

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)

Serenelli



11



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 interna, 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 dei 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 foce 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.