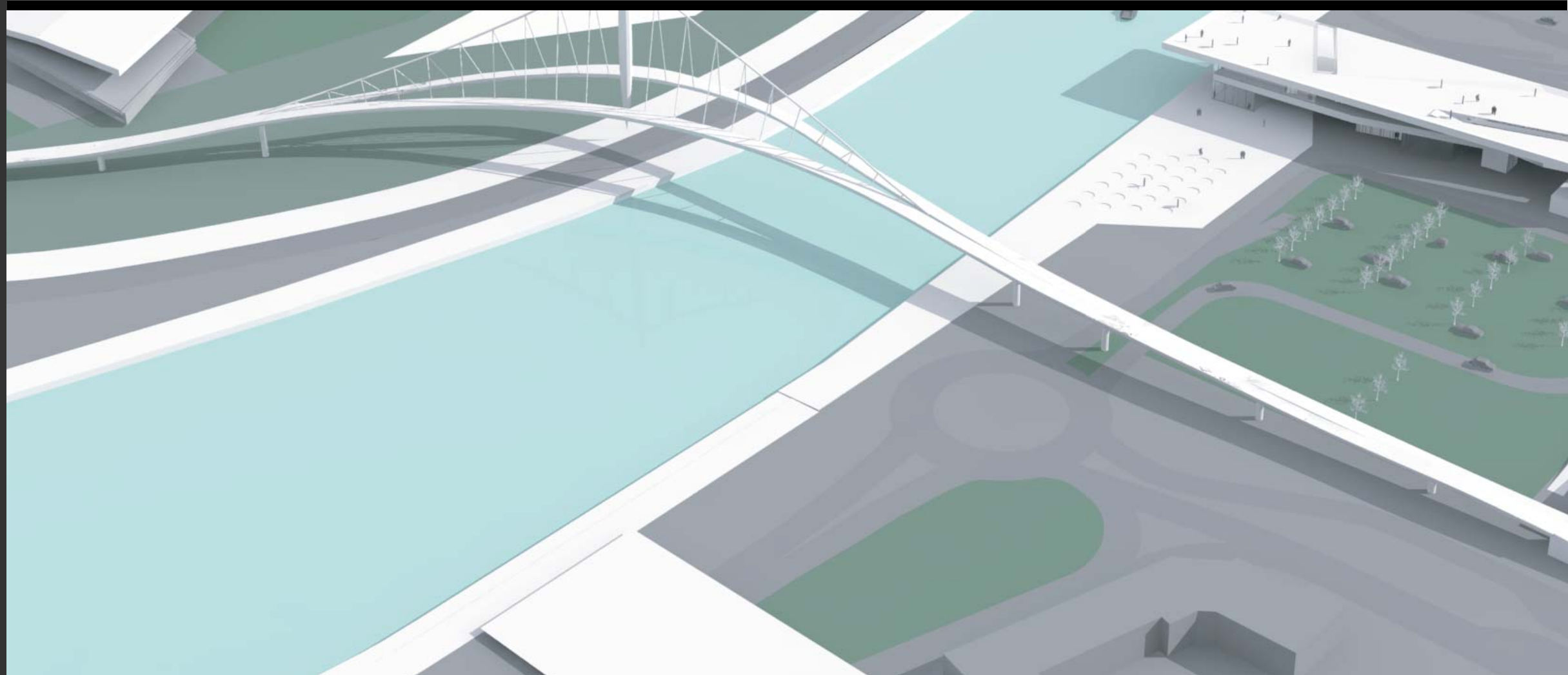
Come per l'insieme degli interventi previsti dal Piano, anche in questo ambito, sono state ipotizzate azioni di trasformazione da realizzare secondo diverse fasi di attuazione.

L'assetto finale prevede – con la creazione del nuovo sistema portuale – la restituzione dell'intera banchina ad un uso pubblico, con la possibile utilizzazione per una ridotta attività di navigazione di piccoli natanti. La banchina dovrà fare parte di un parco golenale che si concluderà con la “piazza verde” in corrispondenza della nuova Stazione marittima.

Una parte dell'area della banchina dovrà accogliere la prevista connessione diretta tra “asse attrezzato” e Porto commerciale. E' una *viabilità* dedicata, che potrà essere realizzata anch'essa in diverse fasi in rapporto al complesso delle soluzioni viarie previste in base alla riorganizzazione dell'area STU prospiciente via A.Doria. Tra via A.Doria – mantenuta nell'attuale ruolo urbano – e la connessione diretta al Porto è previsto un percorso pedonale accompagnato dal verde con le essenze dei “semplici”: una sorta di profumato parco lineare attrezzato che svolge anche la funzione di concorrere all'abbattimento dei fattori inquinanti prodotti dal traffico veicolare.

La futura destinazione a parco della Banchina Sud detta un importante tema alla progettazione dell'area STU:

