

Consiglio Superiore

DEI
LAVORI PUBBLICI

III^a Sezione

Adunanza del 31/01/2001 *19*

N. del Protocollo 583

OGGETTO

Comune di Senigallia - Variante al Piano Regolatore Portuale.

ANCONA

LA SEZIONE

VISTA la nota del 06/12/2000 n°9929/9934 - Div. 3^a, con la quale la Direzione Generale delle Opere Marittime ha trasmesso, per esame e parere ai sensi dell'art.5 della legge n°84/1994, gli elaborati tecnici relativi all'oggetto;

VISTO il voto del 25.10.2000 n. 446 di questa Sezione sull'argomento;

ESAMINATI gli atti pervenuti;

UDITA la Commissione Relatrice (Ferrante, Tatò, Matteotti, Albenzio)

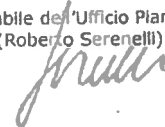
COPIA CONFORME

alla "Variante al piano regolatore del porto di Senigallia" restituita dall'Ufficio del Genio Civile per le opere marittime di Ancona,

APPROVATO

con voto n°583 del 31 gennaio 2001

Il Responsabile dell'Ufficio Pianificazione
(Roberto Serenelli)



PREMESSO



Da stralcio della relazione generale che accompagna la variante al Piano Regolatore del porto di Senigallia, ora all'esame, redatta dal Comune di Senigallia, è possibile rinvenire le motivazioni che hanno indotto l'Ufficio progettista a proporre la variante medesima.

"Il porto di Senigallia è un porto - canale sviluppatosi sul fiume Misa sin dal 1500: è formato da un canale di ingresso banchinato della larghezza media di 25 m circa e molo di levante allungato rispetto a quello di ponente di circa 70 m per proteggere l'ingresso delle imbarcazioni dai mari di bora e scirocco.

La direzione dell'asse dell'imboccatura nel tratto terminale è di 15° N.

Il porto è formato da due darsene interne rispetto alla linea di costa, le più antiche, attualmente occupate, una dalla flotta peschereccia e l'altra dalle imbarcazioni da pesca e dallo scalo di alaggio dei cantieri. La darsena occupata dalla nautica da diporto è di forma rettangolare, ridossata al molo di ponente e aggettante rispetto alla linea di riva ed è l'ultimo ampliamento del porto.

La capienza attuale del porto e quella della presente variante è la seguente:

SETTORE	ATTUALE	VARIANTE
NAUTICA DI PORTO	Specchi acqua MQ. 22.627	MQ. 25.794
	Spazi a terra MQ. 4.835	MQ. 11.115
CANTIERISTICA	Specchi acqua MQ. 2.000	MQ. 3.395
	Spazi a terra MQ. 8.545	MQ. 12.087
PESCA	Specchi acqua MQ. 3.550	MQ. 6.300
	Spazi a terra MQ. 390	MQ. 1.300

Il P.R.P. vigente, approvato nel 1976 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, prevedeva un ampliamento del porto con estensione della darsena turistica verso la spiaggia di ponente ed una nuova imboccatura ottenuta prolungando il molo di levante del canale esistente. Il P.R.P. lasciava irrisolto il problema della separazione del porto da fiume Misa, con difficili problemi di smaltimento delle piene anche se era prevista una soglia sfiorante da realizzare nel



molo di levante. Il P.R.P. vigente prevedeva inoltre l'occupazione di un tratto di arenile sottratto alla economia turistica notevolmente sviluppata.

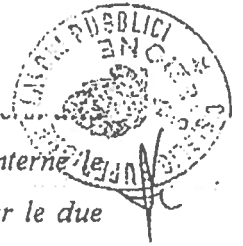
Gli obiettivi principali che il nuovo P.R.P. del porto di Senigallia vuole raggiungere, sono i seguenti:

1. realizzazione di una struttura in grado di rispondere alle esigenze di spazi e servizi espressi dalla nautica da diporto, tenendo conto della programmazione regionale;
2. potenziamento delle attività economiche che si sviluppano nell'area portuale (pesca, cantieristica, nautica da diporto), sia attraverso la specializzazione delle darsene, sia con il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture (nuovo mercato ittico per la pesca, nuovi spazi e scali di alaggio per la cantieristica, qualificazione degli ormeggi e dei servizi a terra per il diporto, ecc.). Nel nuovo P.R.P. le attività cantieristiche vengono collocate nell'avamporio, in modo da recuperare aree a terra per parcheggi e servizi e per soddisfare la richiesta dei cantieri esistenti nella Provincia specializzati nella costruzione di motoscafi di altura; nella nuova darsena sono collocate le imbarcazioni da diporto, mentre la seconda darsena viene lasciata per potenziare le attività che si svilupperanno con maggior dinamismo e la darsena più antica viene destinata alle imbarcazioni da pesca;
3. recupero del rapporto città - porto attraverso la realizzazione di nuovi collegamenti viari e pedonali, utilizzando gli spazi del Cantiere Escavazione Porti per collocare una struttura di interscambio con il centro storico della città;
4. creazione di un nuovo avamporio, che senza protrarsi in mare più dell'attuale molo di levante, consenta di staccare l'accesso al porto dal fiume Misa, risolvendo così la difficile convivenza con le piene del fiume.

Questa soluzione che, non comporta ulteriori occupazioni di spiaggia, né prevede alterazioni della dinamica costiera, rende l'accesso al porto più sicuro.

Una volta completate le opere previste nel P.R.P., saranno disponibili le seguenti attrezzature:

- Pesca: darsena di mq 6.300 per n. 85 imbarcazioni, deposito carburanti, mercato del pesce;
- Cantieristica: per il cantiere Navalmeccanico e per il cantiere S.E.P. saranno disponibili aree coperte e scoperte per complessivi mq 12.087; scivoli separati per alaggio con profondità di 4-4,5 m; banchina di allestimento della lunghezza di m 80.
- Nautica da diporto: darsena di mq 25.794 per complessivi 336 posti barca; pontili di ormeggio attrezzati con tutti i servizi (acqua, Enel, Sip, ecc.);
- impianto fognario, oltre agli spazi a terra organizzati a parcheggio per n. 400 posti, servizio carburanti, servizio di manutenzione, sede per Associazioni, ecc...) e servizi generali.



Nel nuovo avamposto sono previste profondità di dragaggio di -4 m, per cui, per una batimetrica -4 m sarà necessario dragare un piccolo canale di accesso; per le darsene interne le profondità di progetto sono di -3,50 m per quella della nautica da diporto, e -2,50 m per le due darsene pescherecce.

Le profondità di progetto sono compatibili con la flotta tipo e con le profondità di imbasamento delle banchine; la massima imbarcazione prevista è di 18 m, trovandosi l'imboccatura all'interno della zona dei frangenti.

Per verificare l'agitazione interna sono state effettuate prove su modello fisico a fondo fisso e prove su modello matematico sia con onde corte sia per onde lunghe (B.E.M.).

Nella simulazione si è provata l'influenza del pennello sporgente dal molo di sopraflutto ed in una configurazione si è allungato di circa 30 m il molo di sopraflutto reclinando il molo di sottoflutto.

In tutte le soluzioni esaminate l'agitazione ondosa all'interno dell'avamposto e nelle darsene interne è risultata assolutamente compatibile con la funzionalità del porto.

Per verificare la fattibilità di realizzazione delle opere esterne sono state effettuate indagini geognostiche in mare ed è stato effettuato un dimensionamento delle opere a gettata con relativa verifica di stabilità globale riportata nella Relazione Geotecnica in presenza di azioni sismiche. Il dimensionamento delle opere è stato effettuato aggiornando i dati sulle caratteristiche dei valori estremi del moto ondoso.

Al fine di verificare l'influenza delle opere sulla spiaggia circostante oltre ad un modello ad una linea predisposto dal Prof. Antonio Vitale, la Regione Marche ha finanziato un piano di monitoraggio e studio le cui conclusioni principali sono di seguito riportate.

