

PORTI REGIONALI
Orientamenti
per la pianificazione
urbanistica e per
l'esercizio delle
funzioni regionali

Nella stessa collana:

- 1. Campagna di rilevazione sui comportamenti e sulle preferenze dei cittadini in materia di mobilità**
- 2. Linee guida per una strategia regionale di logistica urbana**
- 3. Territorio imprese logistica**
- 4. Istituto sui trasporti e logistica**
- 5. Progetto City Ports**

PORTI REGIONALI

**Orientamenti
per la pianificazione
urbanistica e per
l'esercizio delle
funzioni regionali**

GRUPPO DI LAVORO

Direzione tecnico-scientifica:

Rino Rosini

Direzione lavori:

Gianni Borghi

Collaboratori**della Regione Emilia-Romagna:**

Fabio Casamassima

Consulenti esterni:

Rosario Pavia*, Matteo di Venosa*

A cura del

Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica in collaborazione con il
Servizio Stampa e Informazione della Giunta Regionale

Direzione editoriale:

Rino Rosini

Redazione:

Paola Bartolini,
 Gianni Borghi,
 Fabio Casamassima,
 Mauro Colombo,
 Paola Pacini

Coordinamento editoriale:

Piera Raimondi Cominesi

Progetto grafico:

Marco Gandolfi

*la parte 1: "Il nuovo contesto normativo", la parte 4, paragrafi 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, sono stati redatti da Rosario Pavia.

*la parte 2 "La pianificazione urbanistica e portuale in Emilia-Romagna", la parte 3 "Linee guida per la pianificazione portuale", la parte 4, paragrafo 4.2 "La pianificazione portuale e le valutazioni ambientali" e la parte 5, paragrafo 5.2 "Criteri per la pianificazione delle aree portuali in Emilia-Romagna" sono state redatte da Matteo di Venosa.

PRESENTAZIONE

Gli indirizzi di pianificazione portuale contenuti in questo volume sono stati elaborati in un momento in cui il ruolo delle Regioni e delle Autonomie Locali, in relazione alle tematiche della portualità, deve essere rivisto.

Il decentramento amministrativo delle funzioni concessorie e le novità legate alla recente riforma del Titolo V della Costituzione si aggiungono alle tradizionali funzioni di coordinamento del territorio e di pianificazione delle infrastrutture di interesse regionale.

Le Regioni hanno oggi, rispetto anche al più recente passato, una più ampia possibilità di armonizzare l'ambito portuale con la città e con il territorio di appartenenza.

Il potere regolativo legato al decentramento di funzioni ed alle specifiche competenze legislative concorrenti in materia di porti ed aeroporti civili, consente ora politiche ed azioni molto più penetranti che nel passato. Con questo contributo la Regione Emilia-Romagna ha inteso intraprendere un percorso conoscitivo e progettuale per caratterizzanti azioni future che diano valore aggiunto al territorio e significato positivo alle nuove competenze.

La componente urbanistica è apparsa la più idonea per affrontare la complessività degli aspetti connessi alla razionalizzazione delle attività dei porti minori.

Le linee proposte, infatti, non si limitano a ricondurre la pianificazione portuale nell'ambito della pianificazione territoriale in generale, ma intendono cogliere le relazioni funzionali, infrastrutturali, ed economiche esistenti tra porto ed entroterra, dando indicazioni, talvolta anche di dettaglio, su come tradurle in termini pianificatori, programmatici e normativi.

Il porto, anche quando riveste un esclusivo interesse regionale e locale, è infatti sede di una pluralità di attività economiche, diportistiche, culturali, turistico-ricreative, sportive che vanno coordinate ed armonizzate con quelle che si svolgono nella città e nel territorio di riferimento.

Sul piano istituzionale l'ipotesi avanzata è di dare vita ad un'autorità specializzata e sovraordinata, rispetto alla singola realtà, in grado di coordinare interessi di tipo trasversale (funzionale, economico, ambientale, ecc.) e che, in particolare, risultino in armonia con le tematiche legate sia alla tutela della costa sia allo sviluppo sostenibile del territorio.

Si tratta in ogni caso di linee di riferimento, di proposte di soluzioni appropriate, di idee da vagliare in concreto. Sarà nel prossimo futuro compito della Regione Emilia-Romagna fare un'attenta valutazione circa la concreta realizzabilità di queste ipotesi, anche attraverso il contributo e la partecipazione di tutti i soggetti interessati.

**L'Assessore alla Mobilità e ai Trasporti
 della Regione Emilia-Romagna**

Alfredo Peri

SOMMARIO

Presentazione

PAGINA

7

PARTE I**Il nuovo contesto normativo della pianificazione portuale in Italia**

- 1.1 LA LEGGE 84/94 E LA NUOVA CLASSIFICAZIONE DEI PORTI
- 1.2 LA LEGGE 84/94. LIMITI E INNOVAZIONI
- 1.3 LE "LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PIANI REGOLATORI PORTUALI" DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LL.PP.

PAGINA

15

PARTE 2**La pianificazione urbanistica e portuale in Emilia-Romagna**

- 2.1 LA DIMENSIONE URBANISTICA DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE IN EMILIA ROMAGNA
- 2.2 I PIANI SOVRAORDINATI: IL PRIT (PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI) E IL PIANO DELLA PORTUALITÀ TURISTICA

PAGINA

23

PARTE 3**Linee guida per la pianificazione portuale**

- 3.1 CRITERI DI ANALISI
 - TAV. 1 – I porti dell'Emilia-Romagna
 - TAV. 2 – Le caratteristiche dei principali porti regionali
- 3.2 RIMINI
 - TAV. 3 – Le connessioni territoriali
 - TAV. 4 – Identificazione dell'ambito portuale
 - TAV. 5 – I sotto-ambiti funzionali
 - TAV. 6 – I sotto-ambiti tecnico operativi
 - TAV. 7 – Le aree progetto d'integrazione città-porto
- 3.3 CESENATICO
 - TAV. 8 – Le connessioni territoriali
 - TAV. 9 – Identificazione dell'ambito portuale
 - TAV. 10 – I sotto-ambiti funzionali
 - TAV. 11 – I sotto-ambiti tecnico operativi
 - TAV. 12 – Le aree progetto di integrazione città-porto

PAGINA

23

3.4 CATTOLICA

- TAV. 13 – Le connessioni territoriali
- TAV. 14 – Identificazione dell'ambito portuale
- TAV. 15 – I sotto-ambiti funzionali
- TAV. 16 – I sotto-ambiti tecnico operativi
- TAV. 17 – Le aree progetto d'integrazione città-porto

3.5 PORTO GARIBALDI

- TAV. 18 – Le connessioni territoriali
- TAV. 19 – Identificazione dell'ambito portuale
- TAV. 20 – I sotto-ambiti funzionali
- TAV. 21 – I sotto-ambiti tecnico operativi
- TAV. 22 – Le aree progetto d'integrazione città-porto

3.6 GORO

- TAV. 23 – Le connessioni territoriali
- TAV. 24 – Identificazione dell'ambito portuale
- TAV. 25 – I sotto-ambiti funzionali
- TAV. 26 – I sotto-ambiti tecnico operativi
- TAV. 27 – Le aree progetto d'integrazione città-porto

PAGINA

99

PARTE 4**Prospettive per la pianificazione portuale**

- 4.1 INDIRIZZI GENERALI PER LA PIANIFICAZIONE PORTUALE
- 4.2 LA PIANIFICAZIONE PORTUALE E LE VALUTAZIONI AMBIENTALI
- 4.3 LE NUOVE COMPETENZE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA IN MATERIA DI PORTI E DEMANIO MARITTIMO
- 4.4 VERSO L'ISTITUZIONE DELL'AUTORITÀ PORTUALE REGIONALE
- 4.5 CONCLUSIONI

PAGINA

113

PARTE 5**Criteria per la pianificazione delle aree portuali in Emilia-Romagna**

- 5.1 LE LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL PRP
- 5.2 CRITERI PER LA PIANIFICAZIONE DELLE AREE PORTUALI IN EMILIA-ROMAGNA

PAGINA

123

APPENDICE

1.1 LA LEGGE 84/94 E LA NUOVA CLASSIFICAZIONE DEI PORTI

La L. 84/94 ("Riordino della legislazione in materia portuale") ha introdotto (art. 4) una nuova classificazione dei porti articolata su due categorie:

- la prima relativa a porti interessanti la difesa e la sicurezza dello Stato;
- la seconda comprende la generalità dei porti con funzioni commerciali, industriali, di servizio passeggeri, diportistiche, pescherecce, di approwigionamento energetico...

Rispetto al R.D. n. 3095 del 1895, le classi della 2^a categoria sono passate da quattro a tre: in particolare la L. 84/94 ha individuato nella 1^a classe i porti di rilevanza economica internazionale (porti



Porto di Cesenatico

sede di Autorità con volume di traffico merci non inferiore a 3.000.000 di tonnellate annue al netto delle rinfuse liquide o a 200.000 TEU - Twenty Feet Equivalent Unit); nella 2^a i porti di rilevanza economica nazionale; nella 3^a i porti di rilevanza economica interregionale e regionale. La classificazione, troppo generica per i porti della 2^a e 3^a classe della seconda categoria, avrebbe dovuto essere precisata per gli aspetti dimensionali, tipologici e funzionali da un apposito decreto. A tale scopo l'allora Ministero dei Trasporti e della navigazione (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) trasmise alle Regioni, nel luglio del 1996, una bozza di decreto, precisando per ogni classe gli indicatori di tipo quantitativo, funzionale e strutturale.

La Regione Emilia-Romagna, con delibera del Consiglio Regionale n. 503, 11 dicembre 1996, confermata dal prit98-2010 nei contenuti, accolse l'impostazione ministeriale includendo nella 3^a classe oltre Cattolica, Riccione, Rimini, Bellaria-Igea Marina, Cesenatico, Cervia, Porto Garibaldi, Goro, anche Gorino, Porto Verde, Marina Romea, Casal Borsetti.

In attesa di un'accettazione da parte del Ministero della proposta regionale e del Decreto attuativo sulla classificazione dei porti, in base alla L.R. n. 19/1976 riguardante il sistema portuale e la L.R. n. 11/83 (che ha introdotto alcune modifiche



Porto di Rimini



Porto di Cesenatico

**Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".
Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 28 del 4 febbraio 1994**

Art. 1. Finalità della legge

1. La presente legge disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti.
2. Il comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, è abrogato.

...omissis...

Art. 4. Classificazione dei porti.

...omissis...

Art. 5. Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore portuale.

...omissis...

7. Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III.
8. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle

opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Le regioni, il comune interessato o l'autorità portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano alle regioni a statuto speciale nei limiti dei rispettivi statuti. Le autorità portuali, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entità dei canoni di concessione.

9. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

...omissis...

Art. 6. Autorità portuale.

...omissis...

1.2 LA LEGGE 84/94. LIMITI E INNOVAZIONI

La legge n. 84/94 è unanimemente considerata una buona legge, che ha avuto effetti positivi sulla portualità italiana. Si tratta in effetti di una importante legge di riordino del settore che ha imposto una separazione tra la gestione amministrativa del porto e la gestione imprenditoriale delle Autorità portuali in ottemperanza alla normativa comunitaria. Sul piano generale, tuttavia non ha, nel concreto, risolto la tradizionale separazione tra la pianificazione portuale e quella urbanistica-territoriale, né ha avviato un reale decentramento delle competenze tecniche e amministrative (molti pareri, vincolanti anche per i porti minori, competono alle amministra-



Porto di Cattolica

zioni centrali). Un avanzamento di un certo interesse c'è stato nell'ambito dei piani regolatori dei porti sedi di Autorità portuale. La L. 84/94 ha previsto, in proposito, un organismo orizzontale di gestione e d'indirizzo (il Comitato portuale in cui sono presenti gli enti locali, le amministrazioni centrali e gli operatori interessati) e l'istituto dell'intesa tra Autorità portuale e comune per la formazione e l'adozione del Piano regolatore portuale.

Nonostante il nuovo quadro istituzionale e l'indirizzo del legislatore a promuovere i piani portuali in modo concertato, nella pratica di questi ultimi anni il piano del porto ha continuato ad essere redatto, rappresentato e valutato senza una visione d'insieme degli strumenti urbanistici e territoriali che governano l'assetto del territorio in cui i porti sono inseriti.

Mentre nelle città porto sedi di Autorità portuali (al momento 23) si è avviato un dibattito per molti versi conflittuale, sul rapporto tra piano portuale e piano urbanistico comunale, nelle città portuali minori (circa 120, 2^a e 3^a classe della II categoria, con l'esclusione dei porti turistici), la separazione tra i due piani è ancora più netta (i piani sono adottati, previa intesa con il comune, dalle Autorità marittime locali).

Per i porti minori la promozione dei piani portuali avviene secondo modalità molto variegata. Tra i promotori troviamo gli Enti porti, le ASI, i Consorzi industriali, i Comuni e molto spesso le stesse Autorità maritti-

me. In uno scenario, così articolato e in buona misura confuso, i piani portuali vengono sviluppati in modo ancora più settoriale e sommario nei confronti della pianificazione urbanistica.

Le ragioni dello scarso dialogo tra i due sistemi di pianificazione è da ricercare non solo nell'assenza nella L. 84/94 di un chiaro indirizzo circa i contenuti e le modalità di formazione dei piani portuali, ma anche nella generale crisi che da tempo ha investito la strumentazione urbanistica e territoriale.

Quest'ultima, salvo qualche eccezione che non riguarda in ogni caso la portualità di interesse regionale, non fornisce nessun indirizzo per la pianificazione e la progettazione dei nodi portuali: i piani regionali territoriali e dei trasporti sono, in proposito, troppo generici (limitandosi ad indicare senza poterle imporre, soltanto alcune linee di specializzazione); i recenti piani provinciali hanno evitato sistematicamente di misurarsi con le problematiche dei grandi porti; i piani regolatori comunali infine, vivono ancora conflittualmente la tradizionale separazione tra piano urbanistico e piano portuale.

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

Se teniamo conto che l'iter approvativo dei piani portuali si conclude con la verifica

regionale e che con il decentramento amministrativo le competenze gestionali sui porti minori sono state trasferite alle regioni, cui competono anche gli oneri finanziari delle opere di infrastrutturazione, risulta chiaro che è soprattutto nell'ambito della legislazione urbanistica regionale che si dovrà intervenire.

Allo stato attuale in nessuna legge urbanistica regionale, neppure in quelle più avanzate e articolate, c'è una nota, un articolo, un cenno relativo alla pianificazione delle aree portuali (un analogo discorso potremmo farlo per altri nodi logistici, a partire dagli aeroporti).

Alcune regioni, come il Friuli Venezia Giulia,

hanno tentato di promuovere con una specifica legge (L. n. 22/87) la predisposizione di un piano regionale dei porti, giungendo a definire anche i contenuti dei piani regolatori portuali. I risultati non sono stati soddisfacenti perché la questione nodale su cui intervenire resta, in buona sostanza, il piano regolatore comunale, del tutto sguarnito di fronte alla diversa dinamica delle aree portuali e alla loro domanda di autonomia. Le varie leggi regionali entrano in merito, a volte in modo analitico, sull'articolazione, sui contenuti degli elementi del piano regolatore comunale.

Nessuna legge tuttavia esamina la specificità dei piani urbanistici delle città portuali.



Porto di Porto Garibaldi

1.3 LE "LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PIANI REGOLATORI PORTUALI" DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI

Il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha recentemente predisposto una "Bozza" di linee guida per la redazione dei Piani regolatori portuali, relativamente ai porti maggiori che, come è noto, sono sottoposti a verifica e pareri vincolanti da parte dell'Amministrazione centrale: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per gli aspetti tecnico-funzionali, e Ministero dell'Ambiente per la valutazione dell'impatto ambientale.

Le linee guida, pur essendo state elaborate in funzione dei grandi porti, sedi di Autorità portuale, hanno una struttura metodologica che può essere estesa alla generalità delle aree portuali. In estrema sintesi, il Piano Regolatore Portuale è assimilato ad un piano strutturale (nel senso che deve essere coerente con il piano strutturale urbanistico del Comune, attuando in questo modo l'intesa tra Autorità portuale o Autorità marittima e Amministrazione comunale). Il Piano strutturale individua l'ambito portuale articolandolo in due sottoambiti principali: il porto funzionale-tecnico in senso stretto e le aree di sovrapposizione città-porto.

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

Per porto funzionale-tecnico si intende il sotto-ambito strettamente operativo del porto dove sono localizzate le attività

maggiormente incompatibili con la città, in tali ambiti si concentrano le opere marittime e di infrastrutturazione, le attrezzature, gli spazi e i servizi funzionali all'efficienza del porto; le aree di sovrapposizione città-porto (con aree demaniali e non) è lo spazio d'incontro tra i due sistemi: qui vanno collocate attrezzature portuali, e anche attrezzature propriamente urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità. Per aree di sovrapposizione città porto si intendono anche quegli innesti finalizzati a collegare il tessuto urbano con le aree portuali più permeabili e compatibili con i flussi e le attività urbane. Gli innesti hanno la funzione di restituire alla città alcune porzioni delle aree portuali, ma anche a rendere più funzionali alcune aree adiacenti al porto. In una prospettiva di piano in cui si ridefinisce l'ambito portuale, le aree di sovrapposizione città porto possono essere intese come veri e propri sottoambiti.

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

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

L'articolazione per sotto-ambiti è finalizzata da un lato ad individuare in misura

più approfondita le specificità delle aree operative del porto, in modo da concentrare su di esse le azioni del piano portuale mediante strumenti attuativi flessibili e di rapida approvazione, dall'altra ad eliminare le eventuali conflittualità tra Autorità portuale o Marittima e Comune affrontando le aree di sovrapposizione città-porto con strumenti urbanistici specifici per la loro valorizzazione e trasformazione (programmi integrati, piani di recupero e di riqualificazione urbana,...).

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

In questa prospettiva emerge con evidenza che il piano strutturale del porto fa parte del piano strutturale del Comune e che sulle aree più propriamente funzionali all'attività portuale (i diversi traffici commerciali, gli scali passeggeri, i moli industriali e le zone produttive, i porti pescherecci e turistici, (...), si intervenga con strumenti attuativi efficienti e definiti nei loro iter di approvazione ed attuazione. Questi ultimi possono essere assimilati ai Piani Operativi Triennali (POT) secondo quanto già previsto per i porti sede di Autorità portuale.

Esiste evidentemente un'analogia tra i

POT e i POC (Piani operativi comunali). Entrambi sono finalizzati a realizzare le opere pubbliche, le infrastrutture e le attrezzature previste dai Piani generali, entrambi hanno una validità temporale limitata (3 e 5 anni); entrambi sono adottati direttamente (i POT dal Comitato portuale e dalle Autorità marittime, i POC dall'Amministrazione comunale).

Sviluppando le tesi della Bozza del Consiglio Superiore dei LL.PP. si potrebbe argomentare che i piani operativi delle aree portuali siano una sezione specifica dei POC e che in linea di principio questi siano estesi ai sottoambiti più tecnici del porto, mentre per i sottoambiti di sovrapposizione e di correlazione si faccia ricorso, a seconda delle specificità locali, ad altri piani attuativi (PUA).

Lo schema metodologico in via di discussione per i grandi porti, può essere esteso anche ai porti minori. In particolare, pensando alla Regione Emilia-Romagna, è chiaro che l'ambito portuale è in realtà una grande area di sovrapposizione città-porto e che all'interno di essa, di conseguenza, vanno individuati i sottoambiti funzionali-operativi e rispetto a questi le aree specifiche di sovrapposizione città porto e le principali direttrici di connessione con la rete infrastrutturale e della mobilità urbana.

posizione e di correlazione si faccia ricorso, a seconda delle specificità locali, ad altri piani attuativi (PUA). Lo schema metodologico in via di discussione per i grandi porti, può essere esteso anche ai porti minori. In particolare, pensando alla Regione Emilia-Romagna, è chiaro che l'ambito portuale è in realtà una grande area di sovrapposizione città-porto e che all'interno di essa, di conseguenza, vanno individuati i sottoambiti funzionali-operativi e rispetto a questi le aree specifiche di sovrapposizione città porto e le principali direttrici di connessione con la rete infrastrutturale e della mobilità urbana.



Porto di Cesenatico

[1] Si veda, in proposito, R. Pavia e M. di Venosa, La pianificazione delle aree portuali. I porti delle città adriatiche, in "Urbanistica" n. 115/2000, e degli stessi autori, La pianificazione portuale, in "Il nuovissimo manuale dell'Architetto" sez. G (Urbanistica), G6 (Mobilità), Mancosu editore, Roma 2003

2.1 LA DIMENSIONE URBANISTICA DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE IN EMILIA-ROMAGNA

Nonostante la Regione Emilia-Romagna sia tradizionalmente impegnata sui temi della pianificazione territoriale e urbanistica e abbia più recentemente, attraverso il Piano Regionale dei Trasporti, tentato di integrare le infrastrutture per la mobilità e il trasporto con i sistemi insediativi e ambientali, a ben vedere, anche in questa Regione, in relazione alla natura ed agli scopi della pianificazione di sua competenza, non è stata convenientemente affrontata la specificità degli ambiti portuali.

A differenza di altri contesti regionali, non troviamo in Emilia-Romagna, ad eccezione di Ravenna (che come sede di Autorità portuale ha promosso ed adottato il proprio piano regolatore del porto), l'orientamento ad utilizzare specifici piani per le aree portuali minori (porti regionali e comunali).

La pianificazione delle aree portuali è interna alla strumentazione urbanistica ordinaria, in genere mediante piani particolareggiati, e più recentemente, programmi integrati.

Tale peculiarità va ricondotta, da un lato alla tradizionale autonomia degli enti locali dell'Emilia-Romagna e alla loro consolidata cultura urbanistica, dall'altro alle caratteristiche storiche e morfologiche dei centri urbani costieri. Questi ultimi si sono strutturati organicamente lungo i canali di sbocco a mare di torrenti e di reti artificiali (tutta

la costa romagnola è, del resto, un esteso sistema di canalizzazioni per il drenaggio, l'irrigazione e, in misura oggi molto ridotta, il trasporto).

