



COMUNE DI PESCARA

REGIONE ABRUZZO

PORTO DI PESCARA

PIANO REGOLATORE PORTUALE 2008

Titolo elaborato :

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

--	--	--

0	8
---	---

--	--	--

R

-	-	-
---	---	---

0

Coordinamento generale:	Dott. Ing. Chiara BARILE
Responsabile Unico del Procedimento:	Dott. Ing. Luciano DE BIASE
Coordinatore gruppo di progettazione:	Prof. Ing. Alberto NOLI
Aspetti marittimi e modellistica idraulica:	Prof. Ing. Paolo DE GIROLAMO
Aspetti urbanistici e architettonici:	Prof. Arch. Rosario PAVIA Prof. Arch. Giuseppe BARBIERI Dott. Arch. Raffaella MASSACESI
Aspetti trasportistici - Connessioni terrestri:	T.P.S. - Dott. Ing. Guido Francesco MARINO
Aspetti ambientali:	MED Ingegneria s.r.l. - Dott. Ing. Paolo ATZENI
Aspetti geologici:	Dott. Geol. Francesco IEZZI
Aspetti geotecnici:	Prof. Ing. Giuseppe SCARPELLI
Aspetti socio - economici:	ECOSFERA - Dott. Ing. Domenico NEVOSO

	Nov. 2008			A. Noli		
Rif. Dis.	Data	Rev.	DESCRIZIONE	Redatto:	Verificato:	Approvato:

INDICE

CAPO I – PRINCIPI GENERALI.....	2
ART. 1 - FINALITÀ DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE.....	2
CAPO II – PROCEDURE DI ADOZIONE, APPROVAZIONE E VARIAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	3
ART.2 - PROCEDURE DI ADOZIONE E APPROVAZIONE	3
ART. 3 - VARIAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	3
CAPO III – IMPIANTO E CONTENUTI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE.....	5
ART.4 – ARTICOLAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	5
ART.5 – ELABORATI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE.....	5
ART.6 – LIVELLO FUNZIONALE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	7
ART.7 – LIVELLO LOCALIZZATIVO DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE.....	8
CAPO IV – EFFICACIA GIURIDICA DEL PIANO	12
ART. 8 – GENERALITÀ	12
CAPO V – ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE.....	13
ART. 9 – FASI ATTUATIVE	13
ART. 10 – REALIZZABILITÀ DEGLI INTERVENTI DI PIANO.....	13
CAPO VI – PRESCRIZIONI TECNICHE	14
ART. 11 - INTERPRETAZIONE DELLE INDICAZIONI DI PIANO	14
ART. 12 - GRANDEZZE RELATIVE ALLE OPERE MARITTIME	14
ART.13 - GRANDEZZE RELATIVE ALLE OPERE A TERRA	14
ART. 14 – EDIFICI E/O MANUFATTI	15
ART. 15 – VIABILITÀ STRADALE	16
ART. 16 – AREE DI SOSTA E DI STOCCAGGIO DELLE MERCI	16
ART. 17 – TIPOLOGIE D’INTERVENTO.....	17
PORTO DI PESCARA - AREE POLO CENTRO DIREZIONALE DEL PORTO	19
PORTO DI PESCARA - AREA TERMINALE RO-PAX	21
PORTO DI PESCARA - AREA TERMINALE CROCIERISTICO	23
PORTO DI PESCARA - AREA DELLA PESCA	25
PORTO DI PESCARA – AREE CERNIERA.....	26

PARTE PRIMA: DISCIPLINA GENERALE

CAPO I – Principi Generali

Art. 1 - Finalità del Piano Regolatore Portuale

1. Il Piano Regolatore Portuale rappresenta, ai sensi dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n° 84, e successive modificazioni ed integrazioni, il quadro di riferimento territoriale e funzionale per dare progressiva attuazione agli indirizzi strategici assunti dall'Autorità Marittima sulla base delle prospettive di sviluppo del Porto di Pescara.
2. A tal fine, il Piano individua l'ambito e l'assetto complessivo del porto e concorre alla programmazione degli interventi infrastrutturali esterni all'ambito portuale ritenuti necessari all'attuazione delle previsioni.

