

RELAZIONE SULLA DEFINIZIONE PROGETTUALE E FUNZIONALITA' DEL PORTO DI SENIGALLIA

Di Tarcisio Torreggiani

1- Premessa

Il porto di Senigallia è iscritto alla Classe II' della H° categoria dei porti ed è quindi di Interesse Regionale.

Si tratta di una infrastruttura ad uso promiscuo poiché in essa convivono le attività della pesca, della cantieristica e del diporto.

Il porto (V.Tav.1) sviluppatosi nel corso dei secoli come porto - canale è formato da tre darsene in serie e dal canale di accesso sulla foce del fiume Misa; il progetto prevede sostanzialmente una migliore utilizzazione funzionale dell'opera senza alternare sensibilmente la capacità ricettiva. Ciò avviene con la costruzione del nuovo avamposto che creerà la nuova imboccatura indipendente dall'entrata sul Misa (V. Tav. 2).

Nel seguente schema sono riportati i dati più significativi riguardanti le principali attività oggi presenti e le modificazioni indotte dal progetto

		Attuale	Progetto
Nautica da Diporto	Specchi Acqua	mq. 22.627	mq. 25.794
	Spazi a terra	mq. 4.835	mq. 17.173
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. 5.000
	Spazi a terra	mq. 390	mq. 1.300

Il presente Progetto Generale configura come Variante al P.R.G. vigente (1976) e si propone il raggiungimento dei seguenti fondamentali obiettivi:

a) miglioramento delle condizioni di accessibilità nautica al porto (trasformazione dell'imboccatura e definitivo svincolo del fiume Misa - risoluzione del problema delle piene fluviali);

b) migliore utilizzazione delle aree a terra e degli specchi acquei relativi alle attività cantieristiche, della pesca e del diporto, attraverso una riorganizzazione funzionale (monofunzionalità delle darsene);

c) recupero del rapporto città - porto, attraverso una migliore accessibilità veicolare e pedonale;

d) miglioramento della qualità delle acque delle darsene (aumento della circolazione delle acque interne con la nuova apertura);

e) costruzione dell'avamposto in modo da non interagire negativamente con la dinamica costiera (aggetto del nuovo molo non superiore all'attuale come evidenziato nelle planimetrie di seguito riportate).

2 - Descrizione del progetto

Il "Piano Particolareggiato dell'Area Portuale" (approvato dal C.C. nel febbraio 1990) e gli studi finanziati dalla Regione Marche per la redazione del Modello Matematico sia dell'agitazione interna, sia dell'evoluzione della linea di costa, e per la realizzazione del Modello Fisico per lo studio dell'agitazione interna, costituiscono lo strumento urbanistico attuativo e gli strumenti tecnico-idraulici indispensabili alla redazione del Nuovo Piano Regolatore del porto di Senigallia.

Il coordinamento tra gli studi effettuati, ha consentito di configurare il nuovo Piano Regolatore Portuale, coincidente con il Piano Particolareggiato.

Si è così superato, nel caso di Senigallia, quel dualismo tra le esigenze di pianificazione urbanistica comunale ed esigenze di idraulica marittima, che nel passato hanno avuto per molti porti italiani notevoli esempi di conflittualità.

In definitiva il Nuovo Piano Regolatore Portuale prevede l'ampliamento verso mare; si realizzerà così un'avamposto attraverso il prolungamento del molo di ponente esistente e la realizzazione di un terrapieno dotato di relativa diga di sottoflutto.

La configurazione prevista, realizza il nuovo accesso al porto in modo indipendente dal fiume Misa, con notevoli benefici per la sicurezza delle imbarcazioni e del rapporto con le piene del fiume stesso.

Gli spazi del porto si specializzano così da avere nell'avamposto concentrate le attività cantieristiche, nella III' darsena le attività della nautica da diporto, nella I° darsena le attività della pesca e nella II' darsena un necessario volano per le attività in maggiore espansione.