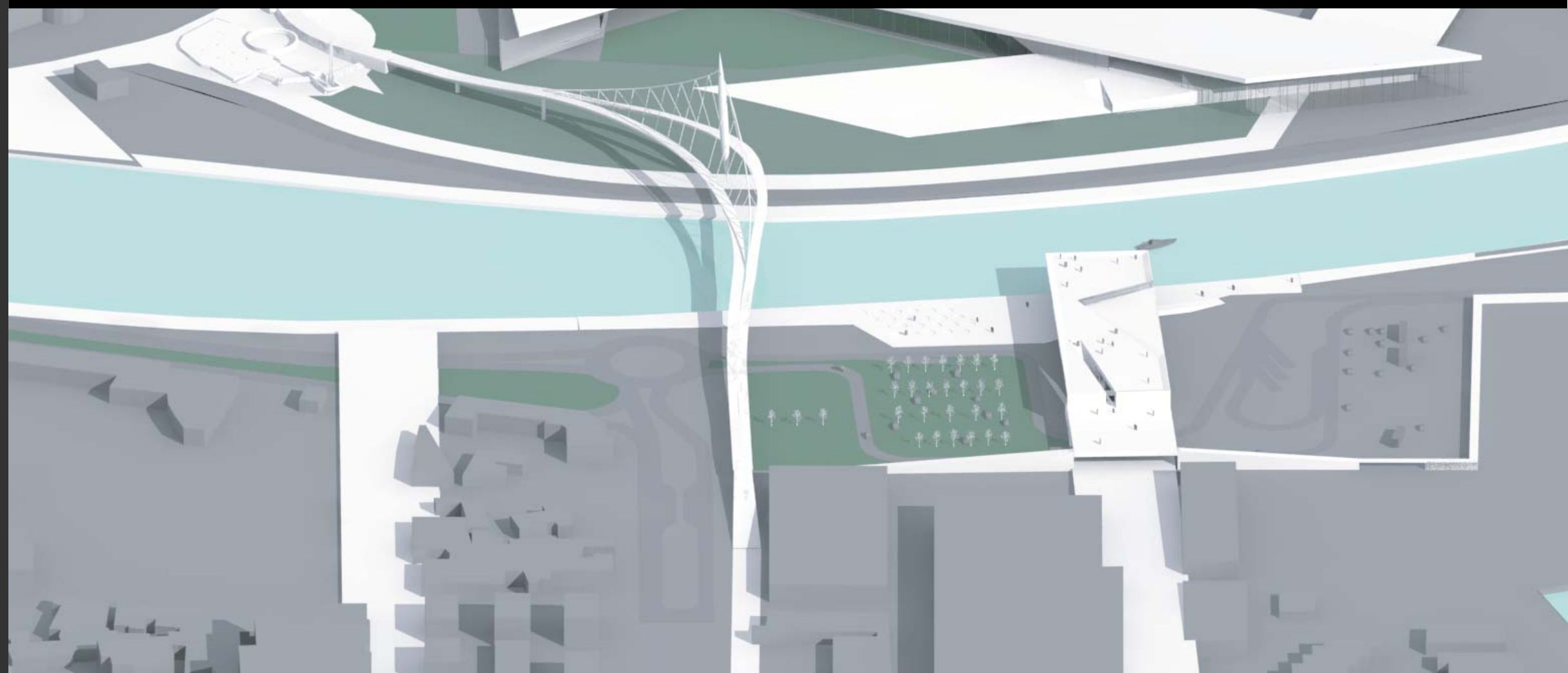
è, infatti, necessario prevedere, almeno in alcuni punti, un collegamento pedonale diretto (nelle diverse modalità possibili : sottopasso, ponte, piazza sospesa, terrazza etc...), che consenta uno o più accessi alla “banchina-parco”.



ESPLORAZIONI PROGETTUALI

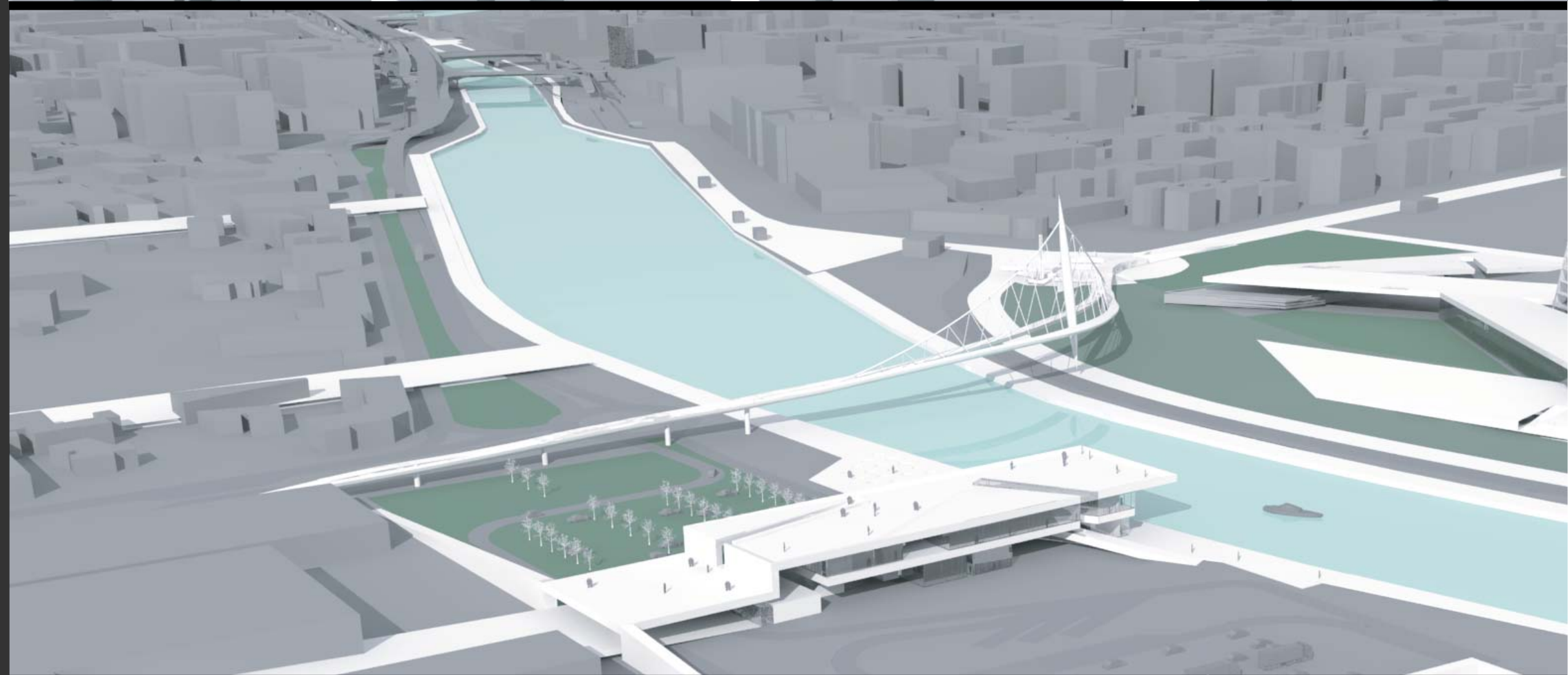
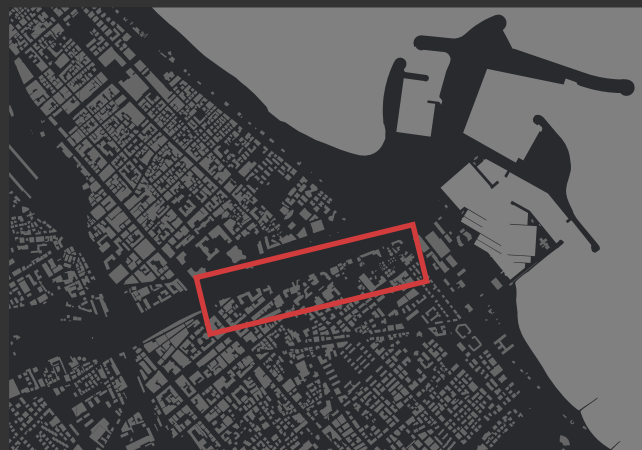
Banchina sud, asse attrezzato,
via A. Doria