CAPO II – Procedure di adozione, approvazione e variazione del Piano Regolatore Portuale

Art.2 - Procedure di adozione e approvazione

1. La legge 84/94 stabilisce che “l’ambito e l’assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal Piano Regolatore Portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate”. Secondo l’art. 3 della stessa legge nei porti nei quali non è istituita l’Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato dall’Autorità Marittima, previa intesa con il Comune o i comuni interessati.
2. Una volta raggiunta l’intesa, il Piano è quindi inviato, per il parere di competenza, al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Quest’ultimo si esprime nei termini previsti dall’art. 5 comma 3 della L. 84/94.
3. Esaurita la procedura di cui al comma 3, gli effetti ambientali del Piano sono valutati ai sensi della vigente normativa in materia
4. Il Piano viene quindi approvato definitivamente dalla Regione Abruzzo.

Art. 3 - Variazione del Piano Regolatore Portuale

1. Costituiscono variazione al Piano Regolatore Portuale le modificazioni sostanziali all’articolazione funzionale dello schema di Piano, di cui al successivo art. 4, comma 3.
2. Non costituiscono variante di Piano le modifiche non sostanziali delle indicazioni riferite ai sotto-ambiti ed alle aree componenti ciascun sotto-ambito di cui all’art. 7, finalizzate a perseguire una migliore funzionalità, qualità ambientale, architettonica e la sicurezza degli assetti di Piano. Tali modifiche sono soggette all’approvazione dell’Autorità Marittima.
3. A partire dall’adozione del Piano Regolatore Portuale da parte del Comitato Portuale, i procedimenti autorizzativi di cui al CAPO V, sono sospesi nel caso in

cui siano in contrasto con il Piano adottato sino alla sua entrata in vigore a seguito della definitiva approvazione.

CAPO III – Impianto e contenuti del Piano Regolatore Portuale

Art.4 – Articolazione del Piano Regolatore Portuale

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

Art.5 – Elaborati del Piano Regolatore Portuale

Il Piano Regolatore Portuale è composto dagli elaborati elencati nel seguito. Gli elaborati grafici, in particolare, sono in parte di studio, ossia analitici, in parte propositivi.

Elenco Elaborati

- Relazione Tecnica Generale
- Indirizzi di Pianificazione forniti dal Comune di Pescara
- Norme Tecniche di Attuazione
- Studio Meteomarino
- Studio delle modifiche al deflusso idraulico nel tratto terminale del fiume Pescara indotte dalla nuova configurazione di foce prevista dal PRP
- Studio dell'Agitazione Interna Portuale
- Studio della Navigabilità, dell' Operatività delle Imboccature Portuali e del "Down Time" delle Banchine

- Studio Morfologico
- Aspetti Urbanistici e Architettonici
- Quadro Strategico di Sviluppo del porto di Pescara
- Studio Geologico
- Studio Geotecnico
- Studio di Impatto Ambientale
- Studio della Viabilità Interna e d'accesso/egresso al porto di Pescara
- Campagna di Indagini di Traffico

Elaborati Grafici - Architettonici

- A01 – Descrizione stato di fatto - l'articolazione dell'ambito portuale
- A02 – Descrizione stato di fatto - sottoambiti di sovrapposizione porto-città
- A03 – Piano portuale nelle aree di sovrapposizione città-porto - criteri metodologici
- A04 – Piano portuale nelle aree di sovrapposizione città-porto tra ponte Risorgimento e ponte D'Annunzio
- A05 – Interconnessione asse attrezzato-porto
- A06 – Piano portuale nelle aree di sovrapposizione città-porto: il nodo della stazione marittima
- A07 – Piano portuale nelle aree di sovrapposizione città-porto: il nodo piazza della madonnina
- A08 – Indirizzi procedurali e norme tecniche