Lo stretto rapporto tra la città e il porto (in passato destinato esclusivamente alla pesca e al trasporto) non solo si è mantenuto ben saldo nel tempo, ma negli ultimi decenni si è ulteriormente radicato attraverso una compresenza, lungo il canale, di attività diverse: dal diporto alla cantieristica, al residenziale, al ricettivo, al tempo libero.

Questa forte interazione di attività urbane, turistiche e portuali ha promosso sia l'impiego di strumenti urbanistici tradizionali nella pianificazione degli ambiti portuali, sia una strutturale sovrapposizione tra porto e città.

A differenza dei porti maggiori, dove la separazione tra tessuto urbano e area portuale è marcata e la sovrapposizione è limitata ad alcune zone, nei porti regionali dell'Emilia-Romagna la sovrapposizione è totale.

E' proprio la complessità e la specificità di questo aspetto che sfugge alla pianificazione urbanistica ordinaria.

Le attività portuali presenti nei porti regionali, se da un lato sembrano compatibili con le attività propriamente urbane (da qui la sovrapposizione è la prossimità), dall'altro hanno ognuna un proprio "dominio" tecnico, una micrologistica specifica, un modo particolare

di rapportarsi con il sistema urbano e le infrastrutture marittime.

Basti pensare all'attività peschereccia, alle sue attività di movimentazione e trasporto dei prodotti, alle sue esigenze di sicurezza, di spazi idonei e privi di interferenze, per avere la misura di come la pianificazione di queste aree, in contesti fortemente urbanizzati, sia complessa e difficile.

Altrettanto potremmo dire per i porti turistici all'interno di aree urbane. L'accessibilità e le connessioni con le grandi reti di comunicazione, l'attraversamento del centro urbano, l'esigenza di sicurezza e di privacy, ma anche il mantenimento di un dialogo visivo e d'uso con la città, sono tutti fattori deci-

sivi per il corretto inserimento del porto turistico nel sistema portuale urbano più complesso.

Che il piano urbanistico contenga in sé il piano del porto risponde, come vedremo più avanti, ad una effettiva esigenza di integrazione e di coordinamento, tuttavia non troviamo in Emilia-Romagna una procedura esplicita e concettualmente consapevole in questa direzione. In particolare, la L.R. n. 20/2000 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio", non individua elementi specifici per l'indirizzo e la valutazione della pianificazione portuale. Tuttavia la legge contiene alcuni dispositivi che, in prospettiva, potrebbero fornire interessanti ambiti applicativi e

di raccordo con gli indirizzi della L. 84/94. E' nell'ambito della pianificazione comunale che è possibile rintracciare i riferimenti per innovare le attuali modalità di formazione dei piani portuali.

L'aver articolato il piano urbanistico comunale in strutturale (PCS) e in operativo (POC) può essere di grande utilità per superare l'attuale separazione tra piano per la città e piano per il porto (tale separazione così evidente nei piani portuali dei grandi porti, è presente anche nei piani dei porti minori, e si manifesta in modo latente anche in Emilia-Romagna dove il piano urbanistico è esteso alle aree portuali).

Il Piano Strutturale comunale (art. 28 e



Porto di Porto Garibaldi



Porto di Porto Garibaldi

Legge regionale 24 marzo 2000, n. 20 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio"
pubblicata sul Bollettino Ufficiale n. 52 del 27 marzo 2000

Art. 1

Oggetto della legge

1. La Regione Emilia Romagna, in attuazione dei principi della Costituzione e dello Statuto regionale e in conformità alle leggi della Repubblica ed ai principi della L.R. 21 aprile 1999, n. 3, disciplina con la presente legge la tutela e l'uso del territorio al fine di:

- realizzare un efficace ed efficiente sistema di programmazione e pianificazione territoriale al servizio dello sviluppo economico, sociale e civile della popolazione regionale ed idoneo ad assicurare il miglioramento della qualità della vita;
- promuovere un uso appropriato delle risorse ambientali, naturali, territoriali e culturali;
- riorganizzare le competenze esercitate ai diversi livelli istituzionali e promuovere modalità di raccordo funzionale tra gli strumenti di pianificazione, in attuazione del principio di sussidiarietà;
- favorire la cooperazione tra Regione, Province e Comuni e valorizzare la concertazione con le forze economiche e sociali nella definizione delle scelte di programmazione e pianificazione;
- semplificare i procedimenti amministrativi, garantendone la trasparenza e il contraddittorio.

Art. 14

Conferenze e accordi di pianificazione

...omissis...

7. In considerazione delle conclusioni della conferenza di pianificazione, la Provincia e la Regione, in caso di PTCP, ovvero il Comune e la Provincia, in caso di PSC, possono stipulare un accordo di pianificazione che definisca l'insieme degli elementi costituenti parametro per le scelte pianificatorie, secondo quanto previsto rispettivamente dall'articolo 27, comma 3, e dall'articolo 32, comma 3.

8. Nella predisposizione e approvazione del PTCP o del PSC, la Provincia o il Comune tiene comunque conto dei contributi conoscitivi e delle valutazioni espressi in sede di conferenza di pianificazione e si conforma alle determinazioni eventualmente concordate con l'accordo di pianificazione, di cui al comma 7.

Art. 28

Piano Strutturale Comunale (PSC)

1. Il Piano Strutturale Comunale (PSC) è lo strumento di pianificazione urbanistica generale che deve essere predisposto dal Comune, con riguardo a tutto il proprio territorio, per delineare le scelte strategiche di assetto e sviluppo e per tutelare l'integrità fisica ed ambientale e l'identità culturale dello stesso.

...omissis...

Art. 30

Piano Operativo Comunale (POC)

1. Il Piano Operativo Comunale (POC) è lo strumento urbanistico che individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e trasformazione del territorio da realizzare nell'arco temporale di cinque anni. Il POC è predisposto in conformità alle previsioni del PSC e non può modificarne i contenuti.

...omissis...

Art. 31

Piani Urbanistici Attuativi (PUA)

...omissis...

Art. 39

Opere di interesse comunale

...omissis...

allegato della L. 20/2000) nel definire le linee strategiche di sviluppo e i limiti e le condizioni di sostenibilità, individua "le infrastrutture e le attrezzature di maggiore rilevanza per dimensione e funzione", "delimita" inoltre "gli ambiti del territorio comunale caratterizzati da differenti politiche di intervento e valorizzazione e diversi assetti funzionali...".

È evidente che è in questa sede che i Comuni, in osservanza alla L.R. n. 9/2002 (Disciplina dell'esercizio delle funzioni amministrative in materia di demanio marittimo e di zone di mare territoriale) devono delimitare e disciplinare, anche a mezzo di varianti specifiche, la zona portuale ricadente nell'ambito del territorio di competenza.

In questa prospettiva il Piano strutturale comunale contiene anche il Piano strutturale dell'ambito portuale, individuandone i sottoambiti funzionali e tecnici e le correlazioni con i sistemi infrastrutturale, insediativo e ambientale.

Una volta individuato l'ambito portuale con le sue articolazioni funzionali e relazionali, l'attuazione degli interventi e delle opere necessarie al suo sviluppo può essere attivata mediante un Piano Operativo di settore e, per alcune parti, attraverso specifici Piani attuativi (PUA). È tuttavia il Piano Operativo comunale, con il suo arco temporale di validità definito (5 anni), a sta-

bilire (non soltanto a livello terminologico, ma di contenuto) un chiaro raccordo con la pianificazione portuale definita dalla L. 84/94, dove si individua nel Piano Operativo Triennale (POT) lo strumento per l'attuazione delle infrastrutture e delle opere necessarie all'efficienza funzionale delle aree portuali. L'ambito applicativo del POC definito dagli artt. 30 e 39 della L. 20/2000 è molto articolato, qui interessa ricordare che esso provvede alla localizzazione, programmazione e realizzazione di opere pubbliche di interesse comunale e di quelle previste dagli strumenti di pianificazione territoriali sovraordinati, anche attraverso il ricorso ad accordi di programma. Il Piano operativo delle aree portuali può essere inteso come una sezione settoriale del Piano operativo comunale.

Lo schema metodologico qui proposto si propone da una lato di individuare una procedura unitaria per la pianificazione portuale, inserendola nel processo di formazione del Piano urbanistico generale, dall'altro di promuovere una maggiore attenzione ai contenuti analitici, funzionali e relazionali degli ambiti (e sottoambiti) portuali, la cui specificità non sembra essere stata finora pienamente colta.

In questa prospettiva emerge il ruolo positivo che può essere svolto dai Piani strutturali comunali.



Porto di Rimini

Nell'individuare nelle aree portuali ambiti strategici per lo sviluppo della città e del territorio, i Piani strutturali possono garantire una visione più complessiva, non soltanto sul piano locale, ma in una prospettiva territoriale più ampia, in relazione ai piani provinciali e regionali.

La Provincia, in coerenza con i piani

regionali sovraordinati (PRIT, Piano della Portualità turistica) potrebbe svolgere, in proposito, un ruolo attivo d'indirizzo e di orientamento al limite, come previsto dall'art.14 della L.R. 20/2000, provvedendo d'intesa con i comuni a recepire o delineare i PSC all'interno dei Piani di coordinamento territoriale.

2.2 I PIANI SOVRAORDINATI: IL PRIT (PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI) E IL PIANO DELLA PORTUALITÀ TURISTICA

In Emilia-Romagna i piani sovraordinati, che maggiormente si sono occupati di porti, sono il PRIT Piano Regionale Integrato dei Trasporti (1998) e il Preliminare all'aggiornamento del Piano per la portualità turistica (1999), che riporta le risultanze di uno specifico studio.

Il PRIT dedica molto spazio al porto di Ravenna, unico porto nella regione sede di Autorità portuale, con un traffico annuo di circa 21 milioni di tonnellate (1998) di cui circa 2,5 milioni di tonnellate distribuiti tra container e trailer.

Il Piano portuale di Ravenna, promosso dall'Autorità portuale d'intesa con il Comune è uno dei pochi esempi di pianificazione integrata e di concertazione tra porto e città. L'interesse del PRIT, tuttavia, è più rivolto al ruolo economico del trasporto marittimo, alle prospettive di sviluppo del settore cabotaggio (oggi limitato alla linea Ravenna-Catania), del servizio passeggeri, della logistica e dell'integrazione intermodale del traffico merci, in relazione soprattutto al potenziamento del Corridoio Adriatico e della transpadana ferroviaria, piuttosto che alle problematiche relative alla pianificazione urbanistica, che non appartengono alla dimensione del PRIT.

Altro tema affrontato dal PRIT è la navigazione interna nell'ambito del sistema idroviario padano-veneto. Allo stato attuale il ruolo svolto dal traffico idroviario rispetto a quello terrestre è estremamente modesto.

L'Emilia-Romagna esprime infatti una domanda pari a soli 400.000 tonnellate annue. Le prospettive di sviluppo sono tuttavia di notevole interesse, in relazione alla riqualificazione del sistema idroviario padano-veneto ed in particolare dell'idrovia ferrarese da Pontelagoscuro al mare.

In questa prospettiva un ruolo di rilievo viene assunto anche da Porto Garibaldi, sia per il collegamento con Ferrara, sia per il collegamento via mare con Ravenna (in relazione a tale nuovo ruolo il PRIT ha previsto una riorganizzazione del porto peschereccio al fine di rendere più agevole il canale di accesso).

La riorganizzazione della rete idroviaria prevede inoltre il by-pass di Ferrara, la realizzazione di un porto a Pieve Saliceto (RE) e la ristrutturazione delle banchine di Piacenza.

Mentre lo scenario programmatico attuativo della portualità fluviale si sviluppa su un arco temporale più esteso (1998-2010) ed è caratterizzato da una forte inerzia, la realtà dei porti costieri, e in particolare di quelli di competenza regionale, appare molto più dinamica e complessa.

Il fattore di sviluppo di maggiore rilievo è indubbiamente l'attività diportistica; ed è appunto alla portualità turistica che il PRIT dedica la sua attenzione.

I porti vengono analizzati dal punto di vista dell'offerta di posti barca da diporto. In seguito alle recenti realizzazioni l'offerta complessiva ammonta a 6.600 posti



Porto di Cattolica



Porto di Goro

barca (4.160 al 1997). Il forte incremento si è registrato soprattutto nei porti di Ravenna, Rimini e Porto Verde.

Il Preliminare all'aggiornamento del piano per la portualità turistica (1999) ha fissato in 11.666 la domanda complessiva di posti barca al 2005, poiché per quella data si prevede la realizzazione di altri 2.160 posti barca, si avrebbe un'offerta di 8.600 posti barca sufficiente a far fronte sia alla domanda di ormeggi permanenti che di transito.

L'aspetto di rilievo è che l'offerta delle nuove attrezzature per la portualità turistica si concentrerà soprattutto a Ravenna e nei porti classificati come regionali (circa il 70% depositi barca). In questi ultimi, è bene ricordarlo, la portualità turistica si

intreccia con altre attività portuali: pesca, navigazione crocieristica di corto raggio, trasporto di inerti e cantieristica.

Le funzioni portuali, aggiuntive rispetto a quelle diportistiche, non solo hanno effetti sulla mobilità di merci e persone, ma condizionano fortemente il traffico nautico lungo i canali di sbocco a mare che costituiscono la struttura organizzativa dei porti (e dei centri urbani costieri).

La presenza di diverse funzioni portuali, come abbiamo già osservato merita, in relazione ai diversi tipi di ricaduta, approfondimenti anche nella pianificazione territoriale. In realtà una serie di indirizzi per la programmazione e la realizzazione dei porti turistici sono contenuti nel Preliminare all'aggiornamento del Piano

per la portualità turistica nella forma di "criteri per la valutazione degli interventi". Tra le verifiche richieste troviamo: aspetti sulla dinamica costiera, collocazione lungo lo sviluppo costiero in relazione a strutture analoghe, relazioni con il tessuto urbano, impatto paesaggistico, standard funzionali, fattibilità economica, impatto e conseguenze sul tessuto socio-economico. Questi criteri (ripresi anche dal PRIT), riguardano solo in parte gli aspetti urbanistici, ambientali, economici-sociali e spaziali connessi alla pianificazione portuale. In realtà, anche in considerazione al fatto che sono aumentate le competenze normative e di coordinamento del territorio, sono maturati i tempi per l'elaborazione di una strategia di insieme.

Un aspetto su cui il Preliminare all'aggiornamento per il piano della portualità fornisce indirizzi utili per la riorganizzazione delle aree portuali è indubbiamente l'estensione delle funzioni crocieristiche di breve raggio, già presenti in alcuni porti della costa romagnola, ad un livello di vero e proprio servizio marittimo di linea per il trasporto passeggeri.

L'offerta escursionistica, che raggiunge attualmente il gradimento di circa 800.000-1.000.000 passeggeri ogni anno, è indubbiamente al di sotto della domanda espressa dal consolidato e dinamico settore turistico dell'area. Le escursioni sono oggi di breve raggio e sono indirizzate sia alla pesca sportiva sia a destinazioni turistiche come i centri della costa, le piattaforme metanifere, i vivai ittici, la foce del Po, la Baia degli Angeli. Alcune escursioni comprendono anche Pesaro e Venezia. Con un'adeguata riorganizzazione del naviglio (motonavi e aliscafi), degli attracchi e degli spazi portuali, il settore potrebbe agevolmente trasformarsi in un servizio crocieristico a medio raggio verso la laguna veneta, Ancona e la Croazia. Un servizio fluvio-marittimo consentirebbe inoltre un collegamento con Ferrara e l'asta del Po fino a Piacenza-Cremona.

In prospettiva, è molto verosimile prevedere, soprattutto per la costa compresa tra Cervia e Cattolica, maggiormente densa di centri balneari e turistici, un servizio di linea diretta tra i centri più impor-

tanti (Cesenatico-Rimini, Cattolica-Rimini e Riccione-Bellaria) e un servizio locale su tratte brevi di lunghezza massima di 20-25 Km.

Il trasporto merci interessa solo marginalmente i porti regionali: a Rimini e Porto Garibaldi è presente un modesto traffico di inerti proveniente dalla Croazia. Il dato non è di poco conto, rivela infatti da un lato la complessità dei porti regionali più importanti, dall'altra una realtà portuale caratterizzata da un'estrema sovrapposizione di funzioni e traffici con interferenze e disfunzioni sull'efficienza

complessiva del sistema.

Se si tiene conto, inoltre, che tra i porti regionali non esiste una effettiva specializzazione funzionale e che nel concreto ogni porto è in competizione con gli altri, risulta evidente non solo l'urgenza di un Piano della portualità regionale che tenga conto dell'insieme delle attività portuali e delle loro ricadute sul trasporto, sulla mobilità e sui sistemi insediativi e ambientali, ma anche l'opportunità di prevedere al più presto un organismo di coordinamento (Autorità portuale regionale) in grado di mettere a sistema l'intera rete portuale.



Porto di Porto Garibaldi

**LINEE GUIDA PER
LA PIANIFICAZIONE
PORTUALE**

3.1 LINEE GUIDA PER LA PIANIFICAZIONE PORTUALE

Criteria di analisi

Sviluppando le premesse contenute nei paragrafi 1.3 e 2.1 sono stati presi in esame i cinque porti di competenza regionale (Rimini, Cesenatico, Cattolica, Porto Garibaldi, Goro), analizzando per ciascuno l'ambito portuale, i sottoambiti funzionali-operativi e rispetto a questi ultimi le aree specifiche di sovrapposizione città porto e le principali direttrici di connessione con le reti infrastrutturali.

L'indagine è in parte descrittiva e in parte esplorativa-progettuale.

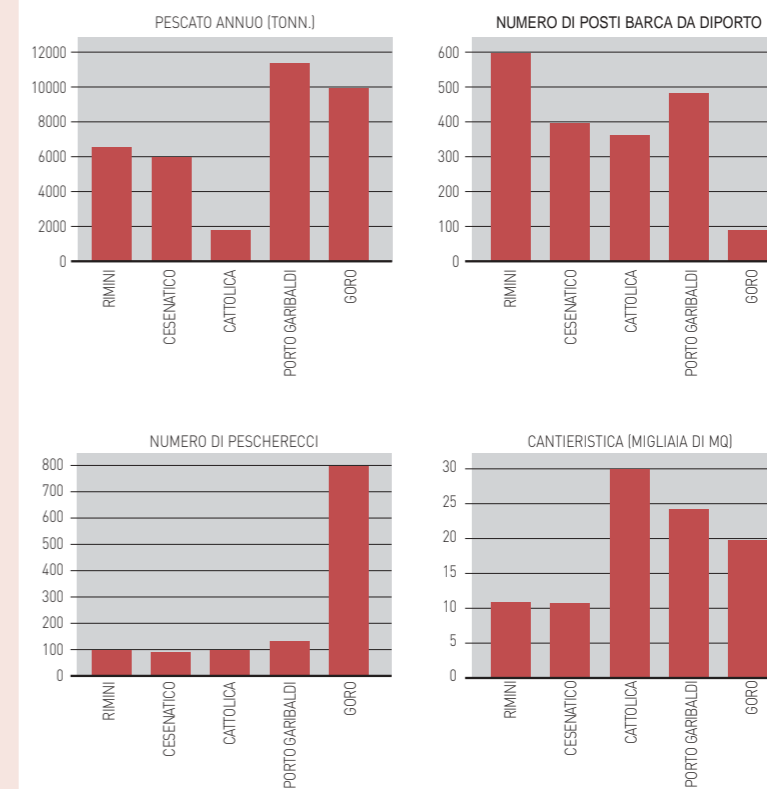
È descrittiva in quanto viene preso in esame il funzionamento dell'ambito portuale individuato dalle Capitanerie di porto in base all'estensione del demanio portuale e alla regolamentazione degli accosti.

È esplorativa-progettuale, invece, nella misura in cui individua i principali spazi di sovrapposizione città porto. Tali spazi indentificano in realtà delle aree critiche d'interazione su cui sviluppare approfondimenti tematici e progettuali in vista della ridefinizione dell'ambito portuale. In questo senso gli spazi di sovrapposizione città porto individuano possibili aree progetto di integrazione urbana.

(TAV. 1)
I PORTI DELL'EMILIA ROMAGNA



(TAV. 2)
LE CARATTERISTICHE DEI PRINCIPALI PORTI REGIONALI



3.2 RIMINI

Indice

- 1 Caratteristiche generali
- 2 L'ambito portuale
- 3 I sotto-ambiti funzionali-operativi
- 4 Aspetti tecnico-operativi
- 5 Aree progetto di integrazione città porto

3.2.1. Caratteristiche generali

Rimini, capoluogo di provincia con circa 130.000 ab., è con Ravenna il centro maggiore della costa romagnola. La città fa parte della estesa conurbazione lineare prodotta dall'intenso sviluppo balneare-turistico di questi ultimi decenni che ha pressoché cancellato l'originaria morfologia del suolo costiero costituito da depositi alluvionali, con cordoni di dune.

Il sistema insediativo, compreso tra la ferrovia adriatica, la ss n. 16 e l'autostrada, ha assunto i caratteri di dispersione e continuità realizzando una particolare città diffusa che si estende lungo tutta la costa adriatica dalla Romagna all'Abruzzo.

Nelle singole aree locali è possibile, tuttavia, rintracciare alcuni elementi specifici e peculiari dell'identità urbana. Rimini come nodo ferroviario e autostradale verso l'interno (Bologna) e la costa settentrionale-veneta, trova la sua specificità nel modo in cui il fiume Marecchia e il suo deviatore (1927-1942) hanno condizionato lo sviluppo della città. In particolare, determinante per la morfologia della città, è il rapporto tra il porto canale con il Centro Storico e la città balneare che si è costituita dalla seconda metà dell'800 al di là della ferrovia. Il canale scorre sul lato settentrionale del Centro Stori-

co (la città originaria fondata dai Romani rivela ancora oggi la sua struttura ortogonale) e trova nel ponte di Tiberio (14-24 d.c.) l'elemento che, molto verosimilmente, faceva da fondale monumentale al porto romano. In età moderna l'area portuale si è spostata progressivamente lungo il canale, via via che la linea di costa avanzava verso il mare per effetto dei detriti trasportati dal fiume. A partire dalla metà del '700 (il faro è del 1754) il canale fu prolungato con moli sempre più aggettanti in mare al fine di agevolare l'accesso al porto e contenere l'interrimento. I moli hanno prodotto l'erosione della costa di ponente e l'espansione della riva di levante.

3.2.2. L'ambito portuale

Per "ambito portuale" (art. 5 legge n. 84/94) si intende l'insieme degli spazi fisici, sia terrestri sia acquatici, riconosciuti idonei all'espletamento delle operazioni portuali. L'ambito portuale definisce, altresì, l'area di giurisdizione dell'Autorità portuale o, nei casi in cui quest'ultima non è istituita, dell'Autorità marittima; la sua individuazione è un'operazione che si colloca nel procedimento di elaborazione del Piano Regolatore portuale e risponde principalmente a vincoli di "ordine geografico" (comprendendo tutte le aree dema-

niali marittime incluse in un tratto di costa delimitato da due punti ben precisati) e "funzionale" (annettendo al porto quegli spazi, non necessariamente inclusi tra i beni del pubblico demanio, ma al porto legati da nessi di funzionalità - insediamenti industriali, aree cantieristiche, infrastrutture stradali e ferroviarie, ecc-).

L'Autorità marittima del porto di Rimini non ha ancora provveduto alla perimetrazione del proprio ambito portuale. Tale ritardo accomuna, in realtà, tutti i porti regionali dell'Emilia-Romagna e va ricondotto all'inesistenza di un processo di pianificazione portuale così come definito dalla legge n. 84/94.

In mancanza di un Piano Regolatore del porto, l'Autorità marittima di Rimini ha disciplinato l'ormeggio delle unità presenti nel porto canale tramite il "Regolamento degli accosti e degli ormeggi", emesso dal Capo di Compartimento e Comandante del porto (per i poteri attribuitigli dal Codice della Navigazione), con l'Ordinanza n.121/2001.

L'Ordinanza ha assegnato ad ogni settore portuale (peschereccio, diportistico, cantieristico, passeggeri e commerciale) specifici ormeggi (con i relativi specchi acquei) per tratti delimitati di banchine razionalizzando, di fatto, le destinazioni d'uso portuali consolidate nel corso del tempo. Non si tratta,

quindi, di uno strumento urbanistico ma di un documento tecnico-normativo finalizzato ad assicurare la corretta movimentazione delle unità in transito nel canale, la sicurezza delle operazioni portuali e la produttività delle banchine esistenti. E' assente, invece, una visione territoriale del bacino portuale, delle sue relazioni con il contesto circostante e, in modo particolare, con quelle aree e infrastrutture funzionalmente legate alle operazioni di banchina (si vedano in proposito le aree della cantieristica minore sulla riva sinistra del fiume Marecchia e le reti di adduzione al porto canale).

L'Ordinanza fa coincidere il porto di Rimini con il "tratto di canale compreso tra il ponte della Resistenza e l'imboccatura del porto, moli foranei compresi", escludendo quelle aree tra il ponte della Resistenza e il parco Marecchia, e non precisando il limite urbano del porto (tav.4). Nell'area portuale sono individuate, in modo lineare, le banchine destinate alle differenti attività portuali che schematicamente, a partire dal ponte della Resistenza, coincidono con i seguenti tratti funzionali (tav. 5):

1. circa 210 m (sulla riva destra e sinistra), destinati agli ormeggi delle unità diportistiche (Club Nautico, Circolo Velico Riminese, Lega Navale);

2. circa 560 m (sulla riva destra) e 225 m (sulla riva sinistra) per le unità da pesca;
 3. circa 230 (riva destra) per le unità turistiche;
 4. circa 120 m (riva destra) per gli ormeggi diportistici ed i traffici di unità da pesca (ormeggio e stazionamento, carico-scarico e spedizione del pescato);
 5. circa 165 (riva sinistra) per le unità militari;
 6. circa 390 (riva sinistra) per gli ormeggi della cantieristica e per le attrezzature di servizio al porto;
 7. molo di levante destinato in parte al traffico commerciale (relativamente agli inerti da costruzione provenienti dalla Croazia), in parte ai flussi passeggeri e diportistici.
- Nella giurisdizione dell'Autorità marittima non ricade la Darsena Turistica (Marina di Rimini) realizzata, su iniziativa di soggetti privati, su un'area demaniale di circa 103.000 mq.

3.2.3 I sotto-ambiti funzionali

Nel porto canale di Rimini sono presenti i seguenti sottoambiti funzionali:

- peschereccio;
- turistico e diportistico;
- passeggeri;
- cantieristico;
- commerciale

Sottoambito peschereccio

Le attività del settore peschereccio si organizzavano in una specifica filiera produttiva, (dal lavoro in mare fino al trasbordo del pescato, all'immagazzinamento e confezionamento, alla vendita e alla distribuzione) che interessa prevalentemente le banchine del porto canale, insieme ad alcune parti dei tessuti urbani contigui all'area portuale (intorno all'attività della pesca gravitano diverse attività commerciali, come quella conserviera, di trasformazione e l'industria del freddo costante, che si localizzano nella città a distanze variabili dal porto). L'Ordinanza del Comandante del porto di Rimini assegna alla funzione peschereccia il tratto di banchina di 225 m, sulla riva sinistra del canale Marecchia (in prossimità del Mercato Ittico), e i tratti di 563 m e di 120 m, sulla riva destra del canale (in corrispondenza del Consorzio Linea Azzurra e del Piazzale Boscovich).

La flotta peschereccia ammonta complessivamente a circa 90-100 unità (di piccolo, medio e grosso tonnellaggio) impegnate, prevalentemente, in un tipo di pesca "a strascico" e "volante". La produttività della attività peschereccia di Rimini oltre a risentire delle dinamiche strutturali che investono il comparto-pesca a livello regionale e nazionale (riduzione dei prezzi e della

domanda dei prodotti ittici, diminuzione delle catture, ecc.) è funzione del rendimento che il porto è in grado di assicurare in termini di efficienza delle operazioni in banchina (carico, scarico e spedizione dei prodotti) e rapidità dei collegamenti con il territorio circostante. Il carattere urbano del porto di Rimini non favorisce collegamenti efficienti con l'entroterra: le operazioni di primo confezionamento e di trasbordo del pescato si svolgono, infatti, in città, in corrispondenza del piazzale Boscovich (sulla riva destra del canale) e di fronte al mercato ittico (sulla sinistra del canale); la spedizione utilizza i circuiti viabilistici cittadini già fortemente congestionati. (In particolare, le strade che costeggiano il canale fino alla sottopasso della ferrovia, i tracciati della via Emilia -verso Bologna-, del via Romea -verso il Veneto- e nella via Flaminia -verso Pesaro e Fano).

Sottoambito turistico e diportistico

Il sottoambito turistico e diportistico comprende sia le banchine del porto canale destinate all'ormeggio delle unità diportistiche, sia la Darsena Turistica di S. Giuliano sulla testata destra del fiume Marecchia.

L'accosto e l'ormeggio delle aree da diporto all'interno del canale sono disciplinati dall'Ordinanza n.121/2001. In particolare, sono individuati i

seguenti tratti di banchina (tav. 5):

- metri 209 sulla riva sinistra;
- metri 447 sulla riva destra (esclusi gli accosti diportistici della darsena Faro sull'estremità del molo di Levante);

La maggior parte dei diportisti presenti nel canale sono associati in sodalizi nautici (Circolo Velico Riminese, Club Nautico e Lega Navale) e gestiscono le banchine del porto in regime concessorio.

Per quanto attiene i collegamenti infrastrutturali, questo sottoambito sconta le condizioni sfavorevoli che interessano, in generale, tutto il porto canale. L'accesso agli ormeggi, agli scali di alaggio e ai servizi del porto (rimessaggi, scivoli, parcheggi, ecc.) è garantito dai due viali di sinistra e destra del porto che disimpegnano tutte le attività portuali confluendo in una viabilità urbana.

La Darsena Turistica di S. Giuliano, detta anche Marina di Rimini (inaugurata nel 2002), occupa uno specchio d'acqua di circa 10 ha e contiene 660 ormeggi per imbarcazioni da 10 a 35 m. L'intervento della Darsena è stato realizzato, da soggetti privati, attraverso un Progetto Unitario convenzionato (Darsena Turistica, zona F4) che si completerà con il recupero, la salvaguardia e la protezione costiera degli arenili compresi tra il deviatore del

Marecchia e la Darsena stessa (Progetto Unitario F3).

All'interno della Marina è possibile fruire di una serie di attrezzature e servizi (scalo di alaggio, aree di bunkeraggio, sistemi di riciclo dell'acqua e di eliminazione del moto ondoso, ufficio della Capitaneria, locali per attività sportive, centro commerciale, ristoranti, bar, ecc.) che fanno di questo scalo un moderno porto turistico al centro dell'Adriatico.

L'area turistica della Marina si apre alla città non solo per essere la sede di importanti avvenimenti sportivi e culturali che coinvolgono l'intero territorio (BLURimini, eventi velici di livello nazionale ed internazionale, concerti e spettacoli all'aperto), ma anche perché è possibile accederci ed attraversarla grazie ad un percorso pedonale attrezzato sopraelevato che si sviluppa lungo tutto il suo perimetro esterno. Nonostante ciò, l'integrazione formale tra il porto turistico e contesto stenta ad attuarsi soprattutto se si considera il carattere marginale delle aree tra il centro servizi della Darsena, la testata del parco Briolini, e i tracciati urbani di via Ortigara e di via Lando che collegano lo scalo turistico alla viabilità territoriale (la tangenziale e i caselli autostradali di Rimini sud e nord).

Il progetto di ristrutturazione del parco Briolini [previsto nella variante al PRG,

zona G1), e l'approvazione dei Piani Particolareggiati di attuazione della zona D3 "zona di servizio alla portualità" (in fase di istruttoria comunale) contribuiranno a configurare una nuova centralità urbana e ad integrare con maggiore efficacia alcune attività del porto turistico con i luoghi notevoli della città di Rimini.

Sottoambito passeggeri

Per sottoambito passeggeri s'intendono le aree del porto destinate all'ormeggio dei traghetti e delle motonavi utilizzate per il trasporto dei passeggeri verso le differenti destinazioni turistiche (dal porto di Rimini è possibile effettuare piccole crociere sulla riviera romagnola, verso le numerose piattaforme off-shore localizzate a poche miglia dalla costa, verso Venezia e i paesi Balcanici). Sono inclusi in questa categoria funzionale gli attracchi delle imbarcazioni turistiche attrezzate per la itticoltura (attività per la pesca turistica professionale).

L'Ordinanza assegna a questi tipi di scali alcuni tratti di banchina localizzati sulla riva sinistra del canale. In particolare:

- circa m 13, a monte dell'imboccatura della darsenetta del Club Nautico;
- circa 40 m dall'asta del Monumento ai Caduti verso il faro, sulla banchina del Piazzale Boscovich (solo nel

periodo estivo e in determinate ore del giorno);
- banchina del molo di levante (solo per navi di grosso tonnellaggio).

Sottoambito cantieristico

I cantieri navali occupano le aree del demanio marittimo localizzate sulla destra del canale, in prossimità dello scalo di alaggio. I cantieri sono attrezzati per il servizio e l'assistenza alla nautica e alla pesca esistenti nel porto di Rimini. Le aree sono accessibili, da terra, tramite il viale della riva sinistra del fiume Marecchia; da mare, invece, è possibile utilizzare gli accosti che si sviluppano per circa 240 a partire dalla Caserma dei mezzi nautici.

Le aree della cantieristica saranno potenziate (con attrezzature e spazi a terra) grazie all'approvazione del Piano particolareggiato della zona D3 (zona di servizio alla portualità), la cui implementazione renderà disponibile circa 10.000-11.000 mq per la razionalizzazione e la riorganizzazione delle attività cantieristiche.

Sottoambito commerciale

I traffici commerciali riguardano prevalentemente una navigazione (sono assenti i traffici di cabotaggio) di circa 150-160 navi/anno (fonte: Capitaneria di Porto, dati 2000). L'ammontare complessivo delle merci (inerti da costru-

zione provenienti dalla Croazia) è di 350.000 tonnellate. Gli spazi destinati a questo tipo di attività coincidono con le banchine del Piazzale Boscovich.

3.2.4. Aspetti tecnico-operativi

In linea con l'impostazione metodologica suggerita nei capitoli precedenti (cfr. 1.4) Le "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali" del Consiglio Superiore dei LL.PP., si è provveduto all'identificazione nell'area portuale dei sotto ambiti funzionali e operativi e degli "spazi di sovrapposizione" città porto (tav. 6 e 7).

L'analisi del contesto portuale di Rimini ha dimostrato la convivenza delle due categorie di spazi all'interno della stessa attività funzionale. Tale specificità contraddistingue, in realtà, tutti gli altri porti inseriti nella Rassegna. In altri termini, nonostante la sovrapposizione totale tra tessuto urbano e porto, è possibile riconoscere, per ogni sotto ambito funzionale, sia quelle attività tecniche che ne esplicitano la funzionalità, sia quegli spazi in cui si realizzano più intensamente i rapporti di correlazione con la città:

a) gli spazi tecnici ed operativi del sottoambito peschereccio coincidono con i tratti di banchina di 225 m, sulla riva sinistra del canale Marecchia (in prossimità del Mercato Ittico), e di 120

m, sulla riva destra del canale (in corrispondenza del Consorzio Linea Azzurra e del Piazzale Boscovich). In questi spazi si svolgono prevalentemente le attività del trasbordo del pescato, del primo confezionamento e della spedizione. Tali attività rivelano sempre più l'incompatibilità con i tessuti e la vita città, ed esigono efficienza delle operazioni di banchina e rapidità delle reti infrastrutturali che ad esse fanno capo;

b) il sottoambito turistico e diportistico per sua intrinseca natura si dimostra compatibile con i tessuti della città. Spesso si riconosce a queste funzioni portuali il rango di attrezzature urbane e la qualità di luoghi notevoli. Ciononostante è possibile individuare gli spazi in cui si svolgono quelle attività tecniche dello scalo che esigono, più di altre, autonomia e poche interferenze con la città. Nella Marina tali attività coincidono con gli spazi interni allo scalo: le banchine di attracco, le attrezzature di servizio alla nautica, gli scali di alaggio, gli ambiti di rifornimento e di assistenza, i centri di controllo;

c) i sottoambiti cantieristico (sulla riva destra del canale) e commerciale (in corrispondenza del piazzale Boscovich) sono compresi tra gli spazi operativi. Sono attività produttive che richiedono alti livelli di funzionalità

delle banchine e, soprattutto, efficienza delle reti viabilistiche di collegamento territoriale.

3.2.5. Aree progetto di integrazione città porto

Spazi specifici di sovrapposizione porto-città sono stati individuati nei vari sottoambiti funzionali. In particolare, per:

a) il sottoambito peschereccio (tav. 6), gli spazi di sovrapposizione identificano quelle banchine, collocate sia sulla riva destra sia sulla sinistra del canale, utilizzate esclusivamente come ormeggio delle unità da pesca. Le aree d'integrazione città porto sono state identificate in corrispondenza del mercato ittico attorno al quale il Comune di Rimini intende promuovere progetti di riqualificazione urbana inseriti nell'ambito Unitario F9;

b) il sottoambito turistico e diportistico (tav. 6), le aree d'interazione coincidono, sulla riva destra, con il sistema lineare (di banchine portuali e di aree urbane) in cui sono collocati il Club Nautico Riminese, gli edifici della Capitaneria di Porto, il faro e la Dogana. Queste aree si configurano come testata urbana dei tracciati che, trasversalmente al canale, collegano il porto al Lungomare Tintori e al viale Principe Amedeo.

Sulla riva sinistra, gli spazi di sovrapposizione intercettano le aree portuali e urbane che si sviluppano dal ponte della Resistenza fino al ponte di Tiberio e, più a monte, fino al parco del Marecchia.

Progetti d'integrazione città porto sono individuati, inoltre, in corrispondenza della Darsena di S. Giuliano: sulla intersezione tra l'area del centro servizi della Darsena (con gli ingressi al porto, i parcheggi, la piazza sopraelevata e l'arrivo del percorso pedonale in quota) la testata del parco Briolini, e i tracciati urbani di via Ortigara e di via Lando.

LE CONNESSIONI
TERRITORIALI

TAV. 3

RIMINI



IDENTIFICAZIONE
DELL'AMBITO
PORTUALE

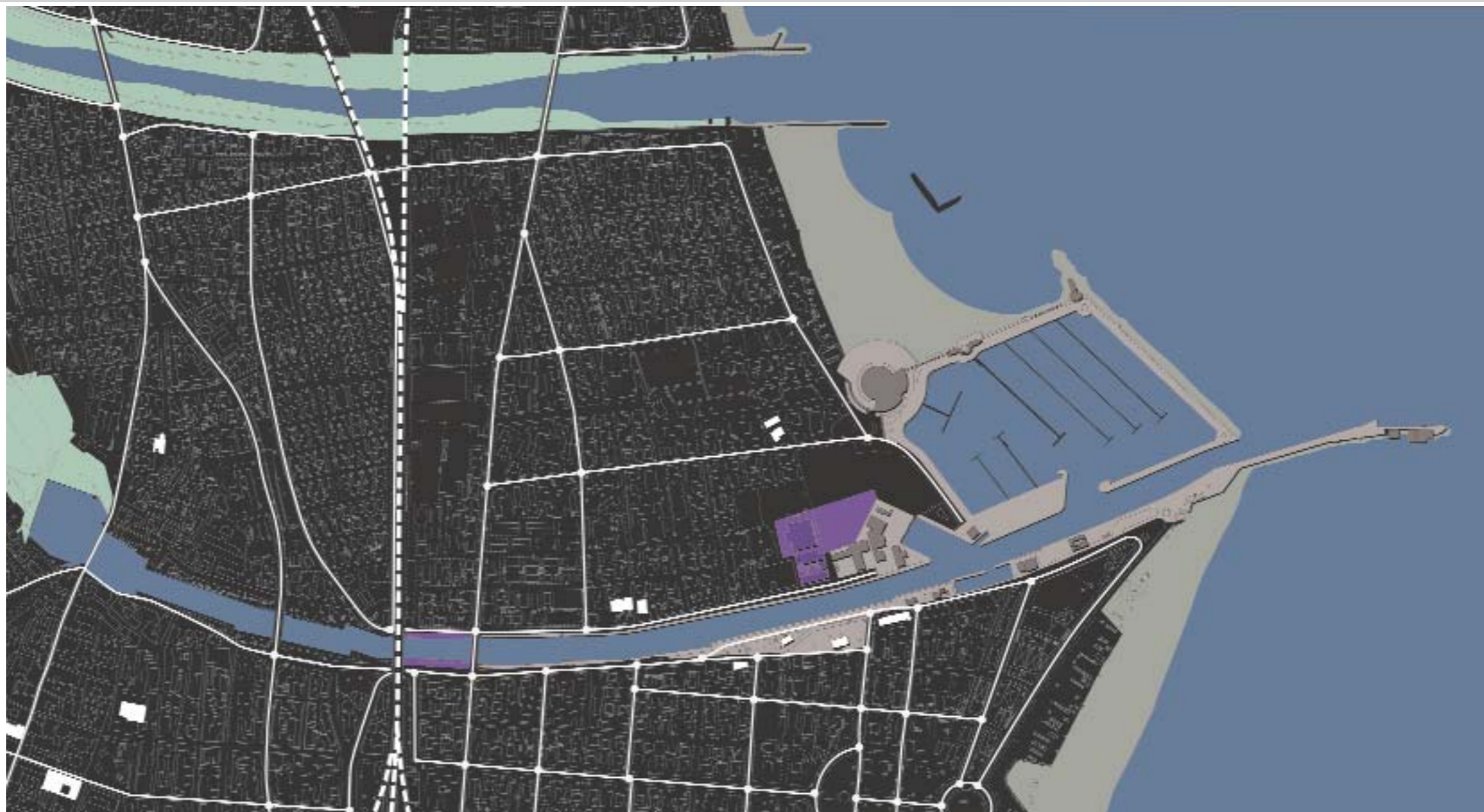
area portuale

ampliamenti
dell'area portuale

TAV. 4



RIMINI



I SOTTO-AMBITI FUNZIONALI

▭ ambito portuale

I SOTTO-AMBITI FUNZIONALI

▭ settore commerciale

▭ settore militare

▭ settore diportistico

▭ settore peschereccio

▭ settore cantieristico

▭ servizi portuali

▭ settore commerciale

TAV. 5

RIMINI



I SOTTO-AMBITI TECNICO OPERATIVI

viabilità di collegamento
territoriale

viabilità di accesso al porto

SOTTO-AMBITI TECNICO-OPERATIVI

settore
diportistico

settore
peschereccio

settore
commerciale

settore
cantieristico

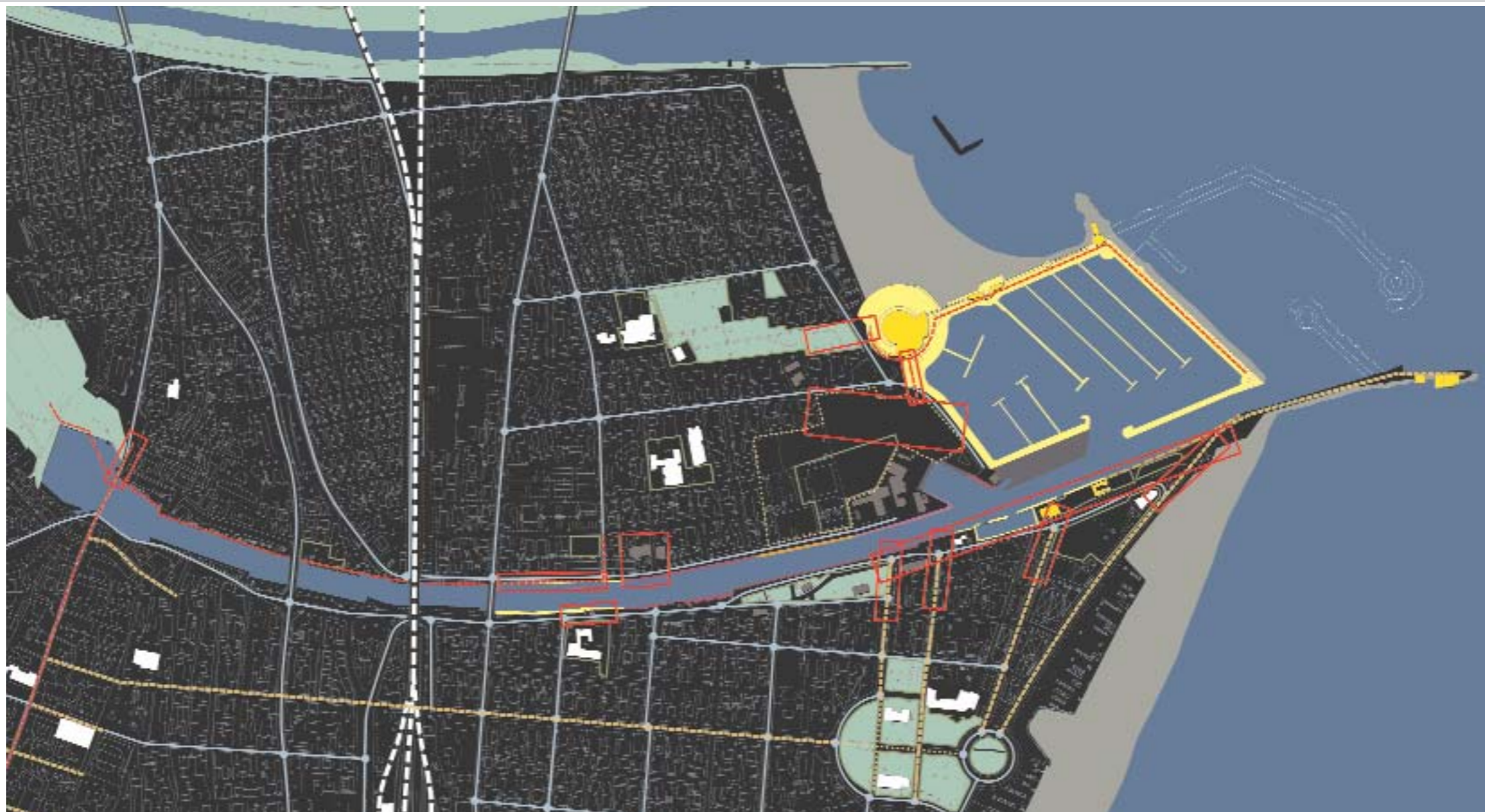


TAV. 6

RIMINI

LE AREE
PROGETTO
D'INTEGRAZIONE
CITTÀ-PORTO

sotto-ambiti
di relazione



TAV. 7

RIMINI

3.3 CESENATICO

Indice

- 1 Caratteristiche generali
- 2 L'ambito portuale
- 3 I sotto-ambiti funzionali-operativi
- 4 Aspetti tecnico-operativi
- 5 Aree progetto di integrazione città porto