PIANO REGOLATORE PORTUALE città di PESCARA



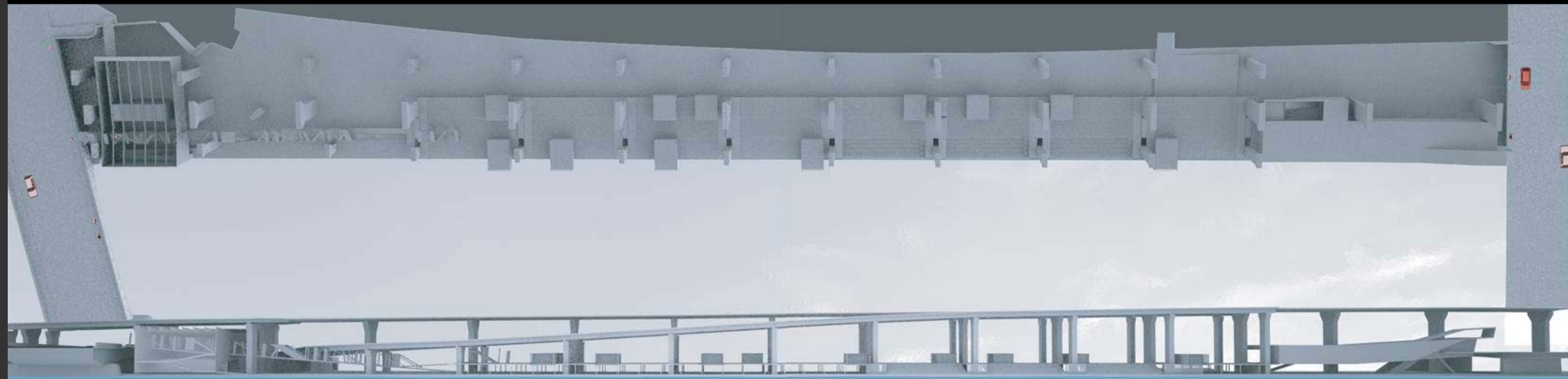
veduta aerea dello stato di fatto

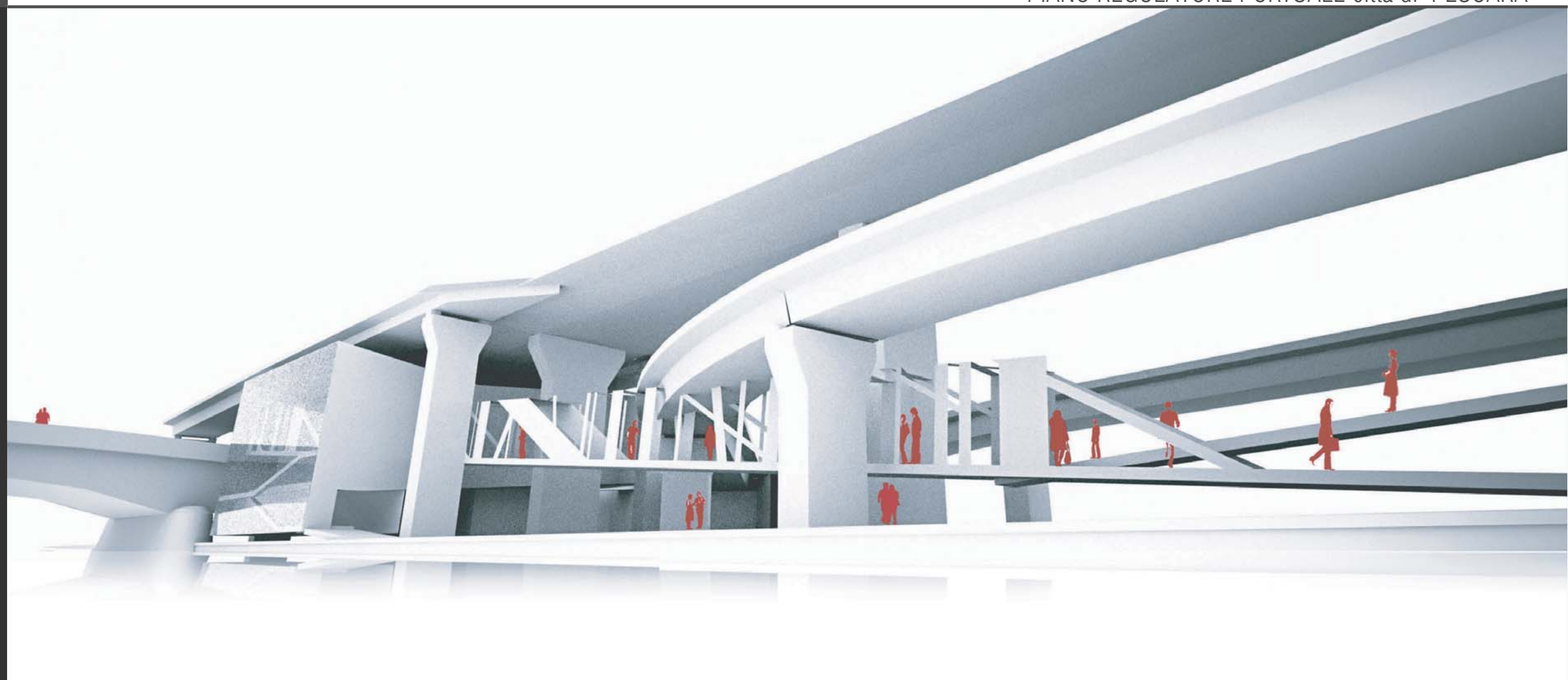
localizzazione



In questo ambito, nel centro di Pescara, tra i due ponti, sul lato sud, in corrispondenza della parte storica della città, corre alto il viadotto dell'asse *attrezzato* che lega la città al territorio che l'ha generato. Il vuoto al di sotto dell'impalcato con la lunga sequenza di imponenti pilastri rimanda drammaticamente alla spazialità delle navate di una chiesa gotica. In qualche misura il viadotto, pur con la sua violenza e invasività, fa parte dell'identità di Pescara. Oggi lo spazio sotto il viadotto è in abbandono: il parcheggio spontaneo è in uno stato di degrado, le banchine recintate impediscono un rapporto con il fiume. Nella prospettiva, considerata dal PRP, della restituzione delle banchine all'uso pubblico, una volta realizzato il nuovo Porto, l'ambito definito tra i due ponti e le due rive contrapposte viene letto come una vera *piazza d'acqua*. Il viadotto si affaccia su questo inedito spazio pubblico. L'allestimento del sottoviadotto vuole portare il suolo urbano sulle banchine, connettendo i due ponti. L'allestimento è in realtà un percorso, una *promenade* lungo il fiume. Dal ponte Risorgimento si entra in una sorta di "vestibolo" che potrà essere utilizzato come Urban Center (di fronte al vestibolo, il palazzo del Comune). Dall'Urban Center, accessibile anche da Piazza Unione, il