Elaborati Grafici - Progettuali

- M01 – Corografia ed esposizione ondametria
- M02 – Stato attuale - P.R.P. vigente
- M03 – Piano Regolatore Portuale approvato nel 1987
- M04 – Sovrapposizione del P.R.P. approvato nel 1987 allo stato attuale
- M05 – Proposta di P.R.P. 2008 - Alternative 1-2-3
- M06 – Proposta di P.R.P. 2008 - Alternative 3 bis-4-5
- M07 – Piano Regolatore Portuale 2008
- M08 – Sovrapposizione del P.R.P. 2008 allo stato attuale e con l'indicazione delle aree dei salpamenti e delle demolizioni

- M09 – Sovrapposizione del P.R.P. approvato nel 1987 al P.R.P. 2008
- M10 – Stato attuale – Limite ambito portuale
- M11 – Piano Regolatore Portuale 2008 - Limite ambito portuale
- M12 – Piano Regolatore Portuale 2008 - Zonizzazione
- M13 – Fasi attuative
- M14 – Planimetria dei dragaggi
- M15 – Sezioni tipo A-A B-B C-C
- M16 – Sezioni tipo D-D E-E
- M17 – Sezioni tipo F-F G-G
- M18 – Sezioni tipo H-H I-I
- M19 – Piano Regolatore Portuale 2008 - Viabilità

Art.6 – Livello funzionale del Piano Regolatore Portuale

- Lo schema generale del Piano Regolatore Portuale, nell'affermare una condizione di multifunzionalità in relazione alle opere portuali, individua l'assetto complessivo del porto di Pescara tramite la definizione delle componenti funzionali caratterizzanti nonché delle corrispondenti aree territoriali, ai sensi dell'art.5, comma 1 della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni.
- Ai fini di cui al comma precedente, lo schema generale si articola nelle seguenti componenti funzionali caratterizzanti alle quali corrispondono le simbologie di fianco riportate:

- | | |
|---|-----------|
| ➤ funzione commerciale relativa allo svolgimento delle operazioni portuali | C |
| ➤ funzione passeggeri, relativa all'esercizio dei servizi di assistenza ai traghetti | PT |
| ➤ funzione passeggeri, relativa all'esercizio dei servizi di assistenza alle crociere | PC |
| ➤ servizi portuali | S |
| ➤ funzione pesca | PS |
| ➤ opere marittime di protezione | OP |

- Dette componenti funzionali caratterizzano le attività insediate all'interno del Porto di Pescara, che comprende lo specchio acqueo, le banchine e le relative aree di accesso e di servizio, il demanio marittimo. Per quanto attiene le aree a terra dette funzioni devono confrontarsi con le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti. In particolare devono essere tenute in considerazione la disciplina e le modalità attuative che il Piano Strutturale Comunale definisce per le componenti dello *Spazio portuale*.
- Completano il quadro del livello funzionale l'indicazione degli assetti infrastrutturali stradale e ferroviario sia interni sia esterni all'ambito portuale, utili per l'attuazione delle previsioni di Piano.

Art.7 – Livello localizzativo del Piano Regolatore Portuale

1. Nell'ambito del porto di Pescara si individuano 2 sotto-ambiti:
 - sotto-ambito porto operativo;
 - sotto-ambito interazione città-porto.
2. Ciascun sotto-ambito è caratterizzato in relazione agli obiettivi e criteri, alla funzione caratterizzante, alle opere a mare e a terra, nonché alle tipologie di intervento consentite. I sotto-ambiti rappresentano il riferimento fondamentale per la definizione localizzativa degli obiettivi del Piano Regolatore Portuale e degli interventi previsti.
3. All'interno del sotto-ambito porto operativo del porto di Pescara si individuano le seguenti aree territoriali:
 - **Area Centro Direzionale del porto;**
 - **Area Terminal Passeggeri;**
 - **Area Terminal Crocieristico;**
 - **Area della Pesca;**
 - **Area Autorità e Vigili del Fuoco.**
4. All'interno del sotto-ambito interazione città-porto si individuano le seguenti aree territoriali:
 - **Aree cerniera di transizione allo spazio urbano – Distretto della pesca;**
 - **Aree cerniera di transizione allo spazio urbano – Distretto del porto commerciale.**

5. Le indicazioni di Piano relative a ciascuna area territoriale sono illustrate in apposite schede.
6. In ciascuna area territoriale, le componenti funzionali, di cui al precedente art.6, sono articolate secondo quanto di seguito indicato:
- a. *Funzione passeggero-traghetistica:*
 - attracco, attesa e servizio -ai traghetti PT
 - b. *Funzione passeggero-crocieristica:* PC
 - attracco, attesa e servizio alle grandi crociere - navi da crociera
 - c. *Funzione pesca* PS
 - attracco e servizio alle imbarcazioni da pesca
 - d. *Servizi portuali:* S
 - Servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità Marittima, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici,...) SD
 - Servizi di sicurezza e controllo SC
 - Servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, trasporto del personale a bordo, forniture di bordo, raccolta e trattamento acque nere e di sentina e rifiuti solidi delle navi ...) SN
7. Le componenti funzionali di cui al comma precedente, comprendono le attività connesse e i servizi complementari così rappresentati:
- a. attività direzionali, amministrative e di controllo connesse all'esercizio delle funzioni previste;
 - b. attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
 - c. attività commerciali (piccole, medie strutture di vendita), e servizi in genere (agenzie di servizio alle persone, sportelli bancari, ...);
 - d. funzione abitativa (guardiole, ...).
8. Le funzioni PT, PC, S sono comprensive delle attività commerciali e turistico ricettive (alberghi, pensioni,...attrezzature per l'accoglienza, per la cultura, lo

spettacolo, congressuali e per lo sport) integrate nel servizio reso a navi traghetto ed a navi da crociera.

9. La funzione S è comprensiva della funzione abitativa (caserme, residence, ...).

10. Le opere la cui realizzazione è consentita sono relative alle funzioni caratterizzanti e alle attività connesse; esse debbono soggiacere alle prescrizioni tecniche contenute nelle schede di cui alla seconda parte della presente normativa.

11. Le attività previste dalle presenti Norme sono le seguenti:

- **Di banchina:**

- a. imbarco e sbarco dei passeggeri;
- b. carico e scarico delle merci;
- c. carico e scarico delle forniture di bordo;
- d. manipolazione e stoccaggio;
- e. movimentazione persone e merci;
- f. distribuzione e vendita;
- g. rimessaggio;
- h. approvvigionamento carburante;
- i. scarico liquami.

- **Di servizio:**

- a. pubblica sicurezza;
- b. servizi portuali;
- c. cantieristica di manutenzione e allestimento;
- d. commercio all'ingrosso e al dettaglio;
- e. direzionale privato;
- f. ricettività e turismo;
- g. ricreative e culturali.

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

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

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

14. Gli assetti transitori in seguito alla progressiva attuazione del piano verranno puntualmente definiti nell'ottica del mantenimento dei traffici acquisiti o in corso di acquisizione, con specifiche deliberazioni degli organi dell'Autorità Marittima.

CAPO IV – EFFICACIA GIURIDICA DEL PIANO

Art. 8 – Generalità

1. L'Amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo è improntata al perseguimento degli obiettivi di Piano.
2. Lo schema generale del Piano, integrato dalle indicazioni localizzative riguardanti i singoli sotto-ambiti territoriali, rappresenta il riferimento essenziale per lo sviluppo e la trasformazione del Porto di Pescara.
3. Le indicazioni riguardanti l'assetto stradale e ferroviario generale, esterno all'area portuale, che corredano lo schema generale di Piano, sono illustrate negli elaborati grafici di Piano, e costituiscono il riferimento programmatico per gli accordi con gli Enti e le Amministrazioni interessate.

CAPO V – ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Art. 9 – Fasi attuative

1. Il Piano Regolatore Portuale individua un'articolazione temporale in fasi ai fini del raggiungimento della configurazione portuale proposta. Tale articolazione temporale ha valore puramente indicativo e rappresenta una delle possibili soluzioni per lo svolgimento del processo di Piano.