3.3.1. Caratteristiche generali

Il comune (21.000 ab. circa), ubicato 20 km a nord di Rimini all'interno della densa conurbazione lineare della costa, nasce come scalo marittimo fortificato realizzato dalla Comunità di Cesena all'inizio del XIV sec. Il porto fu studiato e rilevato nel 1502 da Leonardo da Vinci per conto del Duca Valentino. Dopo un breve periodo sotto il dominio di Venezia, tornò a far parte dello Stato pontificio.

La struttura urbana, compressa tra la linea di costa e la ferrovia, è organizzata dal canale La Vena, che attraversa la città in posizione baricentrica. Il porto canale svolge prevalentemente funzioni pescherecce e diportistiche fino all'intersezione del cavalcavia della strada Romea, contrassegnata da due colonne erette dai veneziani nel 1581. Al di là, lungo il canale fino al ponte della ferrovia, è stato allestito il singolare Museo della Marineria dell'alto e medio Adriatico.

Il porto canale è protetto da due lunghi moli banchinati, mentre le sue sponde, anch'esse banchinate, sono state di recente riordinate e ripavimentate come percorsi pedonali. Nel primo tratto del canale (sponda sinistra, guardando il mare) sono state ricavate due darsene intercomunicanti (diporto e pesca), mentre sul lato opposto, si

sviluppa per un lungo tratto la vena Mazzarini.

3.3.2. L'ambito portuale

La delimitazione dell'area portuale segue la disciplina dell'Ordinanza n. 22/2002 emessa ed approvata dal Capo del Circondario Marittimo di Rimini. In questo documento il porto coincide con le banchine (di riva destra e sinistra del corso d'acqua) che si sviluppano a partire dal ponte di via Cecchini-via Negrelli fino all'imboccatura del canale (tav. 9).

Proseguendo da sud verso nord, si distinguono i seguenti tratti funzionali:

1. circa 60 m (a ponente del canale) e 46 m (a levante del canale) di banchine destinate allo stazionamento delle imbarcazioni del Museo galleggiante della Marineria. In questo tratto si concentrano, inoltre, i principali luoghi notevoli della città (il municipio, il teatro comunale, piazza Pisacane con il monumento ai Caduti, le colonne cinquecentesche, le rovine della Rocca, ecc.);
2. circa 237 m di banchina (sul versante ponente del canale) destinate all'ormeggio delle unità da pesca di piccolo e medio tonnellaggio;
3. circa 148 m, a levante, destinate al traffico peschereccio, cui fanno seguito, proseguendo da sud verso

nord, 51 m di banchine per gli ormeggi diportistici e 84 m di banchine per le unità da pesca di medio e grosso tonnellaggio;

4. le banchine del Vecchio Squero (circa 86 m), sul versante di ponente del canale, sono destinate in parte agli ormeggi diportistici, in parte ai pescherecci;
5. le banchine di ponente, a partire dallo Squero e proseguendo per circa 383 m verso nord, sono destinate al traffico peschereccio, nelle differenti attività dello carico/scarico e ormeggio delle unità per la pesca professionale;
6. sulla riva di levante per circa 330 m si alternano le funzioni pescherecce, di servizio (bunkeraggio, ecc.) e di transito temporaneo; le banchine della vena Mazzarini, fino al ponte di via Garibaldi, sono destinate alle attività diportistiche e gestite in regime concessorio dal Circolo Nautico Mazzarini e dal Circolo Motovelico Flavio Benaglia;
7. la darsena vecchia è destinata agli ormeggi diportistici (Circolo Nautico di Cesenatico), ad attività di servizio (alaggio, distributori gasolio, ecc.) e all'ormeggio delle unità per la pesca professionale in corrispondenza del viale Matteucci;
8. la darsena nuova è destinata all'approdo turistico Onda Marina;

9. il tratto conclusivo del canale, per circa 60-70 m (a destra e sinistra del corso d'acqua), destinati ad attività commerciali, passeggiare e di servizio rispettando una frequenza stagionale.

3.3.3. I sotto-ambiti funzionali

Nel porto canale di Cesenatico sono presenti i seguenti sottoambiti funzionali (tav. 10):

- peschereccio;
- turistico e diportistico
- passeggeri;
- cantieristico

Sottoambito peschereccio

Tale sottoambito interessa principalmente le banchine di ponente del porto canale insieme ai tessuti urbani (che gravitano attorno al mercato ittico) in cui si localizzano numerose attività commerciali (ristoranti, pescherie, ecc.) e produttive (magazzini per la lavorazione, refrigerazione del pescato, ecc.).

La flotta peschereccia può contare complessivamente 90 unità (di cui 75 appartenenti ad imprese locali, 15 provenienti dai porti limitrofi) e circa 5 mila tonnellate di pescato annue. Questi dati permettono al porto di occupare i primi posti delle classifiche nazionali per quanto riguarda la produzione itti-

ca. Nonostante ciò, l'operatività del comparto sconta alcune condizioni di disagio: gli scarsi livelli di accessibilità dello scalo, che utilizza una mobilità urbana (via Magrini, via Matteucci e via Moretti) fortemente congestionata; la sovrapposizione con le funzionalità di altri settori presenti nel porto (all'interno della darsena vecchia le sovrapposizioni con i traffici che fanno capo ai cantieri navali e agli ormeggi diportistici); la ridotta disponibilità di spazi operativi per le attività di sbarco, di prima lavorazione e di spedizione del pescato.

Sottoambito turistico e diportistico

Gli ormeggi diportistici e turistici occupano diverse zone dello scalo portuale:

1. la darsena vecchia, lungo la banchina di confine con l'approdo turistico, gestita dal Circolo nautico Cesenatico, attrezzata per dare ricovero a circa 80 posti barca;
2. la darsena nuova, in concessione ad Onda Marina, con circa 280 posti barche, dotata di una serie di servizi ed attrezzature di alto livello qualitativo (scivoli, gru, servizi generali, rifornimento, ecc.);
3. il primo tratto della vena Mazzarini, fino al ponte sulla via Garibaldi.

La marina occupa le aree della testata occidentale del canale, destinate prevalentemente ad attività produttive e

commerciali (cantieri navali, attività pescherecce, magazzini, ecc.). Tale sovrapposizione di funzioni, per molti versi incompatibili, è uno dei motivi dell'isolamento (funzionale e formale) dell'approdo turistico rispetto ai tessuti urbani circostanti. La mancanza d'integrazione contraddistingue, in realtà, anche le aree dislocate lungo il lato nord della marina, in corrispondenza del tratto finale del Lungomare, dove la presenza di cantieri navali minori, di alcune aree parcheggio, e di una scarsa qualità delle urbanizzazioni di base (marciapiedi, pavimentazioni, illuminazioni, arredi, ecc.) concorrono a configurare una tipica area di periferia interna.

L'accessibilità alla nuova darsena è garantita dai circuiti viabilistici cittadini di via Vespucci, di via Adrea Doria e di via Magrini che connettono a sud il nodo portuale con la circonvallazione, con la Romena e con l'autostrada A14.

Sottoambito passeggeri

Il porto di Cesenatico è un importante scalo di destinazione e partenza delle numerose crociere turistiche che interessano il bacino adriatico. Dal porto è possibile imbarcarsi per raggiungere e visitare gli altri centri della riviera romagnola, Venezia, alcuni paesi dislocati sull'opposta sponda dell'ex Jugoslavia.

Il dinamismo che contraddistingue questo tipo di attività trova conferma nei numerosi tratti di banchina destinati all'attracco delle motonavi per trasporto passeggeri. In particolare si segnalano:

- l'approdo del traghetto MIRKO, in corrispondenza dell'antico Squero;
- le banchine, lungo il versante di levante del canale, in corrispondenza delle Dogana;
- i tratti di banchina localizzati all'interno della darsena vecchia, in prossimità dello spigolo di accesso alla darsena stessa,
- i tratti terminali del canale, in corrispondenza dell'Autorità marittima (sulla banchina di levante) e del ristorante Urbano (sulla banchina di ponente).

Questo tipo di attività produce un indotto notevole nei confronti delle attività economiche dislocate lungo le banchine del porto canale. Non è un caso che alcuni importanti eventi turistici e folkloristici organizzati in città (Il Pesce fa Festa, il Palio della Cuccagna dell'Adriatico, ecc.), si legano ai programmi e agli itinerari delle numerose crociere che fanno scalo a Cesenatico.

Sottoambito cantieristico

Le attività della cantieristica minore si localizzano nelle aree di ponente, attorno alle due darsene (vecchia e nuova).

I magazzini, i rimessaggi, le aree di sosta, gli scivoli, le gru sono concentrate, tuttavia, all'interno della darsena vecchia, a nord dello spigolo d'accesso alla stessa darsena. L'operatività di questo sottoambito si adatta ad una condizione urbana non del tutto favorevole: in cui si sovrappongono diverse attività funzionali (i traffici pescherecci e diportistici).

3.3.4. Aspetti tecnico-operativi

a) settore peschereccio

Gli spazi operativi coincidono con le banchine (sul versante di ponente del porto canale) contigue alla via Matteucci, che si sviluppano fino al molo trapezoidale che separa la darsena vecchia dal canale principale. Su queste banchine si svolgono, con notevoli problemi di organizzazione e di logistica, le più importanti operazioni del settore: sbarco/imbarco, prima lavorazione, stoccaggio e spedizione. Anche l'accessibilità a questi ambiti sconta le difficoltà generate dall'uso dei circuiti cittadini già fortemente congestionati.

b) settore turistico-diportistico

Le aree operative coincidono con gli spazi interni della marina Onda Marina e con quei pontili, collocati nel primo tratto della vena Mazzarini, destinati all'ormeggio dei mezzi nau-

tici e alle operazioni di servizio (pulizia delle barche, rifornimento, varo, ecc.).

3.3.5. Aree progetto di integrazione città porto (tav. 12)

Le aree di sovrapposizione città porto si articolano tenendo conto dei differenti sottoambienti funzionali. In particolare per il:

a) settore peschereccio, le relazioni con la città si concentrano lungo le banchine (sia di levante sia di ponente del canale) che dall'antico Squero raggiungono il ponte di via Saffi. Queste stesse banchine, destinate all'ormeggio delle unità da pesca, sono oggi utilizzate come viali urbani grazie ai lavori di riqualificazione e ripavimentazione sostenuti recentemente dal comune di Cesenatico. Le relazioni tra il porto e la città si estendono, in realtà, fino al ponte di via Cecchini-via Negrelli, coinvolgendo il tratto di canale in cui è allestito il Museo galleggiante della Marineria.

b) settore turistico-diportistico, le aree d'integrazione si concentrano attorno ai seguenti nodi urbani e portuali:

1. Onda Marina e, in particolare, nelle aree in cui sono localizzati gli accessi alla Marina (sul prolungamento di viale Magrini e lungo via A. Doria);

2. Vena Mazzarini, in corrispondenza degli attracchi turistici collocati nel primo tratto del canale, cui corrispondono i tessuti urbani che si strutturano sull'impianto ortogonale di viale Roma e di viale L. da Vinci. In queste stesse aree è previsto il recupero ambientale della Vena Mazzarini e la demolizione del ponte di viale Garibaldi.

3. Testata del lungomare, (dove si collocano i cantieri navali, alcune aree parcheggio, ristoranti, ecc.) in collegamento con i percorsi pedonali che si sviluppano lungo il molo guardiano del canale;

4. Colonia Veronese, e in particolare, in corrispondenza del sistema lineare in cui si collocano, oltre all'antica Colonia, gli scali passeggeri, la Capitaneria di porto e il faro. In prossimità di questa area ricadono alcune importanti opere marittime in corso di realizzazione (progetto delle Porte Vinciane) nell'ambito del Progetto del Sistema di Difesa del Centro Storico e del Porto Leonardesco.

LE CONNESSIONI
TERRITORIALI

circonvallazione


rete viaria primaria

ferrovia

TAV. 8

CESENATICO



IDENTIFICAZIONE
DELL'AMBITO
PORTUALE area portuale

I SOTTO-AMBITI FUNZIONALI

ambito portuale

SOTTO-AMBITI FUNZIONALI



- settore commerciale
- settore diportistico
- settore peschereccio
- settore cantieristico
- settore passeggeri
- servizi portuali

TAV. 10

CESENATICO



I SOTTO-AMBITI TECNICO OPERATIVI

-  viabilità di collegamento territoriale
-  viabilità di accesso al porto

SOTTO-AMBITI TECNICO-OPERATIVI

-  settore diportistico
-  settore peschereccio
-  settore commerciale
-  settore cantieristico
-  servizi portuali
-  settore militare

TAV. 11



CESENATICO



LE AREE
PROGETTO
D'INTEGRAZIONE
CITTA'-PORTO

sotto ambiti
di relazione



3.4 CATTOLICA

Indice

- 1 Caratteristiche generali
- 2 L'ambito portuale
- 3 I sotto-ambiti funzionali-operativi
- 4 Aspetti tecnico-operativi
- 5 Aree progetto di integrazione città porto

3.4.1. Caratteristiche generali

Il comune, costituitosi nel 1896, ha oggi oltre 15.000 abitanti. Il nucleo originario medioevale sorge a circa 1 km dal mare su un terrazzo naturale. Il borgo aveva funzione di stazione di sosta in relazione alla via Flaminia (la medesima funzione è stata attribuita all'insediamento romano di cui sono visibili numerosi resti).

Le attività pescherecce di Cattolica risalgono al '700, quando alla foce del torrente Tavollo venne attrezzato un modesto porto canale. Lo sviluppo di Cattolica come centro balneare si è affermato progressivamente a partire dalla seconda metà dell'800 quando l'area fu servita dalla ferrovia Bologna-Ancona. Oggi, all'inizio del molo di ponente, si apre una darsena banchinata, destinata soprattutto all'attività peschereccia.

Il porto canale divide Cattolica dal comune di Gabicce (PS) e segna il confine tra le Marche e l'Emilia Romagna. Entrambi i comuni fanno parte della conurbazione costiera che si estende in questo tratto senza soluzione di continuità.

Questa condizione di confine ha verosimilmente inciso sullo scarso sviluppo del porto canale in termini di qualità urbana e di attrezzatura per il diporto.

3.4.2. L'ambito portuale

Le attuali destinazioni (tav. 14) delle aree

portuali sono individuate e disciplinate nell'Ordinanza n. 9/88, emessa e approvata dal Capo di Circondario Marittimo di Rimini. Il demanio portuale che compete all'Autorità marittima di Cesenatico, coincide con le banchine di ponente e levante del torrente Tavollo che, dai moli di ingresso al porto, si estendono linearmente fino al ponte Tavollo, sul prolungamento di via I. Bandiera. Le funzioni portuali si articolano nel modo seguente:

- banchina di ponente:

1. dal punto d'ingresso alla darsena fino alla radice del ponte girevole, tratto destinato alle attività pescherecce (carico-scarico e spedizione del pescato);
2. dal ponte girevole fino allo scalo di alaggio, tratto destinato all'ormeggio delle unità da pesca di piccolo tonnellaggio;
3. dallo scalo di alaggio al ponte Tavollo, tratto destinato prevalentemente all'attività peschereccia, se si escludono le aree di servizio contigue all'alaggio (destinate alle operazioni di allestimento e riparazione delle imbarcazioni), e le banchine a ridosso del ponte Tavollo, lungo le quali ormeggiano le unità di diporto.

- banchina di levante:

4. dal canale d'ingresso al porto fino al ponte girevole, tratto destinato all'ormeggio di motonavi passeggeri;
5. dal ponte girevole al ponte Tavollo, tratto di banchina utilizzato per le attività diportistiche e pescherecce.

- darsena;
- 6. lungo i lati sud ed ovest della darsena, destinazione prevalentemente peschereccia, se si escludono circa 10 m di banchina (lato sud), riservati agli approdi dei mezzi nautici dell'Autorità marittima;
- 7. lungo il lato nord e lo spigolo di ingresso alla darsena, destinazione peschereccia (per circa 80 m) e diportistica (cutter a vela e imbarcazioni da diporto).

3.4.3. I sotto-ambiti funzionali

Nel porto canale di Cattolica sono presenti i seguenti sottoambiti funzionali (tav. 15):

- peschereccio;
- turistico e diportistico;
- passeggeri;
- cantieristico.

Sottoambito peschereccio

Il porto di Cesenatico svolge prevalentemente un'attività peschereccia.

Questa particolare vocazione si radica nella storia della città e del suo porto e trova testimonianza non solo nella struttura urbana (incardinata sui luoghi della marineria come il porto, la Casa del Pescatore, il mercato ittico, il centro di depurazione, le pescherie, i negozi specializzati in forniture nautiche, ecc.), ma soprattutto nel tessuto sociale occupato in prevalenza nell'attività marittima (a

Cattolica operano, già dagli anni '30, forme innovative di associazionismo tra i lavoratori marittimi).

La flotta peschereccia supera le 100 unità (di medio e grosso tonnellaggio), impegnate nella cattura di vongole e cozze, (3.000 t./anno), alici e sarde (2.000 t./anno).

Nonostante la vocazione peschereccia del porto canale, mancano spazi operativi adeguati alle attuali necessità del comparto-pesca e alle sue notevoli potenzialità di crescita.

Le operazioni di scarico e trasferimento del pescato (verso il mercato ittico, le pescherie locali, il centro di depurazione e i mercati dell'hinterland portuale), si svolgono all'interno di spazi limitati (l'attività di trasbordo del pescato si svolge, con grosse difficoltà operative, sulla ridotta banchina in cui è collocato il faro), e utilizzano i circuiti viabilistici cittadini che si divincolano tra i tessuti compatti della città (via lungo Tavollo, via del Porto, via Caboto, via Macchiavelli, via Petrarca).

Sottoambito turistico e diportistico

Gli spazi portuali attualmente destinati all'attività diportistica sono limitati a pochi tratti di banchina (lungo il torrente, le banchine a ridosso del ponte Tavollo; in darsena, lungo il lato est) e ad un ridotto numero di accosti utilizzati per lo più da piccole imbarcazioni (cutter a vela e unità da diporto di piccola dimensione).

Il comune di Cattolica, con l'obiettivo di sviluppare le reali potenzialità turistiche dello scalo cittadino, ha redatto ed approvato nel 1989 il Piano Particolareggiato dell'Area portuale che, dopo un lungo iter approvativo e gestionale (il PP ha subito due importanti varianti generali nel 1993 e nel 1998) è oggi nella sua fase di implementazione. Il Piano promuove la riorganizzazione funzionale delle attività già presenti nel canale (cantieristiche e pescherecce), e il potenziamento della dotazione turistica tramite la realizzazione di una Nuova darsena a mare (con circa 220 posti barca) e di una darsena interna, nelle aree limitrofe ai cantieri Ferretti (con circa 60 posti barca).

Si prevede, inoltre, il trasferimento a sud della passerella mobile, in prossimità della darsena interna.