Il nuovo avamposto sarà realizzato, con un terrapieno in materiale arido protetto dalle due dighe di sopraflutto e sottoflutto realizzate con scogliera di pietrame naturale e struttura di sovraccarico in calcestruzzo. La scogliera e la sovrastruttura in calcestruzzo, sono modellate per ridurre al minimo consentito dalle onde la quota di sommità e quindi l'impatto visivo per che entra nel porto dal mare. Nell'avamposto vengono previste le aree per l'insediamento dei cantieri Navalmeccanico e S.E.P. in modo da reperire per essi maggiori aree a terra, oltre a condizioni di varo e fondali migliori rispetto agli attuali.

Le scelte progettuali rappresentano le sintesi degli studi preliminari svolti in sede di redazione del Piano Particolareggiato dell'Area Portuale e riguardanti gli aspetti idraulici, confermati successivamente dal Modello matematico e Modello fisico per la verifica dell'agitazione interna. In definitiva si può affermare che la nuova imboccatura garantisce sia una accessibilità al porto in condizioni di sicurezza, sia una agitazione ondosu nelle darsene compatibile con il loro utilizzo.

Il progetto è conforme alle norme tecniche generali ed ai vincoli urbanistici, paesaggistici, demaniali.

3 - Obbiettivi del Progetto

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

- **realizzazione di una struttura** in grado di rispondere alle esigenze di spazi e servizi espressi dalla nautica da diporto, tenendo conto della programmazione regionale;
- **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.G. le attività cantieristiche vengono collocate nell'avamposto, in modo da recuperare aree a terra per parcheggi e servizi; 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;

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; - creazione di un nuovo avamposto, 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 nuovo P.R.G., 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 ml.; banchina di allestimento della lunghezza di ml 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.

4 - Interazione porto-costa e caratteristiche geologiche dell'area portuale.

Particolare attenzione è stata posta all'interazione porto-costa per la rilevanza che tale argomento riveste quando si tratta di opere portuali insistenti su litorali sabbiosi quali quelli marchigiani.

Sono state effettuate le seguenti analisi:

- studio della evoluzione storica della linea di costa dal 1400 ad oggi; sono stati esaminati, tutti i riferimenti cartografici e documentari reperibili;

- Studio delle caratteristiche del moto ondoso in prossimità della costa. Poiché il moto ondoso è il fattore dominante della dinamica costiera, sono stati elaborati modelli matematici (piani d'onda) che simulano la evoluzione delle onde nei bassi fondali attraverso la ricostruzione della linea dei frangenti; - studio della interazione porto-costa tramite modello matematico del tipo ON -LINE.
- Oltre a questi studi di carattere teorico - applicativi, ci si è avvalsi dei dati sperimentali contenuti nel Piano di monitoraggio del tratto di costa compresa tra la foce del fiume Misa e del fiume Esino. Tale piano comprende, rilievi diretti del moto ondoso, rilievi batimetrici e analisi sedimentologiche.
- Dalle analisi sopra descritte, è risultato che la nuova imboccatura portuale non produce alterazioni negative sulla costa circostante.
Le indagini batimetriche e sedimentologiche dello studio sopra citato, hanno evidenziato la conformazione della spiaggia sommersa e le variazioni della spiaggia emersa nel breve e nel lungo periodo.
- I confronti sulle variazioni della spiaggia nel lungo periodo, sono stati possibili per la esistenza in zona dei rilievi effettuati dal C.N.R. nell'anno 1968. Per la caratterizzazione del breve periodo, sono state seguite cinque campagne di rilievi batimetrici in corrispondenza delle variazioni stagionali e di una forte mareggiata.
- La spiaggia sommersa ha caratteristiche granulometriche di sabbia fine, sulla spiaggia emersa si ritrovano invece ghiaie in prossimità dei fiumi Esino e Cesano. I movimