



IL SEGRETARIO

REGIONE ABRUZZO


**CONSORZIO PER L'AREA DI SVILUPPO
INDUSTRIALE DEL VASTESE**
PORTO DI VASTO
**LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO
DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI**

CIPE – 138/2000

PIANO REGOLATORE PORTUALE
2007

Codice elaborato:

F.2

Titolo elaborato:

NORME DI ATTUAZIONE
Codice
classificazione:
F R
0 5
0 0 3
R
0 0 2
0

Responsabile del Procedimento:

Ing. Nicola BERNABEO

Gruppo di progettazione:

Raggruppamento Temporaneo di Prestatori di Servizi

MODIMAR s.r.l. – capogruppo mandataria

Capo Progetto:

Prof. Ing. Alberto NOLI
Med.I.F. s.r.l. – componente mandante

Tecnoconsud s.r.l. – componente mandante

RIF.	DATA	DESCRIZIONE:	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

Note e commenti:

REGIONE ABRUZZO



CONSORZIO PER L'AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE DEL VASTESE

PORTO DI VASTO

LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI

CIPE – 138/2000

PIANO REGOLATORE PORTUALE 2007

Codice elaborato: F.2	Titolo elaborato: NORME DI ATTUAZIONE											
Codice classificazione:	F	R	0	5	0	0	3	R	0	0	2	0
Responsabile del Procedimento: Ing. Nicola BERNABEO			Gruppo di progettazione: Raggruppamento Temporaneo di Prestatori di Servizi MODIMAR s.r.l. – capogruppo mandataria Med.I.F. s.r.l. – componente mandante Tecnoconsud s.r.l. – componente mandante									
Capo Progetto: Prof. Ing. Alberto NOLI												
RIF.	DATA	DESCRIZIONE:	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO							
Note e commenti:												

INDICE

PARTE PRIMA. DISCIPLINA GENERALE	3
CAPO I - PRINCIPI GENERALI	3
Art. 1 Finalità del Piano Regolatore Portuale	3
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	4
CAPO III - IMPIANTO E CONTENUTI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	4
Art. 4 Articolazione del Piano Regolatore Portuale	4
Art. 5 Elaborati del Piano Regolatore Portuale	5
Art. 6 Livello funzionale del Piano Regolatore Portuale	5
Art. 7 Livello localizzativo del Piano Regolatore Portuale	6
CAPO IV - EFFICACIA GIURIDICA DEL PIANO	8
Art. 8 Generalità	8
CAPO V - ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	9
Art. 9 Fasi attuative	9
Art. 10 Realizzabilità degli interventi di Piano	9
CAPO VI - PRESCRIZIONI TECNICHE	9
Art. 11 Interpretazione delle indicazioni di Piano	9
Art. 12 Grandezze relative alle opere marittime	9
Art. 13 Grandezze relative alle opere a terra	10
Art. 14 Edifici e/o manufatti	11
Art. 15 Viabilità stradale e ferroviaria	11
Art. 16 Aree di sosta	12
Art. 17 Tipologie d'intervento	12
Art. 18 Opere realizzabili	13
Art. 19 Interventi sugli edifici	14
PARTE SECONDA. SCHEDE TECNICHE	15
Area Peschereccia, Nautica da Diporto e Traghetti	16
Terminal Commerciale (TC)	17
Area a disposizione dei Servizi Portuali	18

NORMATIVA DEL PIANO

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 dalla Regione Abruzzo sulla base di quanto proposto dal Quadro di Riferimento Regionale (QRR adottato il 28/02/1995) che ha costituito la base di riferimento dell'Accordo di Programma Quadro 14 stipulato il 10/12/2003 con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e finalizzato alla introduzione e potenziamento del sistema dei porti abruzzesi all'interno del sistema marittimo, turistico e commerciale, del mediterraneo.
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. L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto in qualità di Autorità Marittima del Porto di Punta Penna promuove, sulla base dello schema di Piano Regolatore Portuale elaborato dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese, l'intesa con il Comune di Vasto, da realizzarsi ai sensi dell'art. 5 comma 3 della L. 84/94 e successive modificazioni ed integrazioni.
2. La suddetta Autorità Marittima provvede, una volta raggiunta l'intesa con il Comune, alla definitiva adozione del Piano che 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. Il Piano è quindi sottoposto, ai sensi della vigente normativa in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed è successivamente trasmesso alla Regione Abruzzo per l'approvazione.

Art. 3 *Variazione del Piano Regolatore Portuale*

1. Costituiscono variazione al Piano Regolatore Portuale le modificazioni all'articolazione funzionale dello schema di Piano, di cui al successivo art. 4, comma 3.
2. Non costituiscono variante di Piano le lievi modifiche quantitative e localizzative delle indicazioni riferite agli ambiti di cui all'Art. 7 , finalizzate a perseguire una migliore funzionalità degli assetti di Piano. Tali modifiche sono comunque soggette all'approvazione dell'Autorità Marittima.
3. A partire dall'adozione del Piano Regolatore Portuale da parte dell'Autorità Marittima, 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 Vasto nell'ambito del sistema marittimo regionale, nazionale e internazionale.
3. Al livello funzionale, il Piano 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, il Piano si suddivide, facendo riferimento all'articolazione funzionale generale, in ambiti di diversa destinazione d'uso, avuto riguardo

all'assetto previsto, alla definizione dei rapporti con la rete infrastrutturale di riferimento e con la struttura urbana.

Art. 5 *Elaborati del Piano Regolatore Portuale*

1. Il Piano Regolatore Portuale è composto dagli elaborati, descrittivi e grafici, elencati nel seguito. Gli elaborati descrittivi riguardano anche gli studi di settore che sono allegati al Piano. Gli elaborati grafici, in particolare, sono distinti per la fase conoscitiva e propositiva.

Elaborati descrittivi

F.1 - RELAZIONE GENERALE

F.2 – NORME DI ATTUAZIONE

Allegati

A.1 – Studio dell'operatività portuale

A.2 – Analisi dei traffici portuali e previsioni di sviluppo

A.3 - Studio meteomarino

A.4 – Studio della penetrazione del moto ondoso all'interno del porto

A.5 – Analisi costi - benefici

A.6 – Sicurezza dell'Ambito Portuale. Rapporto Preliminare

A.7 – Studio di navigabilità e agibilità portuale

Elaborati grafici

Fase conoscitiva:

FC 1 – Stato Attuale. Scala 1:2.500

FC 2 – Strumenti Urbanistici e di pianificazione vigenti. Scale varie

FC 3 – PRP (1969) vigente e relative fasi attuative. Stato attuale e PRP proposto nel 1997. Scale varie

Fase propositiva:

FP 1 – Planimetria di Piano Regolatore Portuale (2007). Scala 1:2.500

FP 2 – Tipologie opere marittime di protezione e ormeggio. Scala 1:100

FP 3 – Collegamenti primari stradali e ferroviari. Scala 1:5.000 / 1:60.000

FP 4 – Articolazione temporale del Piano. Scala 1:5.000

FP 5 – Stato attuale e Planimetria di progetto. Aspetti Navigazionali

Art. 6 *Livello funzionale del Piano Regolatore Portuale*

1. Lo schema generale del Piano Regolatore Portuale, di cui all'elaborato FP.1, nell'affermare una condizione di multifunzionalità in relazione alle opere portuali, individua l'assetto complessivo del Porto di Vasto 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.

2. Ai fini di cui al comma precedente, lo schema generale si articola in ambiti funzionali caratterizzanti così articolate

- funzione commerciale relativa allo svolgimento delle operazioni principali portuali articolata nei traffici rinfuse, merci varie e Ro-Ro
- funzione nautica da diporto e peschereccia
- funzione (stagionale) passeggeri, relativa all'esercizio dei servizi di assistenza ai traghetti nel periodo estivo
- servizi portuali
- opere marittime di protezione

3. 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. Ciascun 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. Gli ambiti rappresentano il riferimento fondamentale per la definizione localizzativa degli obiettivi del Piano Regolatore Portuale e degli interventi previsti.
2. All'interno della suddivisione di Piano, gli ambiti definiscono le seguenti aree territoriali:
- (PDT) Area Peschereccia, Nautica da Diporto e Traghetti
 - (TC) Terminal Commerciale si articola nelle seguenti sub-aree
 - (RRV) Area Ro-Ro e Merci Varie
 - (MVV) Area Merci Varie
 - (MRR) Area Merci Rinfuse
 - (DSP) Aree a disposizione dei Servizi Portuali
 - (ESP) Edifici attinenti i Servizi Portuali
 - (RCA) Aree di Riqualificazione e Compensazione Ambientale
3. Le indicazioni di Piano relative a ciascun ambito sono illustrate in apposite schede.
4. 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.