percorso scende con una passerella inclinata (una sorta di "finger") sulla copertura del parcheggio (si è provveduto ad una razionalizzazione del parcheggio esistente tenendo conto delle indicazioni del Piano Urbano del Traffico). La copertura del parcheggio sarà quindi una lunga passeggiata pubblica in grado di accogliere eventi e manifestazioni culturali. Lungo il percorso sono previsti chioschi per la ristorazione e stand per attività culturali e per il tempo libero. Dalla copertura una serie di gradonate consentiranno di poter scendere sulla banchina fluviale. La promenade termina all'altezza del fornice di accesso al Centro Storico. Dal Ponte d'Annunzio una galleria leggermente inclinata, con destinazioni flessibili (da locali per uffici e servizi per l'informazione ad un outlet commerciale), si raccorda con la copertura del parcheggio realizzando in tal modo la continuità del percorso da ponte a ponte e il nuovo prospetto sul fiume. Il progetto di allestimento ha tenuto conto dei vincoli urbanistici (PRG e Piano Urbano del Traffico), dei vincoli relativi alla presenza del Centro Storico e degli scavi archeologici lungo il carcere borbonico. Un'attenzione particolare è stata riservata alle esigenze di manutenzione e di ispezione delle strutture del viadotto.

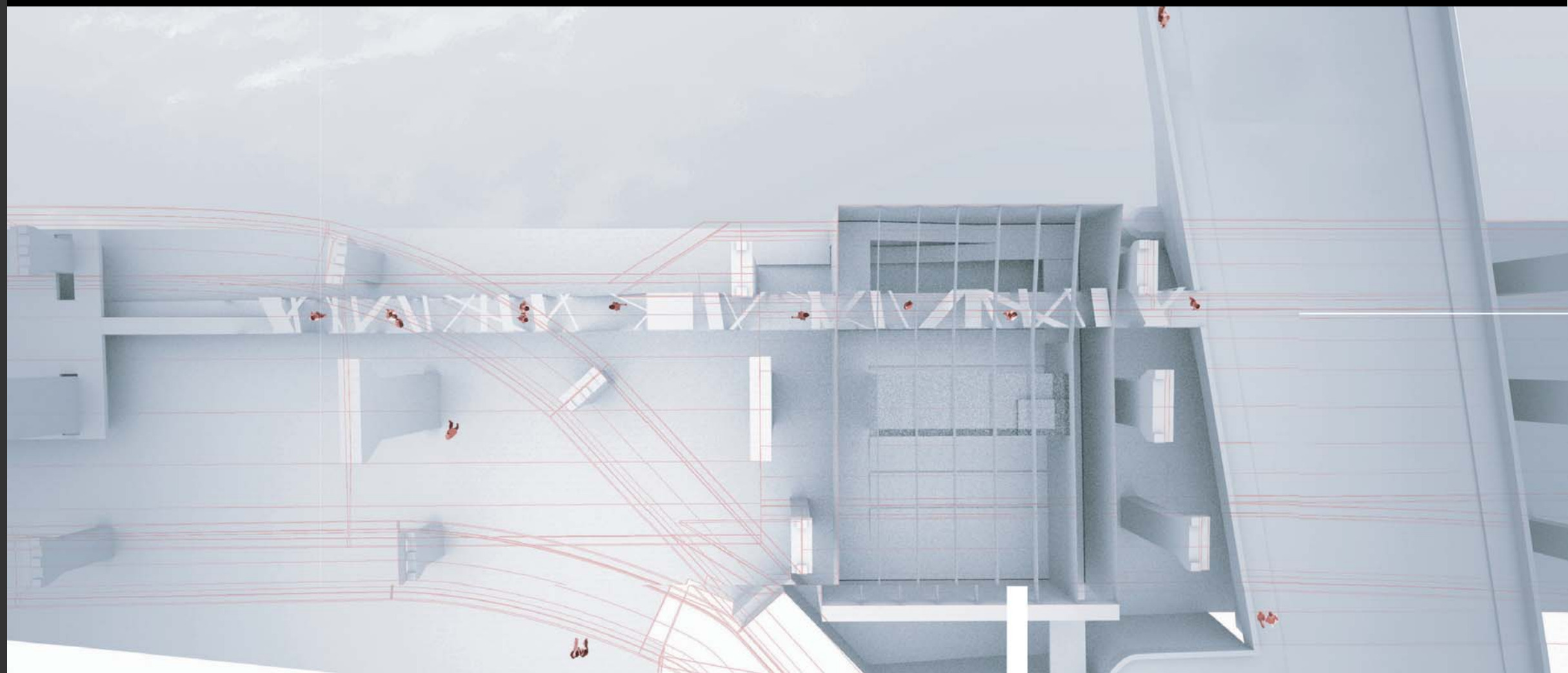
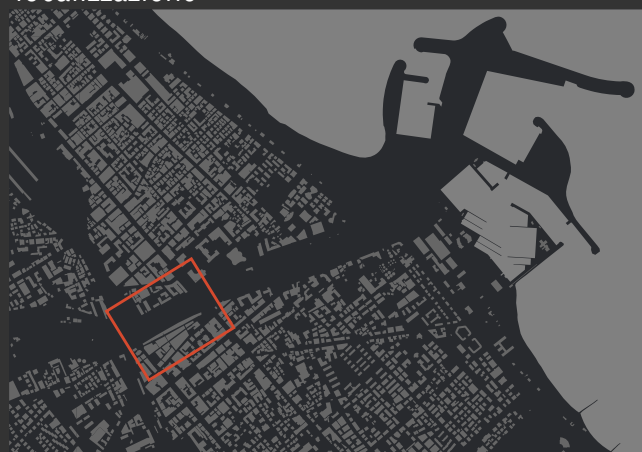
La superficie complessiva dell'impalcato in legno è 3.250 mq, le attrezzature previste (superfici commerciali, etc..) sono 2.000 mq.