Risulta confermato, anche dallo studio sulla evoluzione storica della linea di costa, che il trasporto solido longitudinale prevalente è diretto da Sud-Est a Nord-Ovest, verso sinistra per chi osserva il mare.

Le quantità in gioco della portata solida sono modeste e gli eventuali arretramenti nella spiaggia di ponente, a nord delle opere portuali, sono completamente impediti dalla presenza delle opere di difesa foranee, emerse e sommerse che hanno prodotto una spiaggia stabile e di notevole pregio.

La spiaggia di levante è in equilibrio, evidenziato dalla presenza di tre ordini di barre sommerse.

In conclusione, le nuove opere previste nella variante al Piano Regolatore vigente producono un notevole miglioramento sia nella ricettività del porto, sia nelle attrezzature a terra senza arrecare danni alla spiaggia circostante.



Nell'affidamento dell'incarico per la redazione del Piano Particolareggiato dell'Area Portuale, l'intendimento della A.C. fu quello di valorizzare il porto dotandolo di tutti i servizi infrastrutturali indispensabili per garantire un rapporto più funzionale con l'utenza e le categorie economiche che su esso operano e ricreare un "rapporto" più stretto tra la città e l'area portuale rispettando le condizioni ambientali esistenti.

Nella costruzione del Piano furono predisposti indagini conoscitive, questionari ed alimentato un dibattito con tutte le associazioni ed enti interessati.

Il Piano Particolareggiato, coincidente con la Variante al Piano Regolatore Portuale, è stato definitivamente approvato dal Comune di Senigallia con Delibera del C.C. n. 47 del 22/01/1990 dopo aver assolto alla pubblicazione, ed alla proposta di controdeduzioni alle osservazioni presentate.

Successivamente alla approvazione del P.P. è stata attivata la procedura di valutazione di Impatto Ambientale che si è favorevolmente conclusa con le seguenti approvazioni:

- Regione Marche - Delibera G.R. n. 2239 del 27.06.1994
(Valutazione di impatto ambientale e Dichiarazione di compatibilità paesistico ambientale ai sensi del PPAR)
- Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali - Decreto Ministeriale del 17.03.1995
(Autorizzazione ai fini ambientali)
- Ministero dell'Ambiente - Decreto DEC/VIA/2260 del 18.10.1995 (Provvedimento di compatibilità ambientale - VIA)
- Ministero dei Lavori Pubblici - Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Ancona
(Nota del 03.08.1996 Prot. n. 5159)
- Ministero dei Trasporti e della Navigazione
(Nota del 03.01.1996 Prot. n. 5200030)
- Approvazione definitiva Piano Particolareggiato del Porto
(Delibera C.C. di Senigallia n. 47 del 22.01.1990).

In data 07.12.1999 il Comune di Senigallia ha trasmesso all'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Ancona la "Variante al Piano Regolatore del Porto di Senigallia" e si è quindi attivata la procedura per la approvazione del Consiglio Superiore dei LL.PP."

Con voto del 25.10.2000 n. 446 la Sezione ha considerato quanto segue:

"La proposta di variante al Piano Regolatore Portuale di Senigallia, all'esame di questa Sezione, va necessariamente istruita alla luce delle disposizioni di legge di cui all'art.5 della legge n°84/1994.



E' quindi del tutto evidente come il formale atto di adozione della variante medesima, da parte della competente Autorità Marittima, sia condizione propedeutica all'utile prosieguo dell'istruttoria. Detto atto non si rintraccia negli elaborati trasmessi.

Pertanto, si ritiene che la Sezione possa entrare nell'esame di merito delle problematiche sottese dalla proposta di variante in parola solo dopo l'acquisizione di detto atto di adozione."

Ciò considerato, la Sezione medesima ha ritenuto che la proposta di variante del Piano Regolatore Portuale di Senigallia dovesse essere restituita affinché fosse ritrasmessa, corredata dal formale atto di adozione ex art. 5 della legge n. 84/1994.