Sul versante amministrativo e gestionale una società pubblico-privata (Marina di Cattolica srl) opera per attuare i singoli progetti del piano particolareggiato, (è in fase di approvazione il progetto esecutivo della Darsena a mare, mentre la realizzazione della Darsena attende solo il rilascio della concessione demaniale).

Sottoambito passeggeri

L'attività passeggera si svolge lungo le banchine di levante del torrente. Anche a Cattolica, come nella maggior parte dei porti regionali dell'Emilia-Romagna, si organizzano piccole crociere che rag-

giungono in breve tempo le principali località presenti nella zona (la riviera romagnola, le piattaforme off-shore ecc.). La funzione passeggera è, tuttavia, poco sviluppata, anche se, la realizzazione delle previsioni del Piano Particolareggiato della zona portuale, porterà ad uno sviluppo di questo tipo di traffico.

Sottoambito cantieristico

Le aree destinate alla cantieristica si sviluppano lungo il versante occidentale del torrente Tavollo.

Il Piano particolareggiato dell'area portuale prevede per questo tipo di attività una profonda trasformazione che si realizzerà in tre differenti comparti edificatori.

1. Comparto "nuova darsena interna ed area direzionale direzionale/residenziale/commerciale" in cui si prevede una nuova area cantieri dove ricollocare tutte le attività attualmente esistenti nella zona;
2. Comparto "area Carli" (destinato a cantieri ed officine navali) in cui si prevede il potenziamento delle attrezzature di servizio della nautica;
3. Comparto "area ampliamento cantieri navali" in cui si prevede l'espansione dell'attività portuale e cantieristica (cantieri, officine, rimessaggio, lavorazioni, ecc.) in aree idonee e facilmente accessibili collocate a monte del ponte di via I. Bandiera.

3.4.4. Aspetti tecnico-operativi (tav. 16)

a) sottoambito peschereccio

Gli spazi operativi coincidono con le banchine di ponente del torrente Tavollo che, dallo spigolo d'ingresso della darsena, si sviluppano fino alla radice del ponte girevole. Qui si svolgono le principali operazioni di scarico, di prima lavorazione e di stoccaggio del pescato. Da queste stesse aree, inoltre, i prodotti ittici sono caricati e trasportati verso le differenti destinazioni (mercato ittico, centro di depurazione, pescherie, mercati extra locali, ecc.). Spesso queste attività si dimostrano incompatibili con i tessuti urbani circostanti e, in particolare, con le funzioni residenziali costrette a convivere con l'inquinamento acustico (oltre che ambientale) generato dai rimorchi che attraversano la città.

b) sottoambito cantieristico

Le aree operative di questo sottoambito funzionale coincidono con:

1. gli spazi attrezzati per il servizio alla nautica da diporto e peschereccia (in particolare, quelli collocati nel comparto "darsena interna");
2. le aree e le officine presenti nel comparto "Carli" (di cui si prevede il potenziamento e la riqualificazione).

3.3.5. Aree progetto di integrazione città porto (tav. 17)

Le aree progetto d'integrazione città porto interpretano le potenzialità morfologiche della città di Cattolica e del suo sito portuale. In particolare, sono state individuate:

1. le aree in corrispondenza della "banchina ovest" che prolungano, alla quota di via Spinelli, il lungomare verso il molo pescherecci;
2. le aree definite nel piano Particolareggiato "Piazza del porto", in cui si prevede il recupero del waterfront portuale e la riorganizzazione della mobilità di accesso e di servizio allo scalo peschereccio;
3. le aree in corrispondenza della "darsena interna". Anche in questo caso i progetti di integrazione città porto tengono, estendendone in parte le previsioni, del Piano Particolareggiato: le relazioni ricercate fanno corrispondere le attività diportistiche della darsena e ai tessuti urbani che si attestano, trasversalmente al canale, sull'asse che collega il porto alla Piazza A. De Curtis;
4. le aree di via "I. Bandiera" che concludono e proiettano sulle banchine portuali l'asse urbano di via I. Bandiera;
5. le aree del "parco del Tavollo". Sulla testata meridionale del sistema urano e portuale.

LE CONNESSIONI TERRITORIALI



autostrada

circonvallazione
rete viaria

primaria




ferrovia

TAV. 13

CATTOLICA



IDENTIFICAZIONE
DELL'AMBITO
PORTUALE area portuale

I SOTTO-AMBITI FUNZIONALI



ambito portuale

SOTTO-AMBITI FUNZIONALI

- settore diportistico
- settore peschereccio
- settore cantieristico
- settore militare
- servizi portuali



I SOTTO-AMBITI TECNICO OPERATIVI

-  viabilità di collegamento territoriale
-  viabilità di accesso al porto

SOTTO-AMBITI TECNICO-OPERATIVI

-  settore diportistico
-  settore peschereccio
-  settore commerciale
-  settore cantieristico

TAV. 16

CATTOLICA



LE AREE
PROGETTO
D'INTEGRAZIONE
CITTÀ-PORTO



sotto-ambiti
di relazione



3.5 PORTO GARIBALDI

Indice

- 1 Caratteristiche generali
- 2 L'ambito portuale
- 3 I sotto-ambiti funzionali-operativi
- 4 Aspetti tecnico-operativi
- 5 Aree progetto di integrazione città porto

3.5.1. Caratteristiche generali

Porto Garibaldi è parte dei sette lidi di Comacchio (Spina, Estensi, Porto Garibaldi, Scacchi, Pomposa, Nazioni, Volano) che si estendono, per ventitré chilometri, dalle foci del Reno al Po di Volano. Il sito, il cui primo nome fu quello di Magnavacca, ad indicare un territorio senza colture (vacua), è conosciuto fin dal XIII sec. come Portum Maiavache ed assunse il nome attuale in onore a Giuseppe Garibaldi che vi sbarcò nel 1849.

Il porto è localizzato nel tratto terminale del canale Pallotta che collega Porto Garibaldi con Comacchio. Il suo scavo risale al secolo scorso, mentre le opere per prolungamento del molo guardiano (452 m) sono state realizzate nella metà del secolo scorso.

Porto Garibaldi si segnala a livello nazionale per la sua vocazione peschereccia. È sede, inoltre, di una moderna Marina turistica (Marina degli Estensi) inserita in un contesto di notevole valore paesaggistico.

L'imboccatura del canale è protetta, oltre che dal molo guardiano, da altri due moli, più piccoli, paralleli a quello principale.

Porto Garibaldi è sbocco a mare di una importante idrovia che collega la città lagunare di Comacchio a Ferrara e, quindi, al Po. Il sito fa parte del parco del Delta del Po.

3.5.2. L'ambito portuale

La delimitazione dell'area portuale segue la disciplina dell'Ordinanza n. 31/98 (ss.mm.ii) emessa ed approvata dal Capo del Circondario Marittimo del porto di Porto Garibaldi.

L'ambito portuale coincide con le banchine (di riva destra e sinistra del canale Magnavacca) che si sviluppano a partire dai moli guardiani fino al ponte carrabile della Romea (vedi tav. 19).

Procedendo lungo i percorsi di via Caduti del Mare-via Matteotti, è possibile distinguere i seguenti tratti funzionali di banchina:

1. dal faro alla via Volturmo (civ 30 di via Caduti) banchine destinate prevalentemente al trasporto passeggeri. In questo stesso tratto è previsto l'accosto del traghetto porto Garibaldi-Lido degli Estensi;
2. dal civ. 30 di via Caduti fino al ponte di via Romea, tratto di banchina destinato alla attività peschereccia (accosto, carico-scarico, rifornimento, smistamento del pescato).

Sulla riva opposta del Magnavacca le attività portuali si sviluppano, lungo il canale, a partire dall'Istituto Ipsia fino al ponte di via Romea. In particolare, è possibile distinguere i seguenti tratti funzionali:

1. dall'Ipsia fino all'insenatura dello scalo di alaggio, banchina destinata prevalentemente alle attività di servizio:

- (riparazione delle unità natanti, rimesaggio e locazione delle imbarcazioni, o accosto temporaneo);
- dallo spigolo ovest dello scalo di alaggio fino al canale delle Vene, banchina destinata all'ormeggio delle unità diportistiche;
 - tratto interno alla darsena sud, destinato agli ormeggi temporanei e di emergenza;
 - tratti esterni alla darsena sud destinati agli attracchi dei mezzi navali militari e alle operazioni di bunkeraggio;
 - il complesso della Darsena sud di Lido degli Estensi è riservato agli attracchi turistici e diportistici. Si estende a partire dal ponte della Romea fino alla darsena in cui sono collocati i pontili galleggianti asserviti in concessione alla società Marina degli Estensi.

3.5.3. I sotto-ambiti funzionali

All'interno del canale Magnavacca sono presenti i seguenti sottoambiti funzionali (tav. 20):

- peschereccio;
- turistico e diportistico;
- passeggeri;
- cantieristico.

Lungo il tratto iniziale della banchina di riva destra del canale, attraccano (3 volte la settimana), alcune imbarcazioni commerciali attrezzate per il trasporto di ghiaia e argilla.

Sottoambito peschereccio

L'attività peschereccia interessa principalmente le banchine di ponente del canale che si sviluppano seguendo i tracciati viabilistici di via Dei Caduti del Mare e di via Matteotti.

Lungo questo stesso versante del canale si organizzano le principali attività che fanno capo al settore ittico: sbarco e imbarco, attività di manipolazione del pescato, di produzione del ghiaccio e di spedizione. Anche il mercato Ittico, gestito dalla cooperativa Piccola e Grande Pesca, è localizzato sulla riva sinistra del canale insieme ai numerosi ristoranti e pescherie. Porto Garibaldi è considerato tra le prime marinerie d'Italia. La flotta peschereccia, impegnata essenzialmente in un tipo di pesca "a rete volante", raggiunge complessivamente 140 unità di piccola, media e grande stazza (20 unità superano le 60 tonnellate di stazza lorda e 16 hanno capacità pari a 35 tonnellate).

L'operatività di questo settore è, tuttavia, compromessa dalla ridotta accessibilità delle banchine portuali e dalla sovrapposizione tra le attività commerciali del porto e le attività urbane (residenziali, del tempo libero, ecc.).

Sottoambito turistico e diportistico

Questo sott'ambito occupa prevalentemente le banchine della riva destra del canale Magnavacca. Le imbarcazioni

diportistiche ormeggiano nella darsena interna e nella darsena turistica Marina degli Estensi.

Nella darsena interna sono disponibili:

- i pontili galleggianti, in concessione all'Assonautica di Ferrara;
- il molo prospiciente il Cantiere Nautica;
- il complesso della darsena sud di Lido degli Estensi.

La darsena turistica Marina degli Estensi è raggiungibile via mare, percorrendo il Canale delle Vene che si apre sulla banchina sud, all'altezza della dogana. Via terra, invece, lo scalo turistico è direttamente connesso con lo svincolo che immette sulla Romea. La Marina occupa uno specchio acqueo di circa 3 ha ed è dimensionata per ospitare circa 400 imbarcazioni con un pescaggio fino a 4 metri. Al suo interno è equipaggiata con moderni servizi ed attrezzature (distributori, scalo di alaggio per piccole imbarcazioni, cantieri per le riparazioni, rimesaggi e parcheggi).

Sottoambito passeggeri

Porto Garibaldi è un importante polo per il diporto nautico naturalistico sportivo e culturale. Questa vocazione è sostenuta da alcune favorevoli condizioni geografiche: la vicinanza alla costa istriana, che permette traversate protette dai venti di grecale; la collocazione tra la foce del Reno e quella del Po; l'inserimento nel contesto naturalistico del parco del Delta del Po. La quali-

tà paesaggistica del sito consente di praticare il birdwatching anche alle imbarcazioni d'altura.

Dal porto canale è possibile effettuare escursioni d'interesse culturale e naturalistico, e risalire l'importante idrovia (recentemente attrezzata per il diporto in acque interne) che collega la città di Comacchio a Ferrara.

Il servizio passeggeri è garantito da numerose motonavi (Delfinus, Albatros, Glentor, Moby Dick, Pegaso) che attraccano nel tratto di banchina compreso tra il faro e il civico 30 di via Caduti.

Tra le attività turistiche che fanno capo al sottoambito passeggeri va compresa, inoltre, la pesca sportiva, particolarmente praticata in questa area per la rilevanza delle prede disponibili (tonni, alcune specie di pescecani e numerosi pesci azzurri).

Sottoambito cantieristico

Le aree portuali destinate al settore cantieristico sono dislocate lungo la riva destra del canale. In particolare, si segnalano:

- le aree adiacenti allo scalo di alaggio;
- le aree della Nautica del porto, adiacenti al complesso della Marina degli Estensi

3.5.4. Aspetti tecnico-operativi (tav. 21)

Sottoambito peschereccio

Gli aspetti operativi mettono in luce alcu-

ni spazi e attività determinanti alla funzionalità del settore pesca: il carico e lo scarico del pescato; le attività di prima lavorazione (refrigerazione e stoccaggio); la spedizione verso mercati collocati in aree geografiche vicine il trasferimento verso i centri refrigerazione, verso il mercato all'ingrosso o alle pescherie locali. Queste attività hanno bisogno di efficienza, di una relativa autonomia rispetto ai tessuti urbani e, soprattutto, di viabilità di accesso funzionale.

Gli spazi operativi del sottoambito peschereccio coincidono con le banchine di sinistra del Magnavacca che si sviluppano a partire dal civico 30 di via Caduti del Mare fino al ponte della Via Romea. In questo lungo tratto di banchina si localizzano, inoltre, la dogana, il mercato ittico, la capitaneria di porto ed alcune attività commerciali (ristoranti, pescherie, ecc.). L'accessibilità è compromessa dalla congestione dei tracciati viabilistici e, in particolare, dal carico automobilistico di via Caduti del Mare e di via Nino Bonnet che smistano tutta la mobilità urbana e portuale.

Sottoambiti cantieristico e turistico

Gli spazi operativi del settore turistico coincidono con i pontili interni della Marina degli Estensi e della Darsena Sud. Questi ambiti sono serviti da un viabilità agevole che si collega direttamente con la via Romea.

3.5.5. Aree progetto di integrazione città porto (tav. 22)

Le aree d'integrazione suggeriscono possibili progetti urbani che recuperano il rapporto tra il porto e la città promuovendo una maggiore integrazione tra le centralità urbane ed alcune attività portuali. In particolare sono stati segnalate:

- le aree, di sinistra del canale, situate nel tratto iniziale della banchina passeggeri (recentemente pavimentata e riqualificata) e facilmente collegate sia con la testata del lungomare U. Bassi, sia con il prolungamento del molo guardiano principale;
- le aree, di destra del canale, contigue all'Istituto Ipsia, in cui è prevista il risanamento ambientale nell'ambito del progetto di comparto della Variante Generale del PRG di Comacchio approvata nel 2002 (si vedano i progetti previsti nel Comparto 1- Strutture portuali);
- le aree, in corrispondenza della Darsena interna e del complesso di Marina degli Estensi, che separano le aree portuali destinate alle attività culturali e sportive delle due Marine con le aree urbane che si attestano in prossimità dello svincolo della via Romea.

LE CONNESSIONI
TERRITORIALIraccordo
autostradalerete viaria
primariarete viaria
secondaria

IDENTIFICAZIONE
DELL'AMBITO
PORTUALE

-  area portuale
-  ampliamenti dell'area portuale



I SOTTO-AMBITI FUNZIONALI

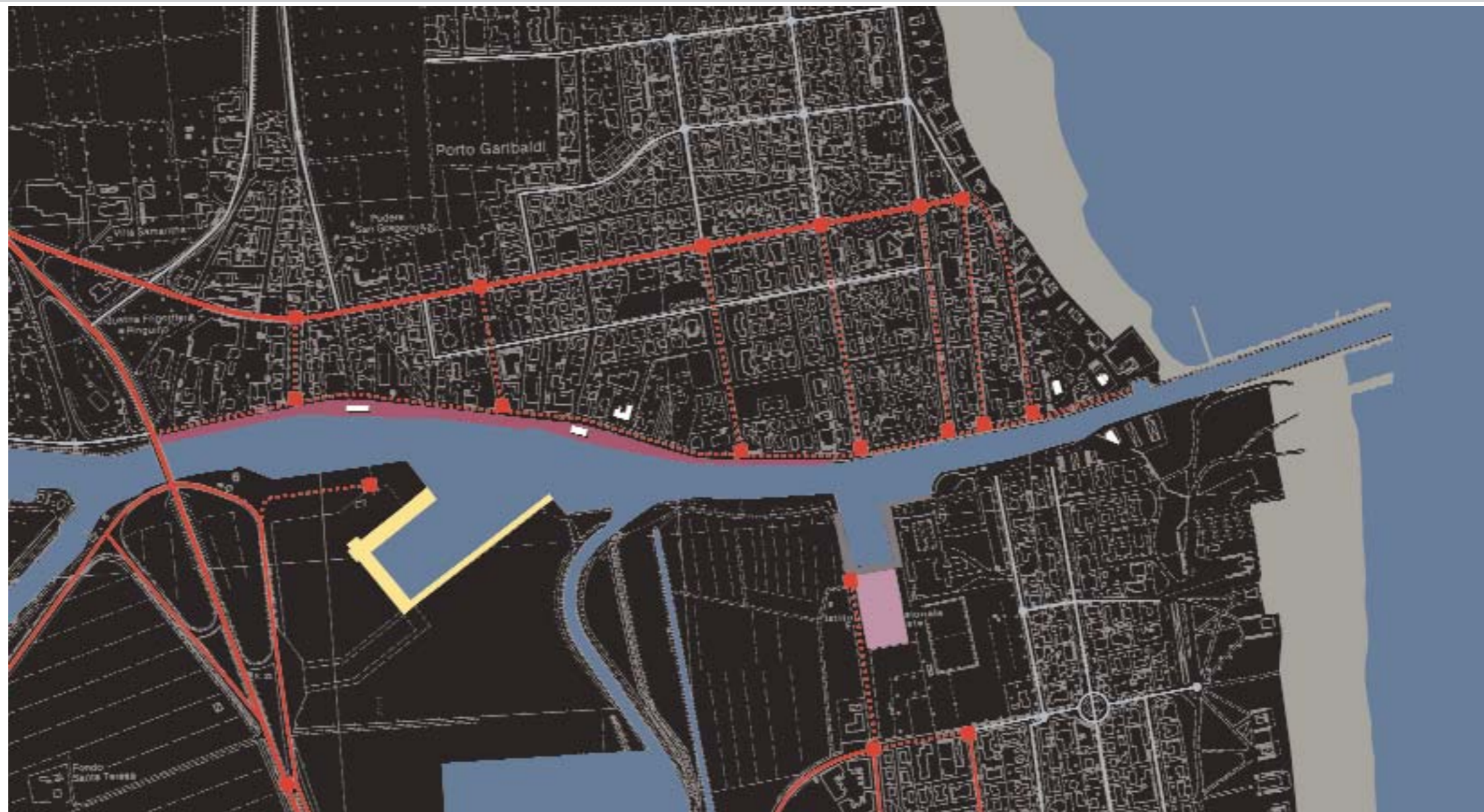
- ambito portuale
- SOTTO-AMBITI FUNZIONALI
 - settore militare
 - settore diportistico
 - settore peschereccio
 - settore cantieristico
 - servizi portuali
 - settore passeggeri

TAV. 20



PORTO GARIBALDI





I SOTTO-AMBITI TECNICO OPERATIVI

- viabilità di collegamento territoriale
- - - - viabilità di accesso al porto

SOTTO-AMBITI TECNICO-OPERATIVI

- settore diportistico
- settore peschereccio
- settore cantieristico
- servizi portuali

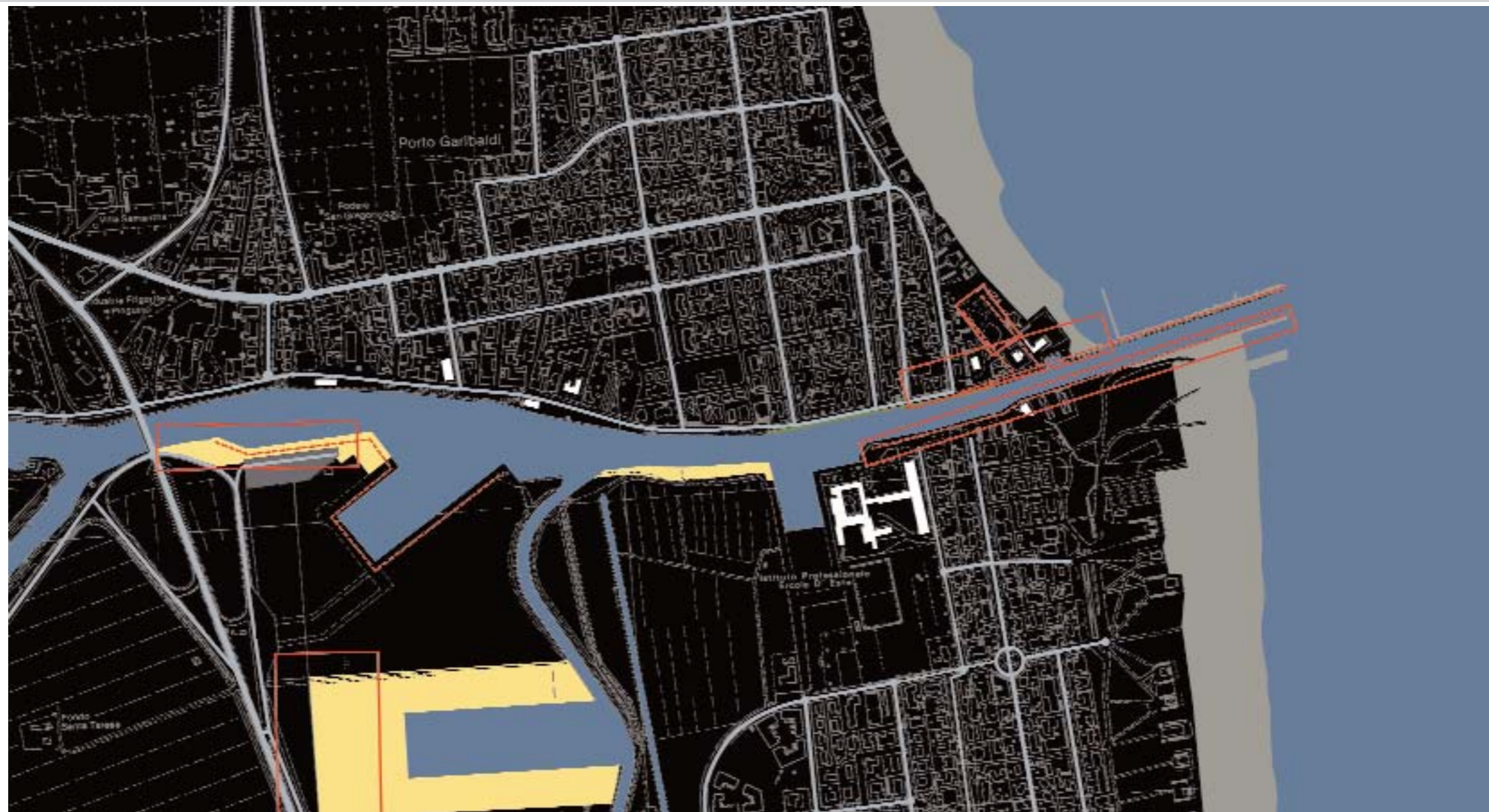


LE AREE
PROGETTO
D'INTEGRAZIONE
CITTA'-PORTO

sotto-ambiti
di relazione

TAV. 22

PORTO GARIBALDI



3.6 GORO

Indice

- 1 Caratteristiche generali
- 2 L'ambito portuale
- 3 I sotto-ambiti funzionali-operativi
- 4 Aspetti tecnico-operativi
- 5 Aree progetto di integrazione città porto

3.6.1. Caratteristiche generali

La sacca di Goro (estesa per 26 km) è un'ansa marina del mare Adriatico collocata nella zona sud del Delta del Po. È caratterizzata ad un ambiente di notevole valore naturalistico classificato nella Convenzione di Ramsar (1971) come "Zona Umida di importanza internazionale". È, inoltre, una riserva naturale dello Stato ed un parco regionale.

Il porto di Goro, collocato nella parte più meridionale della sacca, è noto per la sua vocazione peschereccia (soprattutto dell'allevamento delle vongole) ed è dotato di circa 1 km. di banchine operative.

L'accesso al porto, dal lato mare avviene attraverso un canale lagunare ("canale di atterraggio al porto") di larghezza pari a 25 m segnato da briccole in legno.

Dal lato terra, invece, il porto è raggiungibile percorrendo un tratto strada comunale ("alzaia") che segue il corso del Po di Goro fino alla statale Romea.

Il tessuto insediativo della città conta 4.000 abitanti (per la maggior parte, pescatori) ed occupa un territorio di 31.1 kmq. ad un metro sopra il livello del mare.

3.6.2. L'ambito portuale

L'ambito portuale (tav. 24) coincide con le banchine operative che, dall'imboccatura del porto, si sviluppano fino alle aree più interne della sacca.

L'Ordinanza n. 27/2003, emessa ed approvata dal Capo del Circondario Marittimo di Porto Garibaldi, definisce la destinazione funzionale delle diverse aree portuali.

Proseguendo da nord verso sud, in direzione oraria, si distinguono:

1. il tratto di banchina, di pertinenza dello scalo di alaggio, destinato alle attività cantieristiche (Cantiere navale del Delta);
2. il tratto di banchina compreso tra il cantiere navale e la sesta briccola del piazzale Leo Scarpa, destinato alle attività rifornimento e bunkeraggio;
3. il tratto di banchina che si sviluppa tra le briccole del piazzale Leo Scarpa e l'uscita Borgo S. Luca, destinato all'attracco delle unità da pesca, alle operazioni di carico, scarico e di spedizione del pescato. Nella parte più interna della Darsena sono localizzati: il mercato ittico, alcune attività produttive a servizio del settore-pesca, gli uffici della Capitaneria di porto;
4. il pontile presso l'ufficio locale marittimo è destinato all'ormeggio dei mezzi militari;
5. l'area destinata al porticciolo turistico gestita in concessione dal Club Goro-nautica.

3.6.3. I sotto-ambiti funzionali

All'interno del porto sono presenti i

seguenti sottoambiti funzionali (tav. 25):

- peschereccio;
- cantieristico;
- turistico e diportistico.

Sottoambito peschereccio

L'attività peschereccia interessa la maggior parte delle banchine operative del porto di Goro che si distingue come uno dei principali scali pescherecci dell'alto Adriatico.

Il settore peschereccio è controllato da una struttura societaria (Consorzio dei Pescatori di Goro, CO.PE.GO) che gestisce dal 1930 anche tutte le attività che fanno mercato ittico.

La rilevanza del comparto ittico è testimoniata dallo sviluppo delle banchine operative (1000 m), dall'importanza del mercato per la vendita all'ingrosso (1980), dall'ampiezza dell'hinterland di riferimento che raggiunge anche aree geografiche internazionali.

La flotta peschereccia di circa 800 unità ed è essenzialmente impegnata nelle attività di acquicoltura e molluschicoltura.

Sottoambito cantieristico

Questo sottoambito è collocato sullo sperone settentrionale del porto ed opera prevalentemente a servizio del settore peschereccio.

Le aree cantieristiche sono gestite dal Cantiere Navale del Delta e si connettono alle infrastrutture di trasporto grazie alla

viabilità che corre, in rilevato, lungo il margine di ponente del porto.

Sottoambito turistico e diportistico

La darsena turistica, realizzata sulla testata di levante del porto, è gestita dal Club Goronautica.

È attrezzata con pontili galleggianti ed assicura il ricovero a circa 125 barche, comprese tra i 6 m e 12 m. Attualmente è in fase istruttoria il progetto per l'ampliamento della darsena turistica (progetto promosso dalla provincia di Ferrara) in cui si prevedono circa 500 posti barca.

3.6.4. Aspetti tecnico-operativi (tav. 26)

Sottoambito peschereccio

Le aree operative del sottoambito peschereccio coincidono con tutte le banchine destinate all'attività peschereccia. È possibile, tuttavia, segnalare alcuni spazi portuali utilizzati per particolari operazioni di manipolazione e di trasferimento del pescato. Tali spazi coincidono con:

1. il tratto di banchina compreso tra le briccole del piazzale Leo Scarpa e il secondo pennello, destinato allo scarico e carico dei prodotti ittici e delle attrezzature di bordo;
2. il tratto di banchina compreso tra i due ingressi principali del porto, destinati allo sbarco dei molluschi bivalvi.

Questi sottoambiti operativi sono accessi-

bili, via terra, grazie alla viabilità urbana che, attraversato un tratto del centro urbano di Goro si innesta sulla via Romea dopo aver percorso un tratto di strada che costeggia il Po di Goro.

Sottoambiti cantieristico

Anche le aree cantieristiche, collocate sul piazzale Leo Scarpa, risultano agevolmente raggiungibili dalla viabilità che si innesta sulla via Romea.

Sottoambito turistico e diportistico

All'interno della Darsena turistica, piuttosto isolata rispetto al contesto urbano circostante, è possibile identificare come sottoambiti operativi quelle aree portuali che coincidono con i pontili galleggianti, con le zone di rifornimento, con i rimessaggi e con gli scivoli per il varo delle imbarcazioni da diporto.

3.6.5. Aree progetto di integrazione città porto (tav. 27)

Le aree progetto d'integrazione città porto cercano di cogliere le potenzialità del sito naturale in cui il porto si inserisce. Il programma di riqualificazione dovrebbe coinvolgere le numerose risorse culturali e naturali presenti nella zona (il parco della Mesola, la riserva naturale Po di Volano, la strada panoramica Acciaioli, ecc.).

La morfologia dello scalo e l'attuale


articolazione delle sue aree funzionali, suggeriscono la possibilità di organizzare il sistema di relazioni porto-città rispetto a tre aree d'integrazione:

1. le aree di testata del porto, in prossimità del piazzale Leo Scarpa, in diretto contatto con il paesaggio della sacca di Goro,;
2. le aree meridionali del porto, in contiguità con i tessuti urbani che si strutturano attorno alla piazza S. Pertini. In queste stesse aree il comune di Goro ha promosso (2001) un progetto finalizzato alla "sistemazione della piazza del porto vecchio di Goro";
3. le aree in prossimità della darsena turistica in cui sono collocati i principali servizi della marina (circolo velico, yacht club, parcheggi, ecc.),

LE CONNESSIONI
TERRITORIALI

- rete viaria primaria
- rete viaria secondaria



IDENTIFICAZIONE
DELL'AMBITO
PORTUALE area portuale

I SOTTO-AMBITI FUNZIONALI

ambito portuale

SOTTO-AMBITI FUNZIONALI

- settore diportistico
- settore peschereccio
- settore cantieristico
- servizi portuali
- settore militare
- settore passeggeri

TAV. 25



GORO



I SOTTO AMBITI TECNICO OPERATIVI

- viabilità di collegamento territoriale
- viabilità di accesso al porto

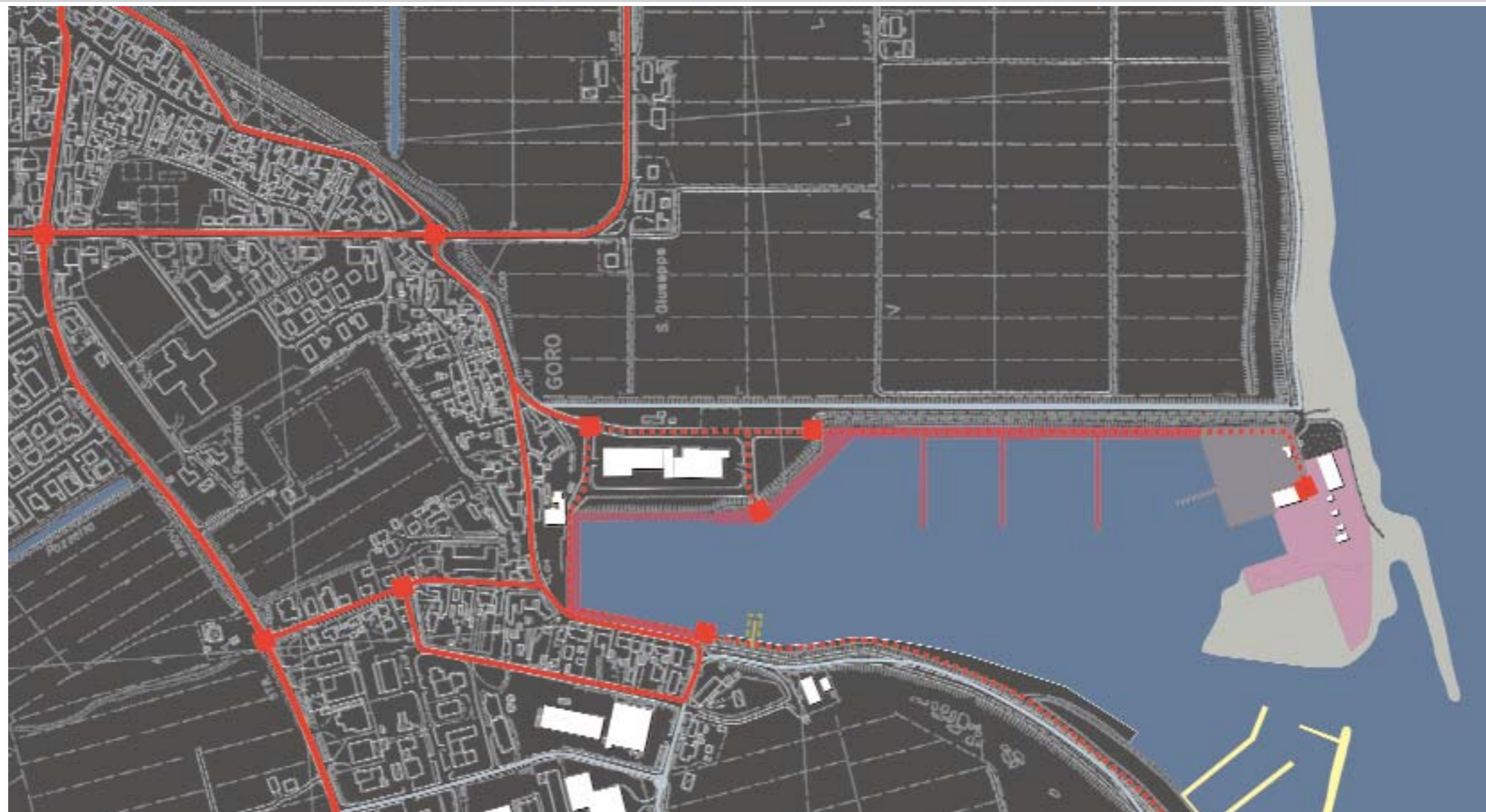
SOTTO AMBITI TECNICO OPERATIVI

- settore diportistico
- settore peschereccio
- settore commerciale
- settore cantieristico
- servizi portuali
- settore militare

TAV. 26



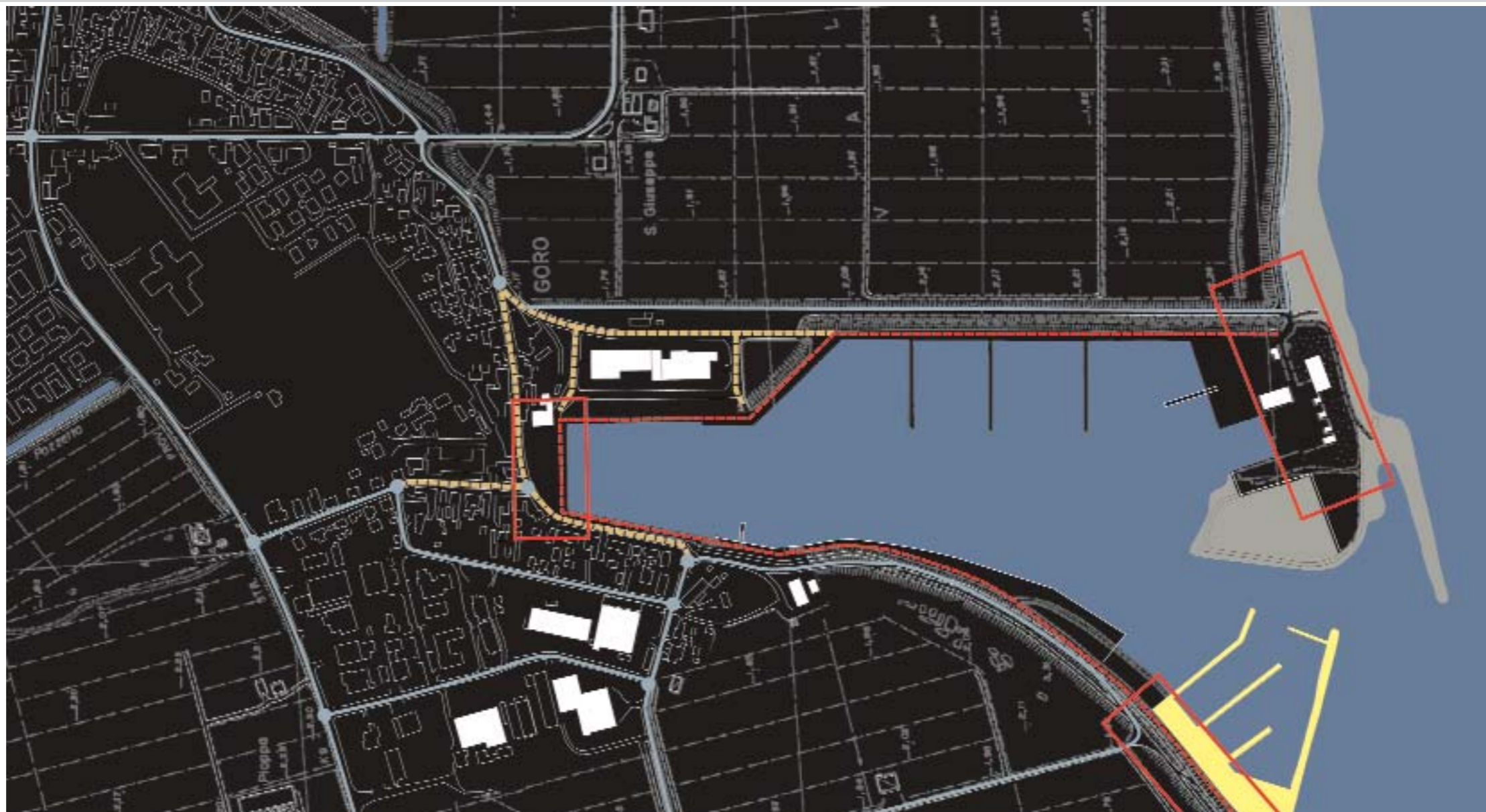
GORO



LE AREE
PROGETTO
D'INTEGRAZIONE
CITTÀ-PORTO



sotto ambiti di
relazione



PROSPETTIVE
PER LA
PIANIFICAZIONE
PORTUALE

4.1. INDIRIZZI GENERALI PER LA PIANIFICAZIONE PORTUALE E REGIONALE

I piani regolatori dei porti, sono parte integrante del piano urbanistico generale.

Le aree portuali, con il relativo specchio d'acqua, fanno parte del territorio amministrato dal comune: ed è questa la ragione di fondo per cui il piano regolatore del porto va ricondotto nella strumentazione urbanistica comunale, con un'ottica ad un tempo locale e di apertura nei confronti delle reti di ordine superiore.

Il porto come nodo di una rete complessa è connesso di fatto sia alle attrezzature e ai servizi della città, sia alle infrastrutture del territorio.

In questa direzione, il piano portuale non solo deve integrarsi con le scelte del piano urbanistico comunale, ma essere coerente con le strategie definite dai piani sovraordinati e in particolare dai piani di sviluppo della portualità regionale e dal Piano Regionale dei Trasporti.

Si rafforza così l'idea di prevedere, come diremo più avanti, un'Autorità portuale regionale (necessaria anche in presenza di Autorità Portuali ex L. 84/94) che operi di concerto con i comuni e con porti di interesse regionale e interregionale.

Per conciliare le diverse esigenze (e le diverse velocità) del piano portuale e del piano urbanistico è possibile recepire gli orientamenti della legge regionale dell'Emilia-Romagna che articola

il Piano Urbanistico Generale in strutturale ed operativo.

Tale distinzione può essere utilizzata anche con riferimento alla pianificazione portuale. Questo orientamento, per entrare a pieno titolo nella corrente pratica urbanistica, dovrebbe essere recepito da una norma regionale di revisione della legge urbanistica regionale.

Si tratta in sostanza di prevedere un articolo specifico per i piani portuali di interesse regionale e interregionale che sviluppi i seguenti principi:

1. i piani portuali si articolano, come i piani urbanistici comunali, in strutturali ed operativi;
2. il piano portuale strutturale è parte integrante del piano strutturale urbanistico;
3. Il piano portuale strutturale individua il proprio ambito di pertinenza articolandolo in sottoambiti funzionali. Individua inoltre gli spazi di sovrapposizione città porto, le direttrici di connessione infrastrutturale, le correlazioni con le reti ambientali naturali (qualora sussistano). Gli ambiti portuali sono il risultato di una specifica analisi dei vari contesti: possono pertanto articolarsi maggiormente o diminuire di numero;
4. per aree tecnico-funzionali del porto, s'intende gli ambiti strettamente operativi del porto, dove sono localiz-

zate le attività, le attrezzature, gli spazi e i servizi funzionali all'efficienza del porto;

5. le aree di relazione città porto (che comprendono aree demaniali e non) rappresentano lo spazio d'incontro tra i due sistemi: qui possono essere collocate le attrezzature portuali e le attrezzature urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità;
6. per direttrici di connessione infrastrutturale si intendono i "corridoi" che collegano il porto alle infrastrutture e ai nodi trasportistici del territorio;
7. per ambito di correlazione con le reti ambientali-naturali si intendono i percorsi attrezzati e gli spazi di connessione tra il porto e le vicine aree di valore ambientale-paesaggistico;
8. il Piano strutturale del porto perimetra l'ambito portuale con i suoi sottoambiti funzionali-operativi, ne specifica il lay-out, la morfologia, il disegno d'insieme delle opere marittime e infrastrutturali, relazionandolo immediatamente ad un Piano operativo, di attuazione. Relativamente agli altri ambiti, il piano strutturale indica l'area d'influenza o gli assi d'interesse, le destinazioni compatibili, i vincoli e le possibili invarianti, ma per la loro definizione e attuazione rinvia a piani integrati complessi da concer-

tare in prima istanza tra l'Amministrazione locale, l'Autorità marittima e l'Autorità Portuale regionale di cui si propone l'istituzione;

9. il piano operativo portuale, sviluppa e dà contenuto di piano al Pot (Programma operativo triennale) previsto dalla L. 84/94. Ha la funzione di attuare tempestivamente le opere e gli adeguamenti necessari alla funzionalità e all'efficienza del porto. Poiché è riferito ad un ambito più circoscritto e con minori elementi di conflittualità, l'iter di formazione e di approvazione, può essere più rapido (in analogia con i Pot della L. 84/94 potrebbe essere di competenza di una costituenda Autorità portuale regionale).

4.1.1 Procedure di formazione, adozione e approvazione dei piani portuali

L'aver ricondotto la pianificazione portuale nell'ambito della strumentazione urbanistica ha, da un lato, lo scopo di superare la separazione tra i due livelli di piano e dall'altro di promuovere una sostanziale semplificazione dell'attuale sistema procedurale, che prevede soggetti diversi come promotori dei piani portuali e una pluralità di enti per il loro controllo e approvazione. A tale scopo sono proponibili i seguenti indirizzi:

- i piani strutturali portuali sono promossi dall'Autorità portuale regionale d'intesa con i Comuni interessati in un rapporto di reciprocità e di concertazione (nel senso che l'iniziativa può essere presa dall'amministrazione locale in occasione della predisposizione del piano strutturale urbanistico);
- se il piano strutturale portuale non è congruente con lo strumento urbanistico vigente, occorrerà pervenire contestualmente alla formazione di una variante generale (o di un nuovo piano regolatore urbanistico generale articolato in strutturale ed operativo);
- i piani strutturali portuali sono adottati congiuntamente dall'Autorità portuale regionale e dall'amministrazione comunale;
- i piani strutturali (urbanistici e portuali comunali) saranno approvati dall'amministrazione comunale;
- l'approvazione dei piani strutturali portuali da parte dei Comuni sarà subordinata all'acquisizione dei pareri positivi (Regione e altre autorità competenti) in merito alla congruenza nei confronti dei piani sovraordinati e alla valutazione paesaggistica, ambientale e strategica. I pareri vanno acquisiti nell'ambito della Conferenza di Pianificazione (di cui all'art. 14 della L. 20/00).

Alcuni dei pareri sopra indicati come regionali sono oggi di competenza del Consiglio Superiore LL.PP. e del Ministero dell'Ambiente.

In seguito alle leggi sul decentramento amministrativo è proponibile che i pareri dell'Amministrazione centrale siano limitati ai porti maggiori, sedi di Autorità portuali;

- le valutazioni e i controlli della Regione vanno intesi non ex post ma, in sintonia con le direttive europee, in modo processuale al fine di contribuire, da un lato ad ottimizzare l'attività di pianificazione e progettazione, dall'altro ad abbreviare gli iter di approvazione. In questa prospettiva la Regione dovrà necessariamente dotarsi di adeguate competenze professionali e tecniche, sia potenziando i propri uffici, sia facendo ricorso a strutture esterne;
- i piani operativi portuali, conformi alle indicazioni dei piani strutturali, sono adottati e approvati direttamente dall'Autorità portuale regionale.

4.2 LA PIANIFICAZIONE PORTUALE E LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

1. La legge 84/94 (art.5), nel prevedere che il Piano Regolatore Portuale sia sottoposto alla procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA), promuove una difficile integrazione della valutazione ambientale nell'iter di redazione del Piano.

In altri termini, si propone di estendere il campo di applicazione della VIA (correntemente utilizzata per la valutazione ambientale di progetti e/o di opere) anche ai processi di programmazione e di pianificazione.

Tale innovazione ha stentato, tuttavia, ad affermarsi.

La Valutazione d'Impatto Ambientale è, infatti, un processo di valutazione che individua gli effetti sull'ambiente generati da alcune opere e determina, nel contempo, le misure di mitigazione e di compensazione degli impatti negativi che queste stesse opere possono produrre sull'ambiente circostante. Essa perde di efficacia se applicata ad un Piano. Anche perché si tratterebbe di concepire la valutazione del Piano come sommatoria delle valutazioni delle singole opere che lo compongono.

La natura complessiva e processuale che oggi assume il Piano Regolatore del porto fa sì che esso possa essere paragonato ad un vero strumento di pianificazione urbanistica e territoriale. La sua valutazione ambientale è un procedimento analitico che dovrà assu-

mere tutta la complessità di un atto pianificatorio.

Intorno alla criticità del rapporto tra VIA e strumenti di pianificazione si è generato, non solo in Italia, un dibattito particolarmente attivo che ha portato l'Unione Europea all'introduzione di un nuovo strumento di valutazione: la Valutazione Ambientale Strategica (Direttiva 2001/42/CE). Questo documento è molto importante perché cerca di colmare le lacune operative e concettuali della VIA.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) nasce, infatti, per garantire l'integrazione tra questioni ambientali e i Piani e Programmi (si veda il punto 4 della Direttiva 2001/42/CE). È uno strumento flessibile, capace di inserirsi nella fase più complessa della pianificazione e, quindi, di incidere "a monte" sulle decisioni che possono influenzare la situazione ambientale.

La VAS, in altri termini, è un processo di verifica della rispondenza delle finalità del Piano con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile. Nella VAS si vagliano le alternative strategiche e si introduce il concetto della "sostenibilità" come obiettivo prioritario dell'insieme delle azioni attivate dal Piano.

Rispetto alla VIA, la VAS considera con maggior rigore gli effetti cumulativi, sinergici e indiretti sul piano ambientale derivanti dall'implementazione dei Pia-

[2] A. Busca, G. Campeol, La Valutazione Ambientale Strategica e la nuova direttiva comunitaria, 2002.

[3] Nella direttiva 2001/42/CE il Rapporto Ambientale è un documento "in cui si individuano, descrivono e valutano gli effetti significativi che l'attuazione di un piano o un programma potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma".

ni, assumendone gli orizzonti temporali di lungo termine e gli effetti spaziali in cui si collocano le scelte progettuali. La Vas, in definitiva, sembra adattarsi maggiormente alla forma che oggi assume il Piano urbanistico e rispondere con efficacia alla sua verifica ambientale. Anche in campo portuale l'applicazione della Vas tenderebbe a superare i limiti concettuali della VIA. Si tratterà di prevedere, in linea con gli indirizzi comunitari e con alcuni orientamenti del dibattito disciplinare², un'articolazione dei livelli d'applicazione della Valutazione ambientale: la Vas nelle fasi di definizione delle scelte strategiche che coincidono con il Piano Regionale dei Porti e con il Piano Regolatore portuale Strutturale; la VIA nella redazione di progetti e di opere specifici.

Tale ipotesi in Emilia-Romagna trova già una sua definizione normativa nella Legge 20/2000.

2. La Regione Emilia-Romagna, con la Legge Regionale 20/2000 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" ha anticipato i contenuti Direttiva Europea 2001/42/CE sulla VAS, introducendo elementi di sostenibilità ambientale e territoriale nel processo di pianificazione regionale, provinciale e comunale.

In particolare l'art. 5 stabilisce che: "La Regione, le Province e i Comuni provve-

donno, nell'ambito del procedimento di elaborazione ed approvazione dei propri piani, alla valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e territoriale degli effetti derivanti dalla loro attuazione, anche con riguardo alla normativa nazionale e comunitaria".

La legge prevede, quindi, una procedura interna al processo di pianificazione che fornisce, ai vari livelli, elementi valutativi per la verifica della coerenza tra le scelte operate dal Piano e lo stato del territorio e dell'ambiente.

Nel 2001 il Consiglio Regionale ha approvato l'atto d'indirizzo e di coordinamento tecnico per l'attuazione dell'art. 5 della L.20/2000 noto come VALSAT (Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale).

La VALSAT ripercorre quanto previsto dalla Direttiva 2001/42/CE e fornisce un supporto metodologico per l'applicazione della valutazione di sostenibilità ambientale di Programmi e Piani, sia urbanistici sia di settore.

La VALSAT costituisce parte integrante del Piano e viene predisposta dallo stesso Ente precedente alla formazione del Piano. Dall'analisi dei documenti che la compongono, la VALSAT risulta del tutto simile alla VAS proposta dalla Direttiva 2001/42/CE.

Questa coincidenza misura l'efficacia della proposta avanzata in questa sede che prospetta una applicazione della

VAS al processo di pianificazione portuale. Nel caso dell'Emilia-Romagna si dovrà parlare, coerentemente alla normativa vigente, di VALSAT applicata differente ai vari livelli di formulazione delle scelte in materia portuale.

Si tratterà di definire un livello prioritario di applicazione della VAS/VALSAT, che coincide verosimilmente con la scala territoriale del Piano regionale portuale. È nel Piano regionale dei porti che si definiscono, in coerenza con gli altri documenti di pianificazione territoriale (Piano Regionale Integrato dei Trasporti, Piano Territoriale di Coordinamento, Piano Pesistico, ecc.) le scelte strategiche di sviluppo della portualità e si individuano gli scenari di pianificazione alternativa; ed è a questo livello che si ha una percezione più adeguata dei sistemi e di rischi ambientali. Anche il Rapporto Ambientale³, documento chiave della valutazione strategica, adotta come suo ambito di applicazione privilegiato quello coincidente con il territorio regionale.

A livello comunale la valutazione ambientale del Piano regolatore portuale, prevista dall'art. 5 della legge 84/94, può affidarsi a Rapporti Ambientali semplificati che verificano localmente la compatibilità della VALSAT regionale.

LA VIA continua, tuttavia, a svolgere la sua efficacia solo con riguardo a quelle

opere la cui particolare natura (grandi opere marittime, opere viarie di infrastrutturazione, ecc.) esige uno specifico approfondimento tecnico.

Nell'articolazione appena proposta le Autorità ambientali sia nazionali sia regionali (Ministero dell'ambiente, Assessorati regionali e degli EELL, Agenzie ambientali, Università e centri di ricerca) sono chiamate a svolgere un ruolo di collaborazione attiva per la redazione del Rapporto ambientale, per la costruzione delle politiche di piano e per la definizione dei criteri di misurazione e di valutazione.

Le questioni sinteticamente richiamate, nell'interpretare il quadro normativo attualmente in vigore a livello comunitario, nazionale e regionale, assumono gli orientamenti recenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti elaborati nelle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali. Contributo relativo agli aspetti ambientali.

4.3. LE NUOVE COMPETENZE DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA IN MATERIA DI PORTI E DEMANIO MARITTIMO

In via preliminare, è da sottolineare che nel vigente ordinamento non vi è una tripartizione del pubblico demanio: demanio marittimo, demanio portuale e demanio costiero. Infatti, l'art. 28 cod. nav. e l'art. 822 cod. civ. ricomprendono nel più ampio "genus" del demanio pubblico, e quindi, del demanio marittimo lato sensu: il lido del mare, la spiaggia, le rade, i porti.

Più in particolare, i beni che fanno parte del demanio marittimo sono elencati nell'art. 28 citato: il lido, la spiaggia, i porti, le rade, le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare; i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo, precisandosi che, nell'individuazione dei beni del demanio marittimo necessario, ci si riferisce a beni di origine naturale, ossia a quei beni che non possono non essere demaniali. L'attuazione delle leggi Bassanini, e, in particolare, la L. 15 marzo 1997, n. 59, e soprattutto, la riforma costituzionale introdotta con la legge Cost. 18 ottobre 2001, n. 3, nonché la L. 16 marzo 2001, n. 88 hanno apportato profondi mutamenti all'assetto normativo dei porti e delle aree demaniali marittime, e quindi, alla gestione di detti beni. Ne è derivato un quadro complesso, profondamente innovativo rispetto al pregresso ordina-

mento, tuttora in fase di evoluzione per la previsione dell'assorbimento di tutte le funzioni amministrative in capo ai Comuni, ai sensi dell'art. 4 della legge Costituzionale n. 3/2001, che ha modificato l'art. 118 Cost., salva l'esigenza dell'esercizio unitario delle funzioni stesse in capo alla Regione medesima. Le competenze in ordine alle nuove funzioni, pertanto, sono diverse a seconda che la materia di riferimento attenga ai porti, nelle distinte categorie e nelle diverse funzioni, o alle aree demaniali marittime diverse dalle aree portuali e dagli stessi porti di interesse regionale ed interregionale, o alle aree e ai porti di preminente interesse nazionale, come individuati ai sensi del D.P.C.M. 21 dicembre 1995. La legge 16 marzo 2001, n. 88, modificando l'ordinamento portuale introdotto con la legge 28 gennaio 1994, n. 84, ha stabilito che sono conferite alle Regioni tutte le funzioni relative al rilascio di concessioni nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale, con la precisazione che il conferimento decorre dal 1° gennaio 2002.

Detto conferimento non opera nei porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato e nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, nonché, come si è detto, nelle aree di preminente interesse nazionale individuate con il richiamato

D.P.C.M. del 21 dicembre 1995. È da sottolineare, al riguardo che il conferimento delle funzioni alle Regio-

ni, nella materia in esame, opera già dal 1° gennaio 2002, pur in mancanza della classificazione dei porti di cui

all'art. 4, commi 4 e 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

In sostanza, fatta eccezione per i porti-

Costituzione della Repubblica Italiana Titolo V Le Regioni, le Province, i Comuni	Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59" pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 92 del 21 aprile 1998 (Rettifica G.U. n. 116 del 21 maggio 1997)	Legge 16 marzo 2001, n. 88 "Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime" Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 78 del 3 aprile 2001
<p>Art. 117 La potestà legislativa è esercitata dallo Stato e dalle Regioni nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali.</p> <p>...omissis...</p> <p>Sono materie di legislazione concorrente quelle relative a:</p> <p>...omissis...</p> <p>governo del territorio; porti e aeroporti civili; grandi reti di trasporto e di navigazione;</p> <p>...omissis...</p> <p>La potestà regolamentare spetta allo Stato nelle materie di legislazione esclusiva, salva delega alle Regioni. La potestà regolamentare spetta alle Regioni in ogni altra materia. I Comuni, le Province e le Città metropolitane hanno potestà regolamentare in ordine alla disciplina dell'organizzazione e dello svolgimento delle funzioni loro attribuite.</p> <p>...omissis...</p>	<p>Art. 7 Attribuzione delle risorse</p> <p>...omissis...</p> <p>Art. 105 Funzioni conferite alle regioni e agli enti locali</p> <p>1. Sono conferite alle regioni e agli enti locali tutte le funzioni non espressamente indicate negli articoli del presente capo e non attribuite alle autorità portuali dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni e integrazioni.</p> <p>2. Tra le funzioni di cui al comma 1 sono, in particolare, conferite alle regioni le funzioni relative:</p> <p>...omissis...</p> <p>e) alla programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale e interregionale delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale;</p> <p>...omissis...</p> <p>l) al rilascio di concessioni di beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia; tale conferimento non opera nei porti e nelle aree di interesse nazionale individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 dicembre 1995.</p> <p>...omissis...</p> <p>7. L'attività di escavazione dei fondali dei porti è svolta dalle autorità portuali o, in mancanza, è conferita alle regioni. Alla predetta attività si provvede mediante affidamento a soggetti privati scelti attraverso procedura di gara pubblica.</p>	<p>Art. 9. Conferimento alle regioni di funzioni amministrative nei porti di rilevanza regionale</p> <p>...omissis...</p> <p>2. Nell'esercizio delle funzioni amministrative afferenti il rilascio di concessioni di beni del demanio marittimo ricadenti nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale, le regioni acquisiscono, con riferimento alla compatibilità dell'uso delle aree e delle opere portuali con gli interessi marittimi, il parere della competente autorità marittima.</p> <p>...omissis...</p>

sede di Autorità Portuale, di cui all'art. 6 della L. n. 84/94, e quindi, dei porti d'interesse nazionale ed internazionale, per tutti gli altri porti di interesse regionale ed interregionale, a prescindere dalle funzioni come enunciate nell'art. 4, comma 3°, di detta legge, e perciò, compresi i porti turistici e i porti pescherecci, è indubbia la competenza Regionale nell'esercizio delle relative funzioni. La competenza regionale dovrà concretizzarsi secondo termini, modalità operative e contenuti da disciplinare in una specifica legge Regionale, quest'ultima prevista come completamento del nuovo quadro di riferimento normativo e costituzionale, di cui si richiamano le principali disposizioni:

- artt. 3 - 4 della Legge Costituzionale 18/10/2001, n. 3, che hanno sostituito gli artt. 117 e 118 della Costituzione; Legge 5 giugno 2003, n. 131, relativa all'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla Legge Cost. n. 3/2001;
- artt. 1 - 7 della Legge n. 59/1997, con particolare riferimento ai principi di sussidiarietà, completezza, efficienza ed economicità, contemplati nell'art. 4 della legge stessa;
- artt. 7 e 105 D.Lg.vo 31 marzo 1998, n. 112;
- art. 9 legge n. 88/2001.

Il nuovo quadro di riferimento normativo, che ha sostituito il precedente - incentrato esclusivamente nella legge n. 84/1994 - ha posto delicati problemi di esercizio e di concreta immediata operatività del riparto di competenze Stato-Regione.

In ordine alla concreta gestione portuale, si ritiene quindi prioritaria la predisposizione di una specifica Legge Regionale.

Tale Legge dovrebbe adeguatamente contemplare non solo la programmazione, la pianificazione e lo sviluppo del porto e delle aree portuali, ma anche il concreto esercizio, le modalità e la gestione delle aree medesime, mediante la istituzione di una struttura organizzativa che operi nel rispetto dei canoni di imprenditorialità, economicità, efficienza e razionalità, che contraddistinguono le corrette gestioni portuali: tale struttura potrebbe definirsi come "Autorità portuale regionale".

4.4. VERSO L'ISTITUZIONE DELLA AUTORITÀ REGIONALE PORTUALE

In questa prospettiva l'ambito di competenza dell'Autorità portuale regionale dovrebbe essere esteso a tutti i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale.

In sintesi i compiti dell'Autorità portuale regionale dovrebbero essere i seguenti:

1. indirizzo, programmazione e coordinamento degli interventi e delle attività portuali mediate la redazione del Piano di Sviluppo della portualità regionale;
2. promozione e sviluppo dei traffici marittimi che si esplicano nell'ambito dei porti stessi e delle aree immediatamente ad essi adiacenti;
3. coordinamento di tutte le funzioni e compiti amministrativi trasferiti, delegati ed attribuiti alla Regione relativi al demanio portuale;
4. coordinamento del sistema portuale regionale dell'Emilia-Romagna con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, il Piano Regionale Intergrato dei Trasporti, il Piano di sviluppo della portualità regionale, il Piano Territoriale di Coordinamento e con le politiche infrastrutturali europee (Autostrade del Mare e Corridoi Trans-europei);

A tali fini, l'Autorità Regionale curerebbe la redazione dei piani regolatori dei singoli porti (di concerto con le Amministrazioni locali e con le Autorità Marittime) proponendo ed attuando tutte le

azioni, le iniziative e gli interventi necessari od opportuni per adeguare i piani regolatori portuali, nonché le modalità di utilizzazione delle aree portuali e il sistema portuale regionale agli atti della programmazione regionale e locale.

Le funzioni e i compiti sopraindicati, con particolare riferimento alla programmazione e realizzazione delle opere portuali, nonché la individuazione e delimitazione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto, ivi compresa la individuazione delle caratteristiche e della destinazione funzionale delle aree portuali interessate - elementi, questi, che costituiscono il contenuto sostanziale del Piano Regolatore Portuale - rientrano, certamente, per porti di rilevanza economica regionale ed interregionale, nell'esclusiva competenza della Regione.

È da sottolineare, infine, che, per tali porti, l'adozione del Piano Regolatore portuale non è più dell'Autorità marittima. Il 3° comma dell'art. 5 della legge n. 84/1994 è da ritenersi, infatti, abrogato sia dall'art. 9 della legge n. 88/2001, sia dalla legge n. 59/1997 e norme di attuazione.

Il rapporto con l'Autorità marittima non va inteso tuttavia in termini conflittuali ma di specificazione, invece, delle rispettive competenze. Alle Autorità marittime compete la sicurezza della navigazione, alla Autorità portuale

regionale, la gestione e la pianificazione delle aree del porto. Come vedremo, inoltre, l'Autorità marittima non potrà non partecipare alla struttura costitutiva dell'Autorità portuale regionale finalizzata al coordinamento della portualità regionale. L'istituzione di un organismo di coordinamento è, del resto, richiesta da più parti: la regione Friuli Venezia Giulia ha da tempo costituito il Comitato portuale regionale (LR n. 22/87). Più recentemente la regione Lazio ha costituito (2003) l'Ente "porti di Roma e del Lazio" coordinato dall'Autorità portuale di Civitavecchia. Quest'ultimo aspetto apre una problematica di grande rilievo. Se da un lato è indispensabile che nelle Autorità portuali regionali confluiscono oltre i porti di rilevanza regionale ed interregionale, anche i porti sede di Autorità portuale, dall'altro lato, proprio per garantire un maggior coordinamento del sistema portuale regionale, andrà ricercata una equilibrata capacità di governo delle azioni concorrenziali tra i singoli porti.

L'Autorità portuale regionale dovrebbe essere costituita da:

1. Regione (rappresentanti degli assessorati competenti);
2. Province (le province con comuni sedi di porti di rilevanza regionale ed interregionale);
3. Comuni (sedi di porti di rilevanza regionale ed interregionale);

4. Autorità marittime o dal Compartimento marittimo territorialmente competente;
5. Rappresentanti delle Amministrazioni centrali (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Tesoro e delle Finanze, Genio Civile opere marittime, Circostrizioni doganali);
6. Autorità portuali presenti nella regione;
7. Camere di Commercio;
8. Rappresentanti degli operatori portuali (armatori, consorzi di categoria, ecc).

L'istituzione della Autorità portuale regionale non impedisce che possa essere prevista la costituzione di società miste pubblico-private per la gestione dei singoli porti.

Il compito istituzionale dell'Autorità portuale regionale è da un lato il coordinamento e lo sviluppo del sistema portuale della regione, dall'altro la gestione del demanio portuale e delle relative concessioni.

Per la gestione del demanio marittimo costiero e delle attività diportistiche e pescherecce, esterne ai porti di rilevanza regionale ed interregionale, si dovrà fare riferimento ad un organismo specifico che potrebbe individuarsi in un'agenzia regionale per la gestione integrata delle coste.

La costituzione dell'Autorità portuale regionale potrebbe essere sostenuta da

un articolo specifico della legge di riforma della legge 84/94 e da un eventuale capitolo di spesa nell'ambito della normativa di finanziamento delle opere marittime portuali (legge finanziaria e rifinanziamento della L.413/98)

4.5. CONCLUSIONI

Le indicazioni operative qui riassunte sono il risultato di un'approfondita analisi circa le difficoltà in cui si dibatte la pianificazione portuale e di un confronto con gli Enti attualmente coinvolti nel suo processo.

In seguito al D.L. n. 112/98 (Conferimento di Funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione della L. n. 59/97), e alla L. n. 88/2001 Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime), alle Regioni competono la programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione di interventi di costruzione, bonifica e manutenzione, nonché l'amministrazione dei porti di rilevanza interregionale e regionale.