veduta aerea dello stato di fatto

localizzazione

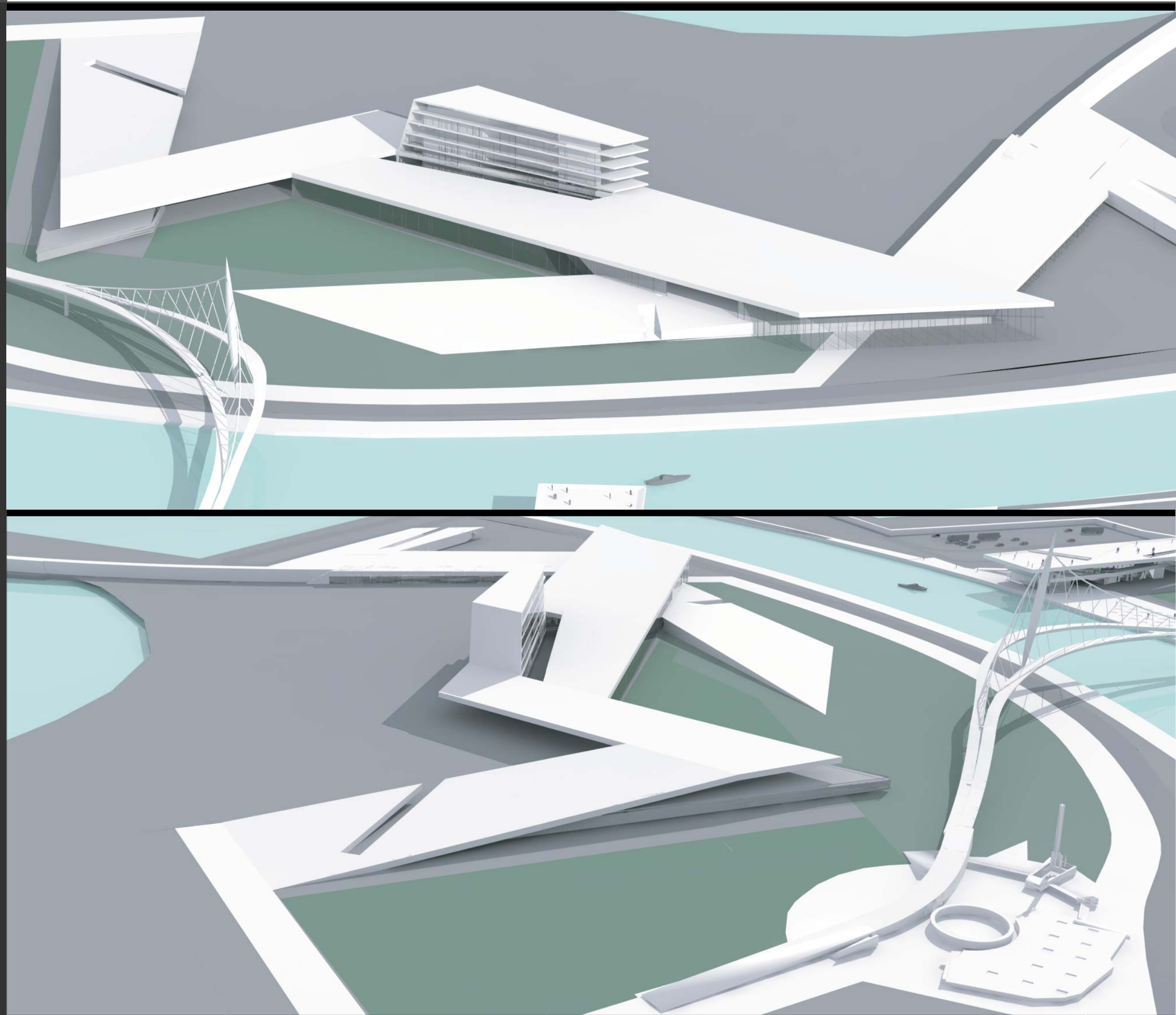


Lungofiume nord,
piazza della Madonnina

Il lungofiume nord nella zona centrale tra i due ponti D'Annunzio e Risorgimento si affaccia sulla "piazza d'acqua" che, nel progetto, vede sulla banchina sud, sotto il viadotto, la previsione della costruzione di una grande passeggiata in legno, sopraelevata. Nel lato nord, una volta spostata l'attività per la pesca nel nuovo porto, sarà necessario realizzare la continuità del parco lineare lungo la golenia, creando un migliore sistema di connessioni con la città. Un nodo di questi collegamenti può essere rappresentato da una migliore organizzazione della zona del campo Rampigna, con l'inserimento di parcheggi pluripiano, attrezzature per lo sport e percorsi ciclabili e pedonali in relazione diretta con il tracciato già realizzato in corrispondenza del vecchio ponte ferroviario.

Il parco del lungofiume nord si conclude, in corrispondenza del nuovo ponte pedonale, alla piazza della Madonnina. Qui il nuovo assetto del sistema portuale, con la creazione di un bacino per l'attività della pesca, genera una grande e preziosa area di circa 9 ettari tra il fiume e la costa. A titolo esplorativo si propone una indicazione di progetto su una possibile organizzazione di questo spazio, la cui utilizzazione può fornire risorse per la realizzazione del programma di trasformazione delle aree portuali.