Art. 10 – Realizzabilità degli interventi di Piano

1. Negli ambiti e nei sotto-ambiti individuati, la realizzazione di interventi da parte di soggetti terzi è soggetta all'autorizzazione dell'Autorità Marittima cui spetta il compito di verificare la conformità dei relativi progetti alle previsioni di Piano.
2. Per gli interventi da autorizzare è richiesta, oltre a quanto prevede la vigente legislazione in materia di Lavori Pubblici, la produzione dei seguenti elaborati:
 - stralcio della scheda tecnica con l'esatta ubicazione dell'area interessata;
 - planimetria aggiornata dello stato di fatto riguardante l'area oggetto di intervento;
 - relazione illustrante la coerenza con le norme prescrittive del Piano Regolatore Portuale.
3. Le modalità autorizzative di dettaglio relative alla realizzazione degli interventi previsti nel P.R.P. da parte di soggetti terzi verranno definite mediante regolamento specifico redatto dall'Autorità Marittima di concerto con il Comune per le opere di interesse (ad es. edifici).

CAPO VI – PRESCRIZIONI TECNICHE

Art. 11 - Interpretazione delle indicazioni di Piano

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

Art. 12 - Grandezze relative alle opere marittime

1. *Configurazione delle opere portuali*: conformazione planimetrica delle opere marittime previste.
2. *Ampiezza del canale di accesso*: misura la larghezza del canale, libero da ostacoli, che si sviluppa simmetricamente intorno alla linea che individua la rotta ideale di accesso delle massime navi che entrano ed escono dal porto. In prossimità dell'imboccatura portuale il canale è rettilineo e delimitato da due linee immaginarie, parallele tra loro, che rappresentano la larghezza costante del fondo del canale.
3. *Ampiezza dei bacini di evoluzione e dei cerchi di evoluzione*: esprime la superficie del cerchio (di diametro minimo pari all'incirca ad 1,5 volte la lunghezza della massima nave che accede in quel punto del porto) all'interno del quale possono essere svolte manovre di modifica della rotta della nave per accedere alle banchine di accosto.
4. *Profondità dei fronti di accosto di banchina*: misura l'altezza normale del fondale sotto il livello medio mare.
5. *Lunghezza dei fronti di accosto di banchina*: misura la lunghezza del fronte destinato all'attracco delle navi e tiene conto delle modalità di ormeggio delle navi e della distanza da lasciare tra nave e nave.

Art.13 - Grandezze relative alle opere a terra

1. *Perimetro di ambito*: delimitazione dell'area entro cui valgono le indicazioni e i dati quantitativi di riferimento.

2. *Area di concentrazione dei volumi*: individua la superficie di pertinenza del costruito, corrispondente al lotto da asservire alla costruzione, comprensivo dei parcheggi pertinenziali (10%) e del verde per la mitigazione ambientale (1%).
3. *Rapporto di copertura*: rapporto espresso in percentuale tra l'area di concentrazione dei volumi e la superficie dell'ambito.
4. *L'altezza degli edifici (H)*: misura la differenza tra la quota di sistemazione esterna e la quota della linea di gronda la quale è data dall'intersezione tra l'intradosso del solaio di copertura e il piano verticale di facciata. Possono superare l'altezza massima consentita solo i volumi tecnici e gli impianti tecnologici.
5. *Distanza degli edifici dal fronte di accosto (DA)*: misura la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo che congiunge il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il filo banchina. I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità.
6. *Distanza dai confini e dalle recinzioni (DC)*: rappresenta la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il confine e/o le recinzioni. I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità.
7. *Distanza degli edifici dalla viabilità stradale (DS)*: rappresenta la lunghezza del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il confine stradale della viabilità interna portuale prospiciente.

Art. 14 – Edifici e/o manufatti

1. Per gli edifici a servizio delle attività portuali il Piano consente tutti i tipi di intervento di cui all'art. 17. Per la demolizione, in particolare, condizione necessaria è il verificarsi di anche soltanto una delle seguenti condizioni:
 - epoca di costruzione dell'edificio e/o manufatto non anteriore a 100 anni;

- incompatibilità con le caratteristiche funzionali ed operative relative al sotto-ambito di appartenenza.

Art. 15 – Viabilità stradale

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

Art. 16 – Aree di sosta e di stoccaggio delle merci

1. Il Piano Regolatore Portuale individua tre categorie di aree per la sosta:
 - aree di sosta relative alle attività di banchina, ricadenti entro i perimetri di ambito portuale;
 - aree di sosta pertinenti al costruito;
 - aree di sosta a completamento della viabilità principale.
2. Per le aree di sosta relative alle attività di banchina, il Piano rimanda alla letteratura specializzata che, con appositi indici, stabilisce quantità e caratteristiche degli spazi necessari in relazione alla componente funzionale precipua nonché al volume del traffico.

3. Per le aree di sosta di pertinenza al costruito il Piano rimanda a quanto indicato all'art. 13, comma 2.
4. Per le aree di sosta a completamento della viabilità principale il Piano rimanda alle schede tecniche relative alle Aree Cerniera.
5. Le modalità di scarico, carico, movimentazione, trasporto e stoccaggio delle merci all'interno delle aree portuali verranno regolamentate dall'Autorità Marittima, sentiti gli Organi Tecnici preposti al controllo ed alla tutela della salute e dell'ambiente.

Art. 17 – Tipologie d'intervento

1. Gli interventi consentiti dal Piano Regolatore Portuale, sia in relazione alle opere a mare che alle opere a terra, sono definiti nel modo che segue:
 - a) manutenzione ordinaria, che riguarda la riparazione, il rinnovamento e la sostituzione delle finiture delle opere nonché l'integrazione o il mantenimento in efficienza degli impianti tecnologici esistenti;
 - b) manutenzione straordinaria, per rinnovare o sostituire parti anche strutturali delle opere, nonché integrare i servizi tecnologici, senza che se ne alterino la configurazione complessiva, nel caso delle opere a mare, oppure i volumi e/o le superfici nel caso delle opere a terra.
 - c) ristrutturazione, per trasformare le opere in maniera da portarle ad una configurazione in tutto o in parte diversa dalla precedente.
 - d) demolizione, accompagnata dalla ricostruzione solo nei casi individuati dalle schede tecniche.
 - e) ampliamento, comprendente interventi di estensione ed ampliamento delle superfici esistenti.
 - f) nuova costruzione, comprendente interventi di nuova costruzione.
2. Le tipologie di intervento di cui alle lettere c), d), e), ed f) sono soggette alle autorizzazioni di cui al Capo V, fermo restando, per gli interventi di cui alle lettere a) e b), le normali comunicazioni ed approvazioni in linea tecnica.
3. In mancanza di specificazione sono ammesse le tipologie di intervento di cui alle lettere a) e b).

4. Le opere realizzabili entro le aree funzionali definite dal Piano richiamano puntualmente le modalità d'uso del territorio relative a ciascuna categoria. Esse sono:

- **Di banchina:**

- banchine;
- attrezzature di ormeggio;
- mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle merci;
- mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle forniture di bordo;
- mezzi meccanici per la movimentazione delle merci e dei passeggeri;
- opere stradali;
- arredi connessi alla mobilità stradale carrabile e pedonale;
- parcheggi.
- stazione di rifornimento carburante;
- impianti generali;

- **Di servizio:**

- edifici destinati alle attività relative ai cantieri navali e mezzi meccanici di corredo;
- edifici destinati al commercio al dettaglio e all'ingrosso;
- edifici adibiti ad uffici, a sportelli bancari, alle agenzie di servizio alle persone;
- edifici destinati alla ricettività e al turismo (bar, ristoranti, alberghi, biglietterie, sale di attesa, etc.);
- edifici destinati allo sport, allo spettacolo ed alla cultura;
- locali adibiti al deposito di materiali e/o mezzi;
- edifici a servizio delle unità militari.

PARTE SECONDA:SCHEDE TECNICHE

PORTO DI PESCARA - AREE POLO CENTRO DIREZIONALE DEL PORTO

LOCALIZZAZIONE: L'area è situata in destra del F.Pescara, fra il nuovo viadotto di collegamento pedonale delle due sponde del fiume, il confine occidentale del dismesso mercato ortofrutticolo ed il confine nord-occidentale del porto turistico.

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

All'interno dell'area del Polo trovano posto anche la viabilità principale di accesso al porto commerciale, ampie zone destinate all'incolonnamento degli autoveicoli diretti ai Terminal Passeggeri e Navi da Crociera, i parcheggi lunga sosta.