5. In ciascun ambito territoriale, le componenti funzionali descritte al precedente Art. 6 , sono così suddivise:

- | | |
|---|-----|
| a. Funzione commerciale | C |
| - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali | C1 |
| - operazioni portuali relative a stoccaggio di rinfuse solide | C2 |
| b. Funzione industriale | IA |
| - riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale | IA1 |
| - stoccaggio e lavorazione merci e servizi | IA2 |
| c. Funzione nautica da diporto | ND |
| d. Funzione passeggeri | PT |
| f. Funzione pesca | PS |
| g. 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) | SN |
| h. Opere marittime di protezione | OP |

6. Le componenti funzionali di cui al comma precedente, comprendono le attività connesse e i servizi complementari così rappresentati:

- attività direzionali, amministrative e di controllo connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
- attività di stoccaggio, manipolazione e lavorazione delle merci;
- attività commerciali (piccole e medie strutture di vendita), e servizi in genere (agenzie di servizio alle persone, sportelli bancari, ...);
- funzione abitativa di servizio (guardiole, servizi igienici...).

7. Le funzioni ND, PT, 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 e imbarcazioni da diporto.

8. La funzione S è comprensiva della funzione abitativa.
9. La funzione IA è comprensiva delle attività connesse alla produzione dei componenti, di servizi e assistenza.
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. La condizione di multifunzionalità che accompagna l'infrastruttura portuale è espressa da due voci:
 - Tipo di naviglio accolto. Per ciascuna area territoriale, nella corrispondente scheda, il Piano individua il tipo di naviglio accolto relativo alla funzione caratterizzante e il tipo di naviglio la cui accoglienza è ammissibile.
 - Polifunzionale. Esprime la situazione in cui le funzioni caratterizzanti l'ambito siano molteplici. E' relativa agli stati di trasformazione del porto; alle situazioni di necessità ai fini della sicurezza portuale; alle politiche gestionali flessibili.

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 ambiti territoriali, rappresenta il riferimento essenziale per lo sviluppo e la trasformazione del Porto di Vasto.
3. Le tipologie strutturali delle opere marittime di protezione e delle banchine di ormeggio degli ambiti destinati ai traffici commerciali hanno solo un valore indicativo, finalizzato ad una verifica della sostenibilità tecnico-economica-ambientale delle ipotesi di Piano.
4. Le indicazioni riguardanti l'assetto stradale e ferroviario generale, esterno all'area portuale, che corredano lo schema generale di Piano sono illustrate nell'elaborato FP.3 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 illustrata nell'elaborato FP.4 ha valore indicativo, fermo restando che essa rappresenta la soluzione ottimale per lo svolgimento del processo di Piano.

Art. 10 Realizzabilità degli interventi di Piano

1. Negli ambiti portuali individuati, la realizzazione degli interventi 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.

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. *Linea di nuova configurazione portuale*: conformazione delle opere marittime previste.
2. *Ampiezza del canale di accesso*: misura la larghezza del canale (pari almeno a 4 volte la massima larghezza della nave che accede al porto), 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, una tangente l'intradosso della diga di sopraflutto, l'altra tangente l'estradosso della diga di sottoflutto.

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 di minima marea.
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 di pertinenza (10%) e del verde per la mitigazione ambientale (1%).
3. *Rapporto di copertura*: rapporto espresso in percentuale tra l'area di concentrazione dei volumi e la superficie dell'ambito.
4. *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 prospiciente.
8. *Distanza degli edifici dalla viabilità ferroviaria (DF)*: 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 ferroviario 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 di edifici esistenti, 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 all'ambito di appartenenza.