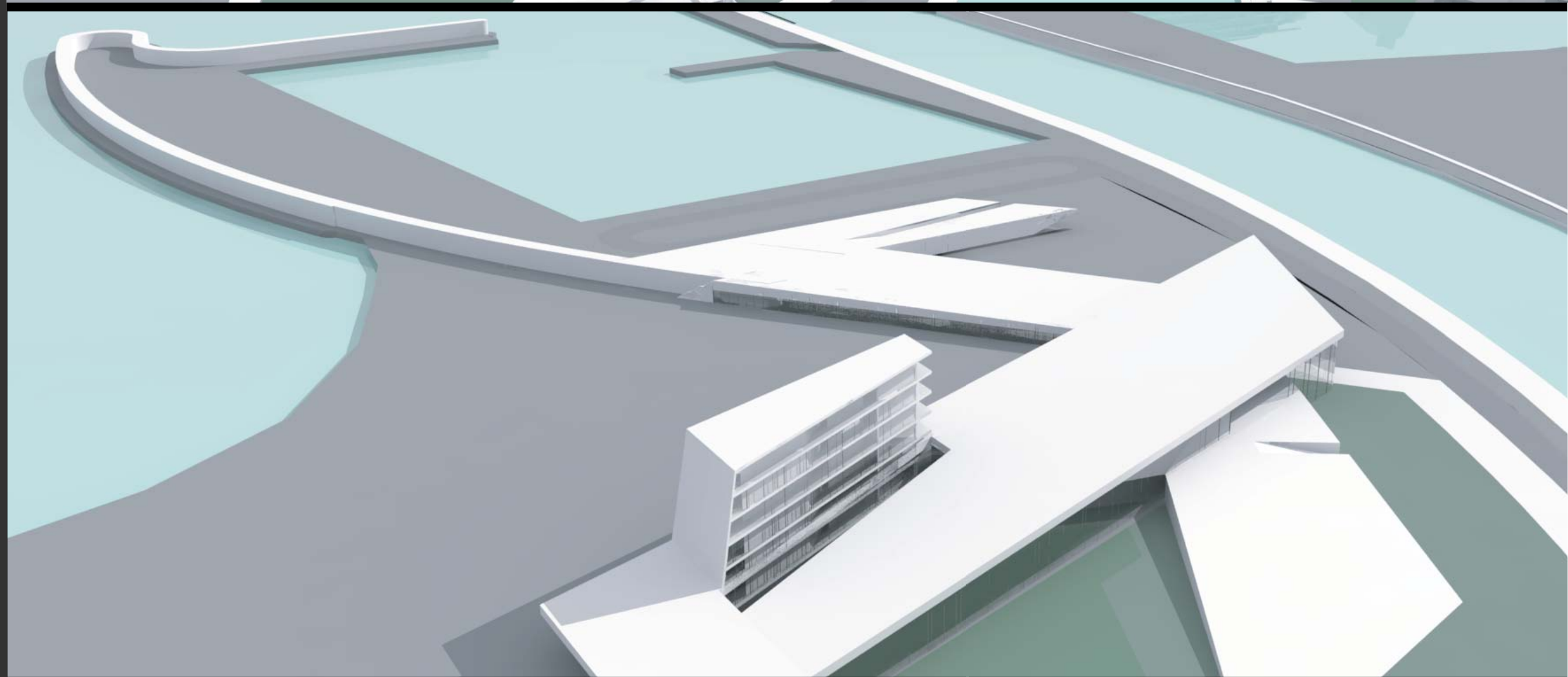
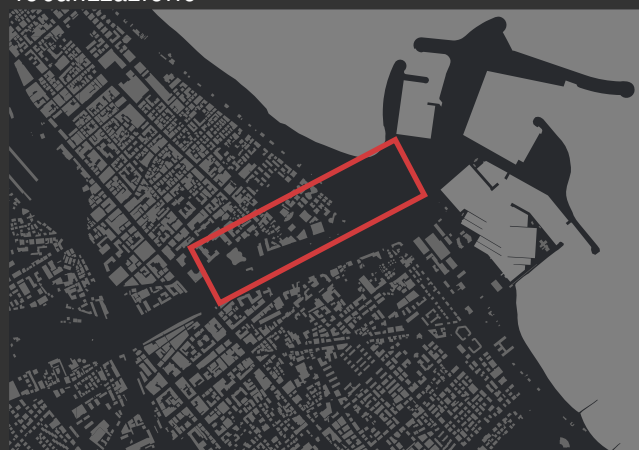
Il luogo è caratterizzato dalla presenza del nuovo "Ponte del Mare", che dovrà mantenere il ruolo di fondamentale emergenza architettonica di questa parte di città. Si suggerisce quindi una soluzione incentrata sulla creazione di un complesso sistema di suoli artificiali e di piegature che possano contenere all'interno le diverse funzioni previste. Sono in pianta due "figure a saetta", tra loro intrecciate: una destinata a sport, ristorazione, bar, attrezzature alberghiere; l'altra a parcheggi e servizi vari per il porto peschereccio. Questo suolo si solleva fino a legarsi con una passeggiata sull'opera di protezione del porto a nord, dove saranno collocati, intermittenti, i *travocchi*. La superficie dell'area impegnata dall'intervento è di 20.000 mq.





veduta aerea dello stato di fatto

localizzazione





L'ITER DI ADOZIONE E APPROVAZIONE DEL P.P.

Il Piano Regolatore Portuale, in base alla L.84/94 prevede un articolato processo di adozione e approvazione.

Il Piano è adottato dall'Autorità Marittima, previa intesa con il Comune. L'intesa tra Autorità Marittima e Comune, stabilisce tra le due istituzioni un rapporto di concertazione circa gli obiettivi e le modalità di attuazione del Piano Regolatore Portuale.

Nell'intesa, in particolare, viene ridefinita la perimetrazione dell'ambito portuale. Una volta adottato il Piano viene inviato, per un parere di conformità tecnica, al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che deve esprimersi entro 45 giorni. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.

Acquisito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il Piano Portuale è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di valutazione di impatto ambientale. Acquisito il nulla osta da parte del Ministero dell'Ambiente, prima di essere inviato alla Regione per la definitiva approvazione, il Piano viene verificato e discusso nelle conferenze di servizio con il coinvolgimento delle amministrazioni e degli uffici pubblici interessati.

Con l'introduzione della VAS (Valutazione Ambientale Strategica) la verifica della compatibilità ambientale dei piani è di competenza della Regione. In tale prospettiva può contribuire a snellire sensibilmente l'iter di approvazione dei piani portuali.

IL PROCESSO DI SDEMANIALIZZAZIONE DELLE BANCHINE DEL PORTO CANALE

In seguito alla nuova definizione dell'ambito portuale, parte delle banchine portuali non sono più funzionali alle attività portuali e ai pubblici usi del mare ai sensi dell'art.35 del Codice della Navigazione.

Una volta accertata la cessazione dei requisiti e della natura riferiti alla demanialità marittima, le aree di cui sopra vengono trasferite al patrimonio dello Stato o di un altro Ente Pubblico, con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con l'Agenzia del Demanio.

Ne consegue che con l'assenso dell'Autorità Marittima e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti può essere intrapresa da parte dell'amministrazione comunale la procedura di sdemanializzazione delle banchine non più utilizzate per attività portuali e marittime. In attesa della sdemanializzazione, per la quale è necessario espletare una specifica istruttoria, il Comune per la realizzazione del prolungamento

dell'asse attrezzato sulla banchina in riva Sud, può procedere come segue:

1.richiedere la concessione delle aree per la realizzazione dell'opera pubblica, indirizzando l'istanza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Capitaneria di Porto;

2.in alternativa, si potrebbe far ricorso alla temporanea consegna delle aree interessate ai sensi dell'art.34 del Codice della Navigazione dallo Stato al Comune per la realizzazione di un'opera pubblica, previa richiesta documentata da parte del Comune stesso.

NORME TECNICHE

Le norme tecniche e gli indirizzi progettuali per le aree definite come sotto-ambiti di sovrapposizione porto-città, non possono non essere concertate con l'amministrazione comunale. Del resto è la stessa L.89/94 che stabilisce che i piani portuali debbano essere congruenti con le strumentazioni urbanistiche vigenti.