Una parte degli edifici ricadenti nell'area è destinata alle Autorità Militari. A queste ed ai Vigili del Fuoco è riservata inoltre la banchina fluviale prospiciente il Polo nonché una parte della banchina situata sulla sponda opposta, in aderenza al porto da pesca.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

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

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO: 27.250 m²

OPERE A MARE

SPECIE: Banchine, pontili e strutture di ormeggio

SPECCHIO ACQUEO – SUPERFICIE: n.d.

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: - 4.00 m s.m.m.;

FRONTI DI ACCOSTO – LUNGHEZZA: 400 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO: Min. -4.00 m s.m.m;

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: Min. + 1.50 s.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: imbarcazioni Autorità e Vigili del Fuoco.

OPERE A TERRA

AREA DI CONCENTRAZIONE DEI VOLUMI: $0.30 \times 27.250 = 8.175 \text{ m}^2$

PRESCRIZIONI TECNICHE:

H massima 20 m;

DA minima 2 m;

DC minima 5 m;

DS minima 5 m;

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

PORTO DI PESCARA - AREA TERMINALE RO-PAX

LOCALIZZAZIONE: Il Terminal ro-pax comprende tre delle quattro banchine del nuovo porto commerciale, cioè quelle situate sul lato Sud-Est, Sud-Ovest e Nord-Ovest. L'area a terra del terminale, confinante con l'area del Polo Centro Direzionale del porto e con l'esistente porto turistico, è accessibile da terra direttamente dalla viabilità portuale principale.

OBIETTIVI E CRITERI: La previsione di un terminale dedicato per il traffico di cabotaggio dotato di aree a terra di adeguate dimensioni, è giustificata dal ruolo di collegamento con l'opposta sponda dell'Adriatico, già parzialmente svolte con le strutture esistenti, e dalle previsioni di inserimento nel progetto internazionale "Autostrade del Mare". Non è escluso, in caso di necessità, l'utilizzo delle strutture del terminale anche da parte di navi da crociera, e, durante la stagione invernale a minor flusso di passeggeri, lo svolgimento di traffici di sole merci trasportate con semiarticolati sulle stesse navi utilizzate durante il restante periodo dell'anno per il traffico di passeggeri con auto al seguito.

All'interno del terminale un tratto di banchina (quello più prossimo all'imboccatura della banchina posto sul lato Sud-Est, verrà riservato all'ormeggio delle imbarcazioni delle Autorità e dei mezzi di servizio (ormeggiatori, piloti, rimorchiatori, etc.).

Il terminale è dotato di idonei spazi per la sosta e l'incolonnamento delle autovetture in attesa dell'imbarco.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

- PT attracco, attesa e servizio ai traghetti, alle navi ro-ro e ro-pax in generale;
- PC attracco, attesa e servizio alle navi da crociera;
- SD servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale;
- SC servizi di sicurezza e controllo;
- SN servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, etc.);
- C operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali (traffici ro-ro).

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO: 96.300 m²

OPERE A MARE

SPECIE: Terminale

DENOMINAZIONE: Ro-pax

SPECCHIO ACQUEO DI PERTINENZA – SUPERFICIE: n.d.

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: Min. -8.00 m s.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 788 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min. -8.00m s.l.m.m;

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +2.00m s.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi ro-pax, navi ro-ro, navi da Crociera

OPERE A TERRA

AREA DI CONCENTRAZIONE DEI VOLUMI: 10.000 m²

PRESCRIZIONI TECNICHE:

H massima 20 m;

DA minima 20 m;

DC minima 10 m;

DS minima 5 m;

DF minima 5 m.

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

PORTO DI PESCARA - AREA TERMINALE CROCIERISTICO

LOCALIZZAZIONE: Il Terminale Crocieristico è collocata nella parte prospiciente la banchina sul lato Nord-Ovst.

OBIETTIVI E CRITERI: in considerazione delle previsioni di crescita nel settore crocieristico, nell'ottica di favorire l'inserimento nel porto di Pescara del relativo traffico, si prevede la realizzazione di un terminale crocieristico specializzato .

La banchina destinata alle grandi navi da crociera è collocata lungo il lato nord-occidentale del bacino commerciale. Il Terminale può ricevere contemporaneamente due navi da crociera di grandi dimensioni; le dimensioni delle aree a terra sono tali da poter accogliere le attrezzature principali richieste da questo tipo di traffici nonché i pullman adibiti alle gite turistiche dei passeggeri.

Non è escluso, in caso di necessità, l'utilizzo delle strutture del terminale anche da parte di navi ro-pax utilizzate per il traffico passeggeri con auto al seguito.

Nell'estremità orientale del terminale è stato localizzata un'area per il servizio di raccolta dei rifiuti.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

- PC attracco, attesa e servizio alle navi da crociera;
- PT attracco, attesa e servizio ai traghetti, alle navi ro-pax e ro-ro in generale;
- SC servizi di sicurezza e controllo;
- SN servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, etc.).

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO: 22.000 m² (area a terra)

OPERE A MARE

SPECIE: Terminale

DENOMINAZIONE: Crocieristico

SPECCHIO ACQUEO – SUPERFICIE: n.d.

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: Min. –8.00 m s.l.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 355 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO: Min. –8.00 m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MIN. +2.00M S.L.M.M.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: NAVI DA CROCIERA, NAVI RO-PAX, NAVI PAX

OPERE A TERRA

AREA DI CONCENTRAZIONE DEI VOLUMI: 5.000 m²

PRESCRIZIONI TECNICHE:

H massima 20 m;

DA minima 10 m;

DC minima 10 m;

DS minima 5 m;

DF minima 5 m;

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

PORTO DI PESCARA - AREA DELLA PESCA

LOCALIZZAZIONE: L'area destinata agli attracchi ed alle attrezzature per la posta è collocata ad Ovest del nuovo tratto terminale del fiume Pescara, sviluppatosi a ridosso di un nuovo bacino, protetto da opere di difesa, comprendente un avamporto ed un canale di collegamento con il fiume, intercettabile con paratoie e sovrappassabile con un ponte mobile.

OBIETTIVI E CRITERI: l'area pescherecci è destinata ad ospitare tutte le imbarcazioni da pesca che attualmente utilizzano le strutture localizzate all'interno del bacino ricavato lungo il tratto di terminale del fiume Pescara, le attività di movimentazione, manipolazione e conservazione del pescato e le attività cantieristiche.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

- PS funzione pesca;
- SC sicurezza e controllo;
- SN servizi alle navi;
- SD Servizi amministrativi, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale;
- IA1 riparazione, manutenzione, trasformazione e allestimento navale;
- IA2 stoccaggio e lavorazione merci e servizi.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO: 36.700 m²

OPERE A MARE

SPECIE: Banchine, pontili, dispositivi di ormeggio, scali di alaggio e darsene travel-lift.

DENOMINAZIONE: Pescherecci

SPECCHIO ACQUEO – SUPERFICIE: 36.600 m²

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: -4.00 m s.m.m.;

FRONTI DI ACCOSTO – LUNGHEZZA: 1120 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO: Min. -4.00 m s.l.m.m.;

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: Min. +1.50 s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: pescherecci.

OPERE A TERRA

Le opere e le strutture a terra funzionali all'operatività della darsena potranno trovare collocazione nell'ambito dei volumi previsti nello strumento urbanistico comunale

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

PORTO DI PESCARA – AREE CERNIERA

LOCALIZZAZIONE: Le aree-cerniera, di transizione allo spazio urbano dal distretto del porto commerciale e da quello della pesca, sono destinate ad accogliere il nuovo waterfront cittadino affacciato al fiume Pescara.

Attualmente tali aree ricadono sotto la giurisdizione dell'Autorità Marittima. La proposta del PRP è di farle ritornare nell'ambito delle aree comunali.

Pertanto tutte le opere e le sistemazioni che verranno effettuato saranno sottoposte all'approvazione del Comune e degli Organi preposti (Autorità di Bacino, Beni Ambientali, etc.).