Art. 15 *Viabilità stradale e ferroviaria*

1. Il Piano Regolatore Portuale descrive l'assetto infrastrutturale stradale – ferroviario principale interno al porto. Esso ha valore indicativo; la definizione dei tracciati nonché delle caratteristiche tecniche è rimandata ad una fase successiva di approfondimento progettuale, fermo restando quanto riportato nel seguito.
2. Viabilità stradale:

- predisposizione di opportune fasce di pertinenza, costituenti parte integrante della strada stessa ed utilizzabili unicamente per la realizzazione di altre componenti (banchine, corsie di emergenza, marciapiedi, fasce di sosta laterali, opere di sistemazione a verde finalizzate alla riduzione e alla mitigazione dell'impatto ambientale).
- larghezze minime tracciati principali: 20,00 m
- larghezze minime tracciati secondari: 9,00 m
- in ambiti di accesso pedonale pubblico predisposizione di marciapiedi di larghezza non inferiore a 1,50 m
- predisposizione di passaggi pedonali di servizio, da realizzare con continuità in corrispondenza della viabilità principale, aventi larghezza non inferiore a 0,75 m nonché di banchine non inferiori a 0,50 m.

Art. 16 Aree di sosta

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 stalli necessari in relazione alla componente funzionale precipua nonché al volume del traffico.
3. Per le aree di sosta di pertinenza al costruito il Piano rimanda alle schede tecniche.
4. Per le aree di sosta a completamento della viabilità principale il Piano rimanda alle schede tecniche relative alle Aree Cerniera.

Art. 17 Tipologie d'intervento

1. Gli interventi consentiti dal Piano Regolatore Portuale, in relazione sia alle opere a mare che alle opere a terra, sono definiti come segue.
 - a. Manutenzione ordinaria: interventi che riguardano la riparazione, il rinnovamento e la sostituzione delle finiture delle opere nonché l'integrazione o il mantenimento in efficienza degli impianti tecnologici esistenti.

- b. Manutenzione straordinaria: interventi necessari a rinnovare o sostituire parti anche strutturali delle opere, nonché integrare i servizi tecnologici, senza che se ne alterino la configurazione complessiva, nel caso delle opere a mare, oppure i volumi e/o le superfici nel caso delle opere a terra.
 - c. Ristrutturazione: interventi volti a trasformare le opere in maniera da portare ad una configurazione in tutto o in parte diversa dalla precedente.
 - d. Demolizione: interventi accompagnati dalla ricostruzione solo nei casi individuati dalle schede tecniche.
 - e. Ampliamento: interventi di estensione ed ampliamento delle superfici esistenti.
 - f. Nuova costruzione: interventi di nuova costruzione
2. Le tipologie di intervento di cui alle lettere c), d), e), ed f) sono soggette alle autorizzazioni di cui al Capo V, fermo restando, per gli interventi di cui alle lettere a) e b) le normali comunicazioni ed approvazioni in linea tecnica.

Art. 18 Opere realizzabili

1. Per l'attuazione del Piano Regolatore Portuale si intendono realizzabili le seguenti opere:
- Edifici e/o strutture da destinare agli usi e necessità dell'Autorità Marittima;
 - Edifici destinati alle funzioni di pronto soccorso e/o servizi igienici necessari per i distinti ambiti di cui all'Art.7;
 - Edifici destinati alla ricettività ed al turismo (bar, ristoranti, biglietterie, sale di attesa/informazione);
 - Edifici di servizio per gli operatori portuali (locali spogliatoi, servizi igienici, magazzini, officine);
 - Opere marittime (dighe foranee, banchine e pontili fissi o mobili per ormeggio delle imbarcazioni);
 - Opere ed infrastrutture di collegamento a terra (ad eccezione delle vie di collegamento alle diverse aree funzionali poste all'interno dell'ambito portuale rientrano in questa tipologia di interventi tutte le opere nuove e/o di adeguamento/ampliamento che assicurano i collegamenti stradali e ferroviari all'esterno del sistema portuale);
 - Opere ed aree di urbanizzazione primaria (strade interne e relativi marciapiedi spazi di sosta e parcheggio, verde attrezzato, sistemi di distribuzione delle acque potabili ed industriali, sistemi di raccolta e

smaltimento delle acque reflue, sistemi di distribuzione dell'energia elettrica e di illuminazione, sistemi e linee di comunicazione telematica).

Art. 19 *Interventi prioritari inerenti gli edifici portuali*

1. Sulla base degli elementi tecnico-funzionali ad oggi acquisiti si ritengono prioritari i seguenti interventi sugli edifici:
 - a. Demolizione dell'edificio denominato "mercato del pesce" e contestuale realizzazione del nuovo edificio Servizi (ESP) posto in corrispondenza del varco portuale avente comunque una volumetria utile equivalente;
 - b. Ristrutturazione dell'attuale immobile in uso all'Ufficio Circondariale Marittimo posto sulla sommità del promontorio di Punta della Penna;
 - c. Nuove costruzioni a servizio dell'area Peschereccia, Nautica da Diporto e Traghetti per uno sviluppo massimo di copertura pari a 300 m² dei quali almeno 70 m² da destinare ad ufficio e magazzini di ricovero a servizio delle attività dei mezzi nautici della Guardia Costiera;
 - d. Realizzazione al margine del nuovo edificio di una palazzina articolata su due piani per uno sviluppo complessivo di 500 m² da destinare ad uso uffici e foresteria dell'Autorità Marittima.

PARTE SECONDA. SCHEDE TECNICHE

Area Peschereccia, Nautica da Diporto e Traghetti

LOCALIZZAZIONE: tale area è situata nella zona di ponente dell'area portuale, al confine con la Riserva Naturale Guidata di Punta Aderci, a partire dal radicamento del molo di soprafluttoe si sviluppa lungo tutta la banchina di levante e per un tratto di 120 m della banchina di riva delimitata.

OBIETTIVI E CRITERI: l'allontanamento delle attività connesse ai traffici commerciali (merci liquide) che attualmente gravitano al margine della Riserva Naturale Guidata di Punta Aderci consentirà di perseguire i seguenti obiettivi:

- riqualificazione in conformità ai moderni standard tecnici dell'area già allo stato attuale destinata alla nautica da diporto
- costruzione di un rapporto porto/territorio: il porto turistico come "porta" per la fascia litoranea di pregio paesaggistico ed ambientale di Punta Aderci
- la delocalizzazione delle attività commerciali e la contestuale riqualificazione della banchina di levante per le attività della pesca e turismo (nautica e traghetti passeggeri) costituirà una fascia di graduale passaggio da un area di particolare valore ambientale all'area portuale direttamente interessata dai traffici commerciali marittimi.

Il raggiungimento di tali obiettivi deve necessariamente passare per il recupero e la valorizzazione paesaggistica ed ambientale del versante di levante del promontorio di Punta della Lotta. In tal senso il piano recepisce le indicazioni pianificatorie definite dalla Regione Abruzzo, dal Comune di Vasto e dalle Soprintendenze competenti, concretizzatesi con l'adozione da parte del Comune di Vasto (delibera di C.C. n°18 del 28.02.2000) del Piano di Assetto Naturalistico (PAN) della Riserva Naturale Regionale Guidata di Punta Aderci.

COMPONENTI FUNZIONALI CARATTERIZZANTI:

- **ND** funzione nautica da diporto (ormeggio e servizi di bunkeraggio)
- **PS** funzioni per la pesca
- **PT** attracco, attesa e servizio ai traghetti
- **SD** Servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO: 14.730m²

OPERE A TERRA

RAPPORTO DI COPERTURA MAX: 2,5%

AREE DI SOSTA DEDICATE: 10%

PRESCRIZIONI TECNICHE:

- H massima 5 m;
- DA minima 5 m;
- DC minima 10 m;
- DS minima 5 m;
- DF minima 50 m

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

Terminal Commerciale (TC)

LOCALIZZAZIONE: il Terminal Commerciale è delimitato a levante dalla nuova diga sottoflutto radicata al piede del promontorio di Punta Penna a dall'Area a disposizione dei servizi commerciali (DSP) e condivide la darsena di levante con l'Area PND in corrispondenza dell'ingresso commerciale.