Poiché il conferimento di tali competenze decorre dal 1° gennaio 2002, è sembrato opportuno delineare, insieme alle prospettive di sviluppo della portualità regionale, l'assetto istituzionale procedurale che può sostenere il governo di un settore così complesso.

In quest'ottica, si è proposto:

1. l'istituzione di un'Autorità portuale regionale, come organismo di diritto pubblico per la predisposizione dei piani regionali della portualità, il coordinamento delle attività di pianificazione e gestione dei porti di rilevanza economica regionale e interregionale e l'amministrazione delle

concessioni dei beni del demanio portuale;

2. la revisione della legge urbanistica regionale al fine di estendere i suoi indirizzi alla pianificazione portuale;
3. l'articolazione dei piani portuali in strutturali ed operativi in modo da superare la separazione tra il piano portuale e quello urbanistico e snellire i tempi di approvazione dei piani di adeguamento dei porti (attraverso i piani operativi);
4. il potenziamento delle competenze tecniche della Regione (anche attraverso rapporti con strutture private) per il controllo della congruenza, della funzionalità e della compatibilità ambientale dei piani e delle infrastrutture portuali.

Le indicazioni fornite tracciano una politica d'intervento fortemente innovativa che, se recepita, porrebbe l'Emilia-Romagna come prima regione a dotarsi di strutture e di dispositivi legislativi del tipo descritto.

Una politica in questa direzione va verificata aprendo un largo dibattito non solo con le forze e le istituzioni locali, ma con le amministrazioni centrali e gli operatori pubblici e privati del settore. Questo volume vuole essere un primo contributo per l'apertura di un dibattito, offrendo materiali per una riflessione preliminare.

**CRITERI PER
LA PIANIFICAZIONE
DELLE AREE
PORTUALI
IN EMILIA-ROMAGNA**

5.1. LE LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PIANI REGOLATORI PORTUALI

Le Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali, documento predisposto dal gruppo di lavoro istituito presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha finalmente assunto la forma di una Circolare di indirizzo inviata dal Ministro Piero 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 del-

l'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 delle 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; rapporti che si sono sviluppati ovunque con difficoltà e spesso in modo conflit-

[1] Il gruppo di lavoro è stato coordinato dall'architetto Annamaria Tatò, dirigente generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

tuale. 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 aree portuali presentano caratteristiche molto differenti rispetto ai porti atlantici e nord-europei, dove da tempo le attività operative sono state de-localizzate lontano dalle città. Nel nostro paese i porti permangono nel cuore di estese conurbazioni spesso in aree contigue a centri storici di grande qualità. È 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'articola-

zione per sotto-ambiti, di cui alla 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 programmi e gli interventi che saranno proposti, sia dal punto di vista della sostenibilità ambientale e della fattibilità tecnico-economica). Mentre il sotto-ambito «porto operativo» è 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 e i grandi porti 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 di politica e 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.

5.2. CRITERI PER LA PIANIFICAZIONE DELLE AREE PORTUALI IN EMILIA-ROMAGNA

La pianificazione delle aree portuali in Emilia-Romagna, come è stato più volte sottolineato, è inserita all'interno degli strumenti urbanistici comunali e dei diversi piani attuativi (Piani Particolareggiati, Comparti edificatori, Piani di Difesa della Costa, Piani di Recupero Ambientale) sotto ordinati al Piano regolatore della città. A livello locale non esiste una programmazione specifica per lo sviluppo del settore portuale (piano portuale) ma, al contrario, si è rilevata una ricca produzione di piani urbanistici e di opere pubbliche che, in diversa misura, coinvolgono le aree funzionali del porto determinandone l'organizzazione e l'assetto complessivo. Tale situazione accomuna tutte le realtà portuali analizzate (Goro, Porto Garibaldi, Rimini, Cesenatico e Cattolica) e rappresenta, sotto molti aspetti, una specificità del processo di pianificazione portuale in Emilia Romagna.

La riorganizzazione del porto di Cattolica si sta attuando nell'ambito delle previsioni del Piano Particolareggiato dell'Area Portuale (1998) che si estende a tutte le aree urbane collocate sul lungo fiume Tavollo.

A Cesenatico i nuovi lavori di sistemazione dell'area portuale sono definiti all'interno di un programma articolato di opere pubbliche previste nel Progetto del Sistema di Difesa del Centro Storico e del Porto Leonardesco e nel Pia-

no di Recupero Ambientale della Vena Mazzarini.

La pianificazione del porto di Rimini è stata inserita come "Variante Generale" del Piano regolatore della città, approvata nel 2002 ed attuata nel "Progetto Integrato della Zona Portuale e delle Aree Limitrofe". Alcuni Progetti Unitari e Piani Particolareggiati approfondiranno, invece, le fasi di attuazione degli interventi programmati (Nuovo Arenile -zona F3 e F4, zona di servizio alla portualità -zona D3).

Anche a Porto Garibaldi e Goro gli sviluppi dei rispettivi scali marittimi sono stati definiti nell'ambito di strumenti urbanistici: la Variante Generale del PRG di Comacchio (approvata nel 2002) prevede nel Piano particolareggiato dell'Ambito d'intervento 2 -Lido degli Estensi e Spina- la riorganizzazione delle aree di servizio al porto; la normativa tecnica del PRG di Goro (approvato del 1998) affida ad una serie di interventi diretti e di piani attuativi la realizzazione delle opere portuali per la razionalizzazione e di potenziamento del porto (completamento della zona cantieristica e della banchina sud, innalzamento della banchina est).

L'estensione dei processi di pianificazione urbanistica ordinari anche al demanio portuale e alle attività funzionali del porto se, da un lato, ha contribuito ad affermare una cultura urbana

che considera lo scalo marittimo come parte integrante del sistema cittadino, dall'altro, rileva ancora alcune insufficienze strutturali, sia nelle analisi sia nelle sistemazioni delle aree. Il piano urbanistico, in altri termini, seppur esteso alle aree funzionali del porto, sembra spesso incapace di governare i processi di trasformazione in atto nelle aree portuali e di confrontarsi consapevolmente con le differenti razionalità della logistica portuale. Tale ritardo, concettuale ed operativo, rischia di aggravare la crisi in cui versano già alcune attività portuali (per esempio quelle pescherecce e cantieristiche). L'indagine sul campo ha verificato le condizioni di disagio dei sottoambiti pescherecci e cantieristici, costretti ad operare in ambiti sempre più ridotti e difficilmente accessibili (si vedano, in particolare, i casi di Rimini e di Cesenatico). Alla progressiva contrazione degli spazi operativi portuali corrisponde spesso un incremento delle attività ricettive e turistiche che, collocate a ridosso del porto, promuovono una forte domanda di valorizzazione immobiliare degli ambiti portuali. La sovrapposizione di funzioni ed attività (residenziali, turistiche, commerciali e produttive) genera, inoltre, conflitti tra i differenti circuiti viari (di attraversamento urbano e di servizio alle attività portuali).

Tali criticità coinvolgono in diversa misura tutti i settori portuali (turistico, diportistico, commerciale, cantieristico e peschereccio) e, in modo particolare, il sottoambito peschereccio nelle attività di trasbordo, di prima lavorazione e di spedizione del pescato che utilizzano le reti viarie urbane già fortemente congestionate. La conoscenza delle razionalità che governano la micro logistica del comparto ittico dovrebbe rappresentare, al contrario, una attività strategica interna ad un processo di pianificazione portuale più consapevole dell'importanza che riveste questo settore nel sistema economico locale e regionale. Il piano portuale dovrà nel contempo individuare adeguati spazi di relazione porto città in cui attivare azioni mirate di ricucitura tra l'ambito portuale e i tessuti urbani circostanti. Troppo spesso si è riscontrata una condizione di isolamento spaziale di quelle attività diportistiche, di trasporto passeggeri e turistiche (si vedano gli inserimenti urbani dei porti turistici di Marina di Rimini, Onda Blu di Cesenatico, Marina degli Estensi di Porto Garibaldi) che dovrebbero al contrario integrarsi maggiormente con il loro contesto di riferimento. Gli indirizzi di pianificazione di seguito riportati rappresentano un primo orientamento nella prospettive di ricerca auspicata.

5.2.1. Indirizzi per la Pianificazione dell'Ambito portuale

Secondo le linee metodologiche sviluppate finora, la definizione dell'ambito portuale va verificata all'interno del processo di pianificazione del piano strutturale urbanistico, individuando sia le parti funzionali (sottoambiti) del porto (le quali, soprattutto nei porti minori, possono essere disgiunte l'una dall'altra), sia le relazioni che le singole parti (porto peschereccio, turistico, cantieristico, scalo passeggeri e merci) instaurano con l'immediato intorno, con la città, la rete infrastrutturale di trasporto, con l'ambiente. In analogia con le Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori portuali del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, articoleremo l'ambito portuale in sottoambiti tecnico-operativi e in sottoambiti di relazione. Tra questi ultimi assumono un particolare rilievo i sottoambiti di sovrapposizione porto-città. L'aver riportato la definizione dell'ambito portuale nel Piano Strutturale della città vuole significare che il porto va inserito nel piano strategico di sviluppo della città e, nello stesso tempo, in un'organica interrelazione con le procedure di attuazione degli strumenti urbanistici. Questi ultimi potranno essere assimilati ai POT (Piani Operati-

vi Triennali delle Opere Marittime) previsti dalla legge n.84/94 per i porti sede di Autorità portuale.

La definizione dell'ambito portuale è un passaggio importante del processo di pianificazione: esso coincide con l'istituto dell'Intesa tra l'Amministrazione comunale e l'Autorità portuale o Marittima. L'Intesa, è bene ricordarlo, è anche il risultato di un'ampia consultazione tra gli operatori e le associazioni portuali. In estrema sintesi i contenuti e gli indirizzi utili per la definizione dell'Ambito portuale sono i seguenti:

- coerenza del Piano Strutturale portuale con il Piano dei Trasporti regionale e in particolare con le linee di sviluppo del trasporto marittimo;
- correlazione tra il Piano Strutturale portuale e il Piano Strutturale complessivo della città;
- delimitazione dell'Ambito portuale generale, distinguendo i regimi proprietari delle diverse aree (demaniale, pubbliche, private, ecc);
- identificazione dei sottoambiti tecnico-operativi e dei sottoambiti di relazione, in particolare le aree di sovrapposizione porto città e le connessioni con le reti infrastrutturali di comunicazione e di servizio;
- individuazione delle strategie di sviluppo delle aree portuali, in rapporto a quelle previste per la città e il territorio;

- individuazione delle opere infrastrutturali e marittime definendone le caratteristiche dimensionali e morfologiche (tali opere andranno inserite nel Programma Triennale delle OO.PP. dell'Amministrazione comunale e su alcune opere possono essere previsti finanziamenti pubblici, sia regionali sia nazionali);
- definizione del lay-out generale delle aree tecnico-funzionali del porto, individuando per esse le famiglie di attività portuali ammissibili;
- definizione dei livelli di flessibilità del POT delle OO.MM. ovvero dei singoli strumenti urbanistici di attuazione del Piano Strutturale portuale
- Verifica della congruenza con i Piani sovraordinati (urbanistici, territoriali e di settore)
- Verifica della compatibilità ambientale delle politiche di sviluppo e degli interventi programmati (VAS/VAL-SAT)

5.2.2 Indirizzi per la pianificazione dei sotto-ambiti portuali

I sottoambiti tecnico-operativi del porto sono individuati all'interno del Piano Strutturale. Per ognuno di essi si definirà lo strumento urbanistico attuativo più adeguato (Piano Particolareggiato, Piano di Recupero, Piano per gli Insediamenti

Produttivi, Programma Integrato,.....) e, per ogni piano attuativo, occorrerà non solo relazionarsi al programma comunale delle Opere Pubbliche, ma sviluppare i contenuti e gli obiettivi propri dei POT (Piano Operativo Triennale delle OO.MM.).

Anche se questi ultimi sono previsti solo per i porti maggiori sede di Autorità portuale, è evidente l'opportunità di trasferire la loro esperienza negli strumenti attuativi dei porti minori.

La strumentazione attuativa è riferita sia ai sottoambiti portuali «tecnico-operativi», sia ai sottoambiti «di relazione» ovvero alle connessioni infrastrutturali e le aree di sovrapposizione città porto.

Per questi due ultimi si farà ricorso a piani di settore (il Piano Urbano del Traffico, i piani infrastrutturali di settore) o a Piani Integrati di iniziativa pubblico-privato.

Mentre per i Programmi Integrati per le aree di sovrapposizione città-porto, si procederà con i tempi e le procedure proprie dell'urbanistica concertata, per i sotto ambiti «tecnico-operativi» è indispensabile garantire una maggiore tempestività d'intervento.

Per la redazione degli strumenti attuativi di questi ultimi può essere utile proporre una prima check list di indirizzi progettuali.

1. Il trasbordo del pescato a Porto Garibaldi
2. Il traffico peschereccio nel porto di Goro
3. Gli ormeggi pescherecci nel porto di Rimini
4. La darsena peschereccia nel porto di Cattolica
5. Gli ormeggi pescherecci nel porto di Cesenatico



1



2



3

Sottoambito «porto peschereccio»

- coerenza con il Piano Strutturale portuale;
- opere infrastrutturali e relazioni con il Programma Triennale delle OO.PP.;
- accessibilità urbana;
- imboccatura del porto e navigazione interna;
- accosti, ormeggi, alaggio e servizi;
- micro logistica (parcheggi, aree di sosta e di manovra, carico e scarico pescato, relazioni con gli impianti di refrigerazione, con i depositi e con i mercati cittadini, spazi di sicurezza e di filtro);
- controllo delle interferenze con il traffico automobilistico urbano e con i percorsi pedonali;
- relazioni con l'intorno urbano;
- igiene ambientale.



4



5

1. Gli ormeggi turistici nel porto di Goro
2. Gli ormeggi turistici nel porto di Cesenatico
3. Il perimetro di recinzione del porto turistico di Rimini
4. Il porto turistico di Marina di Rimini

Sottoambito «porto turistico»

- coerenza con il Piano Strutturale portuale;
- opere infrastrutturali e relazioni con il Programma Triennale delle OO.PP.;
- Imboccatura del porto e manovre di accosto;
- flessibilità del lay-out;
- localizzazione delle attrezzature, dei servizi, degli alaggi;
- relazioni con l'intorno urbano;
- privacy e sicurezza;
- rapporti visivi con la città e con la comunità urbana;
- parcheggi esterni ed interni;
- attrezzature e servizi accessibili alla città;
- relazioni con i cantieri navali;
- controllo delle interferenze con il

traffico automobilistico urbano e con i percorsi pedonali;

- igiene ambientale.



1



2



3



4

1. Le aree cantieristiche di Cesenatico
2. Le aree cantieristiche di Cattolica
3. Le aree cantieristiche di Goro



1

Sottoambito «area cantieristica»

- coerenza con il Piano Strutturale portuale;
- opere infrastrutturali e relazioni con il Programma Triennale delle OO.PP.;
- accessibilità urbana;
- eventuale accessibilità interna al porto;
- micro logistica (parcheggi, aree di sosta e di manovra, rimessaggi, carico e scarico, magazzini e depositi);
- relazioni con gli scali di alaggio;
- relazione tra le unità produttive cantieristiche e le attività manifatturiere ed artigianali dell'area;
- relazioni con l'intorno urbano;
- controllo delle interferenze con il traffico automobilistico urbano e con i percorsi pedonali;
- sicurezza e igiene ambientale.
-
-



2



3

APPENDICE

APPENDICE

Elementi per un progetto di Legge Regionale per l'istituzione di una Autorità Regionale Portuale**1. Finalità**

La Regione, nell'ambito delle proprie competenze in materia di opere marittime relative ai porti di interesse regionale ed interregionale, nonché in materia di trasporti e turismo, ed in conformità dei principi di cui alla legge 15 marzo 1997, n. 59, istituisce l'Autorità Regionale Portuale con compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento degli interventi e delle attività riguardanti i porti di interesse regionale ed interregionale, nonché di promozione e di sviluppo dei traffici marittimi regionali e di tutte le iniziative che si esplicano nell'ambito dei porti stessi e delle aree immediatamente ad essi adiacenti.

L'Autorità Regionale Portuale coordina, altresì, tutte le funzioni e i compiti amministrativi trasferiti, delegati o attribuiti alla Regione relativi alla cura degli interessi marittimi e portuali localizzabili nel territorio regionale, anche per adeguarli al Piano Regionale Integrato dei Trasporti e per definire gli strumenti attuativi del Piano stesso in relazione alle esigenze dei singoli porti regionali. Per il conseguimento delle predette finalità, l'Autorità Regionale Portuale può proporre variazioni ed aggiorna-

menti dei Piani portuali (PRP) o delle opere marittime (POT), nonché degli strumenti urbanistici. L'Autorità Regionale Portuale gestisce il demanio marittimo delle aree portuali dei porti di competenza regionale.

2. Programmazione portuale

A tali fini, essa cura la redazione dei piani regolatori dei singoli porti ed approdi e propone ed attua tutte le azioni, le iniziative e gli interventi necessari od opportuni per adeguare i piani regolatori portuali, nonché le modalità di utilizzazione delle aree portuali e il sistema portuale regionale agli atti della programmazione regionale e locale. In particolare, gli atti concessori riferiti alle aree portuali devono essere coerenti con il Piano di sviluppo della portualità regionale e con i piani regolatori dei singoli porti.

Inoltre, l'Autorità propone e svolge ogni azione ed intervento perché gli atti e gli strumenti di programmazione regionale e locale tengano conto del sistema portuale regionale e della gestione dei singoli porti, dei punti di approdo e di ormeggio e delle aree ad essi adiacenti, nonché delle prospettive di sviluppo dei medesimi, in relazione alle prevedibili esigenze dei traffici marittimi, del turismo nautico e della pesca.

L'Autorità assiste, altresì, i competenti Uffici regionali e la Giunta Regionale

nella cooperazione tra Regione e Stato e tra Regione ed Enti locali per il coordinamento delle norme statali e regionali che comunque possano interessare o riferirsi ai beni demaniali marittimi, con particolare riguardo agli strumenti urbanistici e ai piani paesistici, ai fini della migliore tutela dei beni ambientali e naturali.

3. Natura

Con deliberazione della Giunta Regionale, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, saranno stabilite le modalità di funzionamento e la organizzazione dell'Autorità stessa.

4. Sede

La sede dell'Autorità Regionale Portuale è..... Le riunioni possono aver luogo anche presso strutture site nei porti ubicati nell'ambito della Regione Emilia Romagna.

5. Organi dell'Autorità Regionale Portuale

Sono organi dell'Autorità Regionale Portuale:

- a) il Presidente;
- b) il Consiglio.

Il Presidente è nominato dalla Giunta

Regionale ed è scelto tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

Egli ha la rappresentanza dell'Autorità, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato.

Il Presidente presiede il Consiglio e sottopone al medesimo, per l'approvazione, tutte le proposte, le iniziative e gli atti attribuiti dalla presente legge all'Autorità stessa.

Il Presidente è sostituito, in caso di impedimento, da un Vice Presidente nominato dalla Giunta Regionale, scelto tra i componenti del Consiglio.

6. Il Consiglio

Il Consiglio è composto:

1. Regione (rappresentanti degli assessori competenti);
2. Province (le province con comuni sedi di porti di rilevanza regionale ed interregionale);
3. Comuni (sedi di porti di rilevanza regionale ed interregionale);
4. Autorità marittime o dal Compartimento marittimo territorialmente competente;
5. Rappresentanti delle Amministrazioni centrali (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Tesoro e delle Finanze, Genio Civile opere marittime, Circostruzioni doganali);

6. Camere di Commercio;

7. Rappresentanti degli operatori portuali (armatori, consorzi di categoria, ecc.

7. Funzionamento

L'Autorità Regionale Portuale è diretta da un esperto di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori della portualità e dei trasporti, nominato con decreto del Presidente della Giunta Regionale su conforme deliberazione della Giunta stessa.

Il Direttore, ove non sia già inquadrato nel personale regionale, è assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile. Il medesimo può essere rimosso dall'incarico in qualsiasi momento, con deliberazione della Giunta Regionale. Il Direttore assicura la funzionalità tecnico-operativa dell'Autorità portuale per il conseguimento delle finalità di cui agli artt. 1 e 2 della presente legge. Egli è coadiuvato da personale regionale assegnato alla predetta Autorità portuale con deliberazione della Giunta Regionale, in modo da poter efficacemente espletare tutti i compiti contemplati dalla legge stessa.

Il Direttore assicura, altresì, il collegamento tecnico-amministrativo con gli uffici regionali nelle cui attribuzioni rientrano le materie previste nella presente legge, nonché con gli Enti locali e con le altre Pubbliche Amministrazioni

aventi competenze nelle materie stesse.

8. Gestione Portuale

Ferme restando le competenze statali, nell'esercizio delle funzioni amministrative da parte della Regione concernenti le opere marittime relative ai porti appartenenti alla categoria II, classi II e III, di cui al comma 7, art. 5, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, l'Autorità Regionale Portuale coordina la gestione delle opere stesse e le funzioni ad esse attinenti, al fine di assicurare al sistema delle opere portuali regionali una gestione unitaria ed efficiente.

L'Autorità coordina, altresì, gli interventi e le attività dei soggetti pubblici e privati relativi all'uso delle opere realizzate, delle attrezzature installate e dei servizi ivi esplicitati, proponendo gli interventi necessari per il mantenimento dei porti, approdi, punti di approdo e punti di ormeggio, in condizioni di piena agibilità e funzionalità, nonché per l'adeguamento delle strutture e degli impianti alle crescenti esigenze del sistema dei trasporti regionale e nazionale.

9. Norma finanziari

Per le spese occorrenti per l'attuazione degli adempimenti e degli interventi eseguiti dalla Regione nell'ambito del-

le aree portuali, in conformità delle leggi statali e regionali, è applicata, sui canoni previsti dalle vigenti disposizioni, l'imposta regionale sulle concessioni nella misura e con le modalità stabilite dalle norme in materia.