In particolare, com'è stato già evidenziato, i sotto-ambiti di sovrapposizione città-porto coincidono in parte con i piani particolareggiati in corso di realizzazione da parte degli uffici tecnici demaniali (Piano Particolareggiato 2 articolato in sub-ambito A, sub-ambito B e sub-ambito C). In un'ottica di concertazione e di confronto, sembra opportuno dare le seguenti indicazioni:

sotto-ambito
Ponte Risorgimento – Ponte d'Annunzio

-destinazioni compatibili: parcheggi, attività ricreative, culturali, commerciali, sportive, spazi pubblici attrezzati;

-riqualificazione sotto-viadotto, edificio in concessione alla Provincia;

-riqualificazione attracchi traghetto Trasponde.

indice di utilizzazione territoriale : ...

sotto-ambito
Banchine Sud dal Ponte d'Annunzio alla rotatoria di progetto

-destinazioni: viabilità portuale, spazi pubblici, spazi di servizio alla pesca;

-demolizioni:edifici esistenti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e ricostruzione nella nuova Stazione Marittima;

-realizzazione prolungamento asse attrezzato, riqualificazione delle banchine come spazi pubblici e aree di servizio alla pesca;

-raccomandazioni: garantire una connessione visiva e funzionale tra il programma di riqualificazione delle aree dismesse ex Di Properzio e la Banchina Sud.

coefficiente di utilizzazione territoriale:....

sotto-ambito
nodo Stazione Marittima (dal Ponte pedonale al Gate)

-destinazione: servizi portuali, attività commerciali, culturali, ristorazione, tempo libero, parcheggi, verde attrezzato;

-riqualificazione ed estensione della Stazione Marittima come edificio attrezzato polifunzionale;

-raccomandazioni: garantire una connessione visiva e funzionale tra l'edificio polifunzionale della Stazione Marittima e il Programma di riqualificazione urbana delle aree dismesse del Mercato Ortofrutticolo;

coefficiente di utilizzazione territoriale:...

sotto-ambito
Nodo Piazza della Madonnina

-destinazioni: di servizio alla pesca, commerciali, culturali, ricettive, direzionali, sportive, spazi pubblici, verde attrezzato;

-raccomandazioni: correlazione dei nuovi spazi pubblici e delle nuove volumetrie con il ponte pedonale, il lungo mare Giacomo Matteotti, il porto peschereccio e il suo molo di sopraflutto;

coefficiente di utilizzazione territoriale:...

PIANO REGOLATORE PORTUALE

Il nuovo porto operativo

STAZIONE MARITTIMA [01]

NODO PIAZZA MADONNINA [02]

PONTE DEL MARE [03]

PROLUNGAMENTO ASSE ATTREZZATO [04]

AREA S.T.U. [05]

AEREA EX CO.FA. [06]

PIAZZA MADONNINA [07]

MERCATO AL MINUTO DEL PESCE [08]

MERCATO ALL'INGROSSO DEL PESCE [09]

PORTO TURISTICO [10]

PORTO PESCHERECCI [11]

PORTO NAVI RO-RO, RO-PAX E PASSEGGERI [12]

NUOVA FOCE DEL FIUME PESCARA [13]

PIAZZA D'ACQUA [14]

PIANO REGOLATORE PORTUALE città di PESCARA

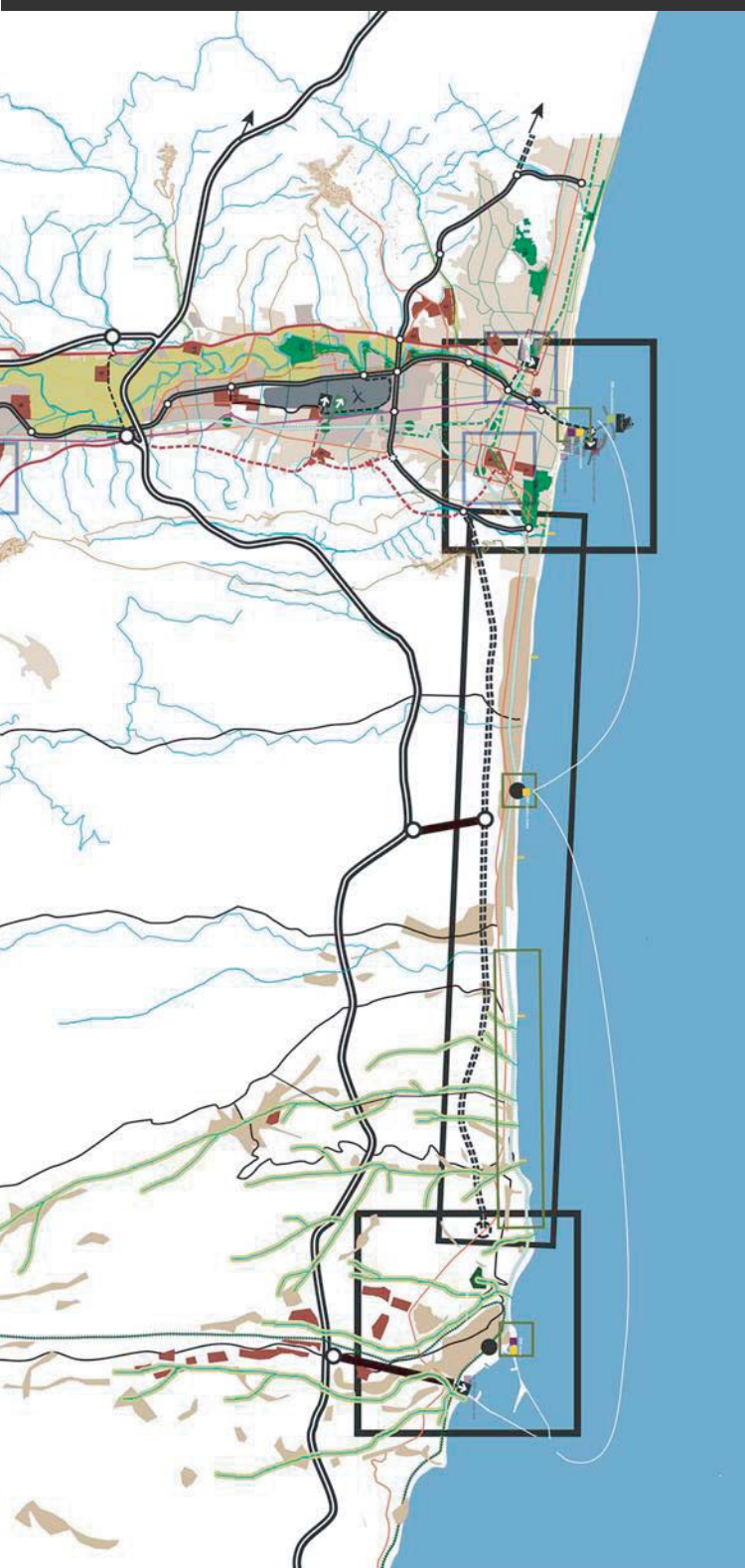


VIABILITA' PORTUALE VIABILITA' SENSI DI MARCIA EDIFICI DI PROGETTO EDIFICI ESISTENTI AREE A VERDE AREE PERMEABILI AREE CICLO-PEDONALI PONTE NUOVO SUL FIUME PESCARA EDIFICI PUBBLICI E DI INTERESSE ARCHITETTONICO