OBIETTIVI E CRITERI: il Terminal Commerciale è finalizzato alla realizzazione di una nuova darsena dedicata ai soli traffici marittimi commerciali e nel contempo incrementa l'estensione delle banchine e delle superfici a terra dedicate al traffico merci rispetto alla situazione attuale. Tale nuova disponibilità di specchi liquidi e di aree a terra consente di modernizzare le attività dei traffici commerciali del porto di Vasto anche nel rispetto dei requisiti di sicurezza. In qualsiasi caso, per tipologia e quantità delle merci oggetto dei traffici portuali, non è previsto che queste superino i limiti di cui all'Allegato A del D.Lgs. 238/2005 e pertanto non sono contemplate aree demaniali marittime a terra e/o altre infrastrutture portuali identificabili come "porto petrolifero o industriale" ai sensi del D.M. 293/2001.

Il Terminal è accessibile direttamente dalla viabilità portuale principale.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

- Area (RRV) per traffico RO-RO e Merci Varie finalizzata alle operazioni portuali relative all'attracco di navi traghetto tutto merci (a carico unificato) e general cargo per merci convenzionali. Superfici aree a terra 16.915 m²
- Area (MVV) per traffico Merci Varie finalizzata alle operazioni portuali relative all'attracco di general cargo ed alla movimentazione e stoccaggio di merci di tipo convenzionale (merci in sacchi, casse, bidoni, su palletts). Superfici aree a terra 43.460 m²
- Area (MRR) per traffico Merci alla Rinfusa finalizzata alle operazioni portuali relative all'attracco di bulk carriers e movimentazione e stoccaggio di merci sfuse (o rinfuse), comprese quelle liquide, anche di sostanze pericolose. Superfici aree a terra 55.750 m²

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO: 116.125m² (area a terra)

OPERE A MARE

SPECIE: Terminal

DENOMINAZIONE: Commerciale

SPECCHI ACQUEI – SUPERFICIE: Darsena di levante (attracchi MVV e MRR) 78.000 m²
Darsena di ponente (attracchi RRV) 69.700 m²

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: Darsena di levante -10.0 m s.l.m.
Darsena di ponente -12.0 m s.l.m.

FRONTI DI ORMEGGIO – LUNGHEZZA: Darsena di levante 532 m (232 + 300)
Darsena di ponente 880 m (360 + 240 + 280)

QUOTA DI BANCHINA DEI FRONTI DI ACCOSTO: 2.50m

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi porta container, navi merci varie, navi porta-granaglie, navi Ro-Ro, Chemical Tankers.

OPERE A TERRA

AREA DI CONCENTRAZIONE DEI VOLUMI DI MERCI: 60.000m²

PRESCRIZIONI TECNICHE:

H massima pari a 15 m;

DA minima di 20 m;

DC minima 10 m;

DS minima 5 m;

DF minima 5 m;

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

Area a disposizione dei Servizi Portuali

LOCALIZZAZIONE: tale area è situata nella parte meridionale dell'area portuale, immediatamente a tergo del TC e dell'area PND.

OBIETTIVI E CRITERI: l'area per la sua ubicazione ha una funzione di fulcro di tutte le attività che gravitano sul sistema portuale. Attualmente l'uso di quest'area per le operazioni di movimentazione e stoccaggio delle merci è limitato dalla presenza dell'edificio del mercato ittico e dalla fascia di rispetto per viabilità per assicurare l'accesso degli automezzi allo stesso mercato ed al tratto della banchina di levante occupata dalla nautica da diporto. La campagna di misure dirette condotte recentemente dal Co.A.S.I.V. ha confermato che lo stato di conservazione strutturale del suddetto edificio è tale da sconsigliare qualsiasi tipologia di recupero e risanamento tecnicamente ed economicamente sostenibile. Per contro la demolizione di questo edificio e la contestuale realizzazione del nuovo edificio Servizi (ESP) in corrispondenza del varco portuale nonché la riqualificazione della banchina di levante in area PSD con relativo accesso indipendente assicurerà la piena disponibilità di tutto il piazzale di riva per i Servizi Portuali. In questo modo l'Autorità Marittima avrà a disposizione un elemento di compenso per la gestione e compensazione di particolari picchi dei traffici portuali destinando quest'area alla movimentazione e stoccaggio seppure temporanea delle merci.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

- SD servizi amministrativi, commerciali, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità Marittima, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici,...)

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO: 68.070m²

OPERE A TERRA

RAPPORTO DI COPERTURA MAX: 12,5%

AREE DI SOSTA DEDICATE: 2%

PRESCRIZIONI TECNICHE:

- H massima 25 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