Con nota del 06.12.2000 n.9929/9934 la Divisione Generale delle Opere Marittime ha trasmesso copia di detto provvedimento del Capo del Compartimento Marittimo di Ancona (decreto n. 35 del 4.12.2000).

Con successiva nota del 16.01.2001 n. 6, questa Sezione ha manifestato alla competente Autorità Marittima e al Comune di Senigallia l'opportunità di un incontro con i progettisti della proposta tecnica all'esame "per la definizione dei seguenti aspetti tecnici e amministrativi:

- acquisizione di copia del Piano Particolareggiato approvato dal Comune;
- considerazioni sul perfezionamento della procedura di approvazione di detto piano;
- considerazioni in merito all'avvenuto adempimento alle prescrizioni contenute nel decreto relativo alla pronuncia di compatibilità ambientale;
- esplicitazione del pianificato sistema della viabilità a servizio della infrastruttura portuale;
- considerazione in merito al disegno della imboccatura portuale, sotto il profilo:
 - della agibilità nautica sotto condizioni meteomarine avverse;
 - del suo potenziale insabbiamento;
 - della potenziale interferenza tra la foce del Misa e il molo di sopraflutto del porto".

Il Comune di Senigallia, informando per opportuna conoscenza l'Autorità Marittima, ha comunicato a questa Sezione quanto segue (nota del 22.01.2001 n. 3012):

"a) Si allega alla presente copia conforme del Piano Particolareggiato del Piano Portuale con la relativa delibera di approvazione definitiva. Il Piano particolareggiato ha seguito l'iter di approvazione prescritto dalla L. Urbanistica n. 1150 del 1942 e successive modificazioni, che prevede un'ampia discussione da parte degli Enti, Associazioni e cittadini interessati che hanno avuto la più ampia possibilità di presentare osservazioni che sono state controdedotte in sede di definitiva approvazione in Consiglio Comunale (vedi delibera C.C. n. 47 del 22/01/1990)



b) Circa l'adempimento alle prescrizioni contenute nel decreto di approvazione della Variante al Piano Regolatore del Porto e applicandole in tutti gli atti amministrativi di sua competenza

c) La proposta di viabilità di accesso all'area portuale contenuta nel Piano particolareggiato e nella variante al Piano Regolatore Portuale è stata confermata ed ulteriormente definita nella proposta di trasformazione urbanistica delle aree attualmente occupate dagli stabilimenti SACELIT-ITALCEMENTI adiacenti al Porto.

d) In merito all'imboccatura del porto viene allegata alla presente una relazione del progettista Prof. Ing. Alessandro Mancinelli"

Infine, con nota del 26.01.2001 n.3950 il Comune di Senigallia, a seguito dell'incontro tenutosi in data 24.01.2001, ha ulteriormente trasmesso quanto segue:

- dichiarazione del Sindaco di coincidenza tra Piano Particolareggiato e P.R.P.;
- relazione e tavole grafiche sulla viabilità di accesso al porto;
- relazione integrativa definitiva sugli aspetti idraulici;
- documentazione fotografica.

CONSIDERATO

La proposta di variante al Piano Regolatore Portuale di Senigallia all'esame della Sezione si è articolata, in termini di procedura amministrativa, lungo oltre un decennio, e merita lo sviluppo di alcune preliminari osservazioni.

Risale al 1990, infatti, la delibera di Consiglio Comunale con la quale fu approvato il Piano Particolareggiato dell'Area Portuale, strumento urbanistico attuativo del locale P.R.G.

Su detto piano furono raccolti pareri e autorizzazioni, tra i quali:

- dichiarazione di compatibilità paesistico - ambientale, mediante delibera da parte della competente Giunta Regionale;
- decreto autorizzativo, ai fini ambientali, da parte del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali;
- decreto del Ministero dell'Ambiente, a conclusione della procedura di V.I.A., con espressione di un giudizio positivo, con prescrizioni, circa la compatibilità ambientale della proposta.

In realtà, quest'ultimo decreto si riferisce esplicitamente alla "Variante al Piano Regolatore Portuale" e non al Piano Particolareggiato dell'Area Portuale".