0 METRI 250 500

nuovo perimetro portuale

nuovo perimetro portuale



L'anello debole del sistema infrastrutturale regionale è la rete portuale. È l'insufficienza dei porti a limitare fortemente il ruolo dell'Abruzzo nel Corridoio adriatico e all'interno della regione transfrontaliera adriatica-balcanica. Alcuni dati possono fornire immediatamente la misura dell'inconsistenza trasportistica dei porti abruzzesi. Le merci movimentate ogni anno a livello nazionale sono circa 400 milioni di tonnellate; i porti abruzzesi ne movimentano nell'insieme mediamente 3 milioni di tonnellate, in gran parte merci liquide e rinfuse di scarso valore. Se poi passiamo al settore più pregiato del trasporto marittimo, i container, dove l'Italia mantiene una posizione di primo piano (secondo gli ultimi dati nel Mediterraneo transitano ogni anno intorno ai 18 milioni di container, di cui circa il 50% nei porti italiani), scopriremo che questo settore interessa marginalmente l'Adriatico (1,47 milioni di tonnellate) ed è completamente assente nei porti della nostra regione. Una ulteriore conferma della debolezza del sistema è rintracciabile nella valutazione dell'interscambio tra Italia e i Balcani: nel 2003 si sono scambiate merci per circa 14 milioni di tonnellate, di cui solo 150 mila hanno interessato l'Abruzzo. Forse è utile ricordare che la quasi totalità delle merci trasportate viaggia per mare. Anche il settore passeggeri è modesto. Solo di recente è stata ripristinata la linea Pescara-Spalato: i passeggeri sono in continua crescita, raggiungendo ultimamente circa 50 mila unità. Una tendenza positiva, ma nulla in confronto al traffico passeggeri di Ancona (oltre 1 milione) o di Bari. Questa desolante situazione dipende dall'inadeguatezza dei porti, dal loro basso livello infrastrutturale, dalla loro insufficienza gestionale. L'Abruzzo è al di fuori delle politiche nazionali dello sviluppo del trasporto marittimo, ma occorre anche riconoscere che non c'è stata finora una vera consapevolezza della Regione e degli Enti locali interessati circa il ruolo della portualità, non solo nell'economia del territorio, ma nella riqualificazione stessa dei sistemi urbani. La crescita del trasporto marittimo nel Mediterraneo, con tutte le sue opportunità, non tocca l'Abruzzo, non ha promosso finora una concreta strategia politica e di governo. È possibile invertire

questa situazione? È possibile fare della portualità abruzzese un sistema ponte tra Adriatico e Tirreno e tra Nord e Sud? Alcuni fattori da cui partire sono noti: la posizione geografica, la localizzazione nella regione di distretti industriali di notevole consistenza, la presenza di una efficiente rete autostradale e di nodi infrastrutturali come l'interporto di Manopello e l'aeroporto, il collegamento con l'area metropolitana di Roma, una interconnessione con i porti tirrenici e in particolare con Civitavecchia. Cosa manca? Certamente una politica di investimenti finalizzati al potenziamento dei porti (bacini più capaci, attracchi e fondali adeguati, piazzali e aree di depositi) e alla loro interconnessione con le reti autostradali e ferroviarie. Ma anche, ed è questo il punto, manca una politica di indirizzo e di coordinamento dei porti regionali, dotandoli di strutture gestionali efficienti. L'orientamento nazionale è quello di realizzare piattaforme logistiche territoriali, impegnando in alcuni casi (Lazio e Calabria) le autorità portuali nel coordinamento dei porti della propria regione. Cosa si può fare in Abruzzo? In primo luogo abbandonare le manovre campanilistiche, le contrapposizioni tra porto e porto. Occorre una istituzione regionale di coordinamento e programmazione, una sorta di agenzia portuale regionale in grado di promuovere lo sviluppo dei singoli porti, ottimizzandone le sinergie e le specificità. È proponibile in proposito una legge regionale nell'ambito di un accordo tra Stato-Regione. Il primo passo può essere un accordo programmatico tra Pescara e Ortona per la costituzione di una unica realtà portuale. I due porti distano solo 20 chilometri e sono oggettivamente complementari. L'integrazione deve essere flessibile. È astratto affermare che Pescara ha una vocazione passeggeri e Ortona una più commerciale-industriale. Le navi trasportano di norma sia merci che passeggeri. Le caratterizzazioni dei due porti dovrebbero essere delineate all'interno di una comune programmazione, attraverso una unica offerta portuale. Investire tutto su Ortona o tutto su Pescara è un errore, occorre considerarli come un porto unico. Da un lato il porto di Pescara nel cuore della città con un asse attrezzato che arriva sulle banchine e un sistema urbano ricco di servizi, dall'altro il porto di

Ortona, decentrato rispetto al nucleo urbano, con più spazi a terra e una rete ferroviaria adiacente all'area portuale. Le loro differenze possono essere valorizzate attraverso una unica strategia. Pescara e Ortona come porto unico, con nuove infrastrutture di ammodernamento e potenziamento potrebbero inserirsi efficacemente nella rete delle autostrade del mare: collegamenti con Taranto (il vero hub del Corridoio adriatico) e con l'Adriatico settentrionale (Monfalcone, Trieste); collegamenti inoltre con Civitavecchia, realizzando una direttrice trasportistica dalla Spagna ai Balcani (un asse mare-terra-mare di supporto al Corridoio 5 e 8). Pescara e Ortona come poli di un sistema in grado di inserirsi nel trasporto marittimo mediterraneo, guardando non solo ai Balcani ma anche alla Grecia e alla Turchia, con traghetti passeggeri e merci la cui dimensione dovrebbe essere alla base della nuova infrastrutturazione dei porti. Pescara e Ortona come porto unico è il primo passo per la costituzione di un organismo più articolato in cui dovranno inserirsi Vasto e Giulianova. Tale organismo dovrebbe configurarsi come un'Agenzia (Autorità) portuale Regionale di cui esiste già una bozza di disegno di legge regionale