La sopravvenienza della Legge n. 84/1994, che ha introdotto il PRP (e le sue varianti), come unico strumento di pianificazione delle aree portuali, ha imposto infatti all'Amministrazione Comunale di sostituire la originaria denominazione del piano in quella coerente con i nuovi disposizioni normative "senza cambiare in nessun modo i contenuti già assoggettati, come sopra ricordato, a tutte le verifiche e approvazioni di rito e come facilmente verificabile dall'esame degli elaborati tecnici. Esiste pertanto una coincidenza perfetta tra il Piano Particolareggiato dell'Area Portuale e la Variante al Piano Regolatore del Porto".

Ciò risulta da apposita nota esplicativa del 4.07.2000 n. 28285, firmata congiuntamente dal Sindaco del Comune di Senigallia e dal Comandante dell'Ufficio Locale Marittimo.

Il Sindaco medesimo, con dichiarazione del 26.01.2001, ribadisce la coincidenza tra i due piani.

Quanto sopra si è rammentato al fine di chiarire il perché di un esame tecnico, da parte di questo Consesso, che segue (e non precede) una procedura di V.I.A. in realtà già espletata e il perché di una implicita intesa con il Comune, alla luce del fatto che l'iniziativa pianificatoria originaria, prima dell'avvento della Legge n. 84/1994, era stata promossa dallo stesso Comune (che pertanto non può non condividere i contenuti di una propria proposta, che ha solo cambiato denominazione a seguito della ricordata sopravvenienza legislativa).

Il formale atto di adozione, da parte della Autorità Marittima, ha poi lo scopo di ricondurre correttamente il procedimento amministrativo entro il nuovo alveo normativo.

Ora, da un esame comparato degli elaborati planimetrici relativi al P.P e alla variante al P.R.P., la Sezione ne trae l'avviso di una sostanziale coincidenza grafica, a conferma delle dichiarazioni sopra riportate.

Restano, peraltro, modeste variazioni planimetriche, non sostanziali. Ci si riferisce, in particolare, alla diversa soluzione prevista alla radice del molo di ponente: nella "variante" non si rintracciano più aree a terra per il rimessaggio all'aperto e pontili galleggianti "esterni" al contorno portuale. Dette variazioni non alterano la sostanziale sovrapposibilità geometrica e funzionale tra gli elaborati.

Ad ogni buon conto, di dette modifiche occorrerà tenere conto, con gli opportuni provvedimenti deliberativi, al fine di assicurare, nello spirito della Legge n. 84/1994, la piena coincidenza tra la variante al Piano Regolatore Portuale e la strumentazione urbanistica comunale.



In merito alle scelte tecniche, si prende favorevolmente atto della adozione di un "lay-out" portuale che, a differenza del PRP vigente, sconnette idraulicamente la foce armata del fiume Misa dal bacino portuale, e meno di un breve canale di comunicazione orientato controcorrente.

Accanto a detta scelta, certamente condivisibile sotto il profilo funzionale, appare anche ragionevole quella di razionalizzare l'esistente (con la creazione di un bacino avamportuale in lieve aggetto rispetto alla testata del molo guardiano di levante del Misa) piuttosto che confermare le previsioni del PRP vigente, che configuravano uno sviluppo della nautica da diporto non più rapportabile alla domanda esistente.

Questo senso della "misura" nel pensare lo sviluppo del porto appare una scelta tecnica e urbanistica di buon senso, senz'altro accettabile.

Per quanto riguarda gli aspetti di idraulica marittima, essi sono sostanzialmente riconducibili alle seguenti tematiche:

- a) interferenza con la locale dinamica litoranea;
- b) interferenza con l'idraulica del Misa;
- c) suscettibilità all'insabbiamento dell'imboccatura;
- d) accessibilità nautica;
- e) agitazione interna portuale;
- f) vivificazione degli specchi acquei interni.

Per ciascuno di detti aspetti, la Sezione formula le seguenti distinte considerazioni:

- a) lo studio di detta interferenza è stato condotto con l'ausilio di un modello matematico del tipo a "una linea", usualmente utilizzato in questi casi.

A parere della Sezione, a fronte di un trasporto netto diretto SE - NO, il litorale posto a ponente del porto potrebbe eventualmente soffrire di una ulteriore diminuzione del trasporto solido netto entrante per effetto del protendimento del molo di sopraflutto. Detto protendimento, peraltro, è sostanzialmente nella "ombra geometrica" prodotta dal molo guardiano di levante del fiume Misa nei confronti del campo correntometrico prodotto dal moto ondoso, responsabile del trasporto solido longitudinale.

Ne consegue che l'effetto "netto" del protendimento del molo di sopraflutto sulla dinamica litoranea dovrebbe risultare contenuto. Si ricorda, ad ogni buon conto, che il tratto di litorale posto a ponente del porto risulta già "armato" da una sequenza di opere di difesa, così da garantire artificialmente la stabilità dinamica della retrostante linea di battigia anche a fronte di un eventuale peggioramento del bilancio sedimentario locale.



E' fin troppo evidente, comunque, la necessità di implementare, in fase di gestione delle opere, un cadenzato programma di monitoraggio della spiaggia emersa e sommersa interessata, al fine di mettere in luce le effettive variazioni morfologiche indotte dal prolungamento delle opere foranee e di programmare, con ragionevole tempestività, eventuali interventi mitigatori ad oggi non prevedibili;

- b) il ridisegno del molo di sopraflutto del porto non sembra produrre effetti dannosi sullo smaltimento delle portate di piena del Misa. La presenza di detto molo, secondo l'assetto previsto di P.R.P., potrebbe invece costituire eventuale parziale ostacolo al transito dei sedimenti trasportati "longshore" secondo il verso SE-NO.

Il monitoraggio prima raccomandato, pertanto, avrà anche lo scopo di valutare periodicamente le condizioni di officiosità della foce armata del Misa, onde programmare per tempo gli interventi di dragaggio (e contestuale by-pass) eventualmente necessari.

Dall'esame dei risultati di detto programma di monitoraggio potrà poi valutarsi l'eventualità di prolungare di qualche decina di metri il molo guardiano di levante, onde contenere gli effetti della descritta fenomenologia;

- c) d) la problematica del potenziale insabbiamento dell'imboccatura portuale è strettamente connessa a quella relativa alla accessibilità nautica.

La profondità di progetto assunta (- 4 m dal l.m.m.), la larghezza teorica all'imboccatura (40 m), la presenza di onde frangenti in corrispondenza della stessa in caso di eventi affetti da probabilità di occorrenza relativamente non elevata, sono tutti elementi che producono precisi limiti alla flotta di progetto che può essere ospitata in porto e alla operatività del porto medesimo. Di ciò occorre acquisire preventiva piena consapevolezza. Indicativamente, la lunghezza limite delle imbarcazioni può attestarsi sui 18 + 20 m.

In fase di progetto delle opere, potrà poi stimarsi, su base statistica, la percentuale di "down time" (inoperatività del porto, in termini di giorni/anno) per presenza di onde frangenti all'imboccatura. Ciò, comunque, non dovrebbe costituire grave pregiudizio alla funzionalità complessiva del porto.

Peraltro, qualora l'imboccatura portuale fosse affetta da fenomeni di insabbiamento, anche in ragione della dichiarata bimodalità del clima del moto ondoso (con i conseguenti effetti sul trasporto solido longitudinale), si potrebbero innescare sensibili ripercussioni sulla operatività e sicurezza dell'infrastruttura portuale medesima.

Pertanto, in fase di progettazione definitiva delle opere, si raccomanda l'implementazione di un modello fisico in vasca a fondo mobile al fine di stimare preventivamente l'entità del fenomeno.



I risultati di detto studio specialistico potranno produrre utili indicazioni per la stima degli oneri connessi al periodico dragaggio dell'imboccatura (per garantire il fondale di - 4 m) e per l'ottimizzazione del disegno della imboccatura medesima, qualora ciò risultasse necessario;

- e) il porto risulta correttamente dimensionato sotto il profilo della protezione degli specchi acquei interni dal moto ondoso incidente;
- f) apposita modellistica matematica, da implementare anch'essa in fase di progettazione, potrà eventualmente suggerire l'installazione di un impianto di vivificazione degli specchi acquei portuali più interni, onde garantire la qualità delle acque anche durante le condizioni climatologicamente più "avverse" (alta temperatura dell'aria e dell'acqua e debole moto ondoso).

In conclusione di trattazione degli aspetti di idraulica marittima, la Sezione ritiene che il progetto del prolungamento dei moli foranei del porto debba essere attentamente studiato, anche con riferimento ai seguenti ulteriori aspetti:

- caratteristiche geotecniche del sedime di fondazione, anche con la valutazione del potenziale di liquefazione;
- ottimizzazione nel dimensionamento della mantellata mediante l'utilizzo di modello fisico bidimensionale (canaletta). La scelta della mareggiata di progetto (tempo di ritorno T_r , assunto pari a 36 anni) non sembra produrre il più idoneo rapporto tra costi e benefici, tenuto conto dei relativamente alti costi di manutenzione da affrontare nel tempo di vita utile dell'opera (T_v), in ragione dell'elevata probabilità di superamento dell'evento di progetto in T_r .

Sotto il profilo della accessibilità terrestre al porto, si prende atto che la situazione attuale è certamente critica, stante anche la presenza della retrostante linea ferroviaria, che costituisce un vincolo fisico non facilmente superabile.

Tuttavia, la configurazione pianificata costituisce già un innegabile miglioramento. Ciò mediante la previsione dell'allargamento del sottopasso esistente e di un nuovo sottopasso in sostituzione dell'attuale passaggio a livello.

È evidente la necessità di garantire questo potenziato sistema di accessibilità viaria terrestre all'atto dello sviluppo portuale, secondo le linee guida tracciate dalla presente proposta di variante al PRP.

A tal proposito, si raccomanda di valutare l'opportunità di garantire almeno un attraversamento in sovrappasso, stante gli intrinseci limiti di altezza alle sagome veicolari in

sottopasso, limiti che potrebbero costituire un condizionamento alla piena funzionalità della accessibilità terrestre

E' poi del tutto evidente che la futura implementazione del "progetto Bohigas" allo studio potrebbe costituire ulteriore innegabile miglioramento della situazione attuale, anche sotto un profilo urbanistico più generale, generando un "abbraccio" tra città e porto, oggi sostanzialmente negato. La prevista riconversione di aree industriali dismesse, la realizzazione di parcheggi interrati e di nuovi raccordi all'interno dell'area portuale sembrano provvedimenti in linea con le sopra prospettate esigenze.

In merito a ciò, la Sezione ritiene necessario che il Comune provveda a detta importante riconversione del complesso industriale, che oggi costituisce un "punto singolare" con evidenti ripercussioni sul funzionamento del "sistema" città - porto e sulle componenti paesaggistiche.

Sempre sotto il profilo della viabilità, si rammenta l'esigenza di tenere conto dei fattori che interessano la sicurezza in senso generale. Ciò con particolare riferimento ai percorsi viari (sia interni che esterni) dei mezzi di soccorso e alla disponibilità di aree portuali (sia a terra che a mare) per accogliere i servizi portuali di sicurezza.

Si ricorda poi che il progetto dell'intervento infrastrutturale in ambito portuale non potrà non prevedere la realizzazione di un impianto fisso antincendio, tale da assicurare interventi di soccorso nelle varie aree portuali.

Tutto ciò premesso e considerato la Sezione, all'unanimità, è del

PARERE

che, ai sensi dell'art. 5 della Legge n. 84/1994, sulla variante al Piano Regolatore Portuale di Senigallia si possa esprimere un giudizio favorevole con le raccomandazioni e osservazioni riportate nelle considerazioni sopra esposte.

Per copia autentica
Il Segretario
[Signature]
SISTEMAZIONE DEL LAVORO PUBBLICO
31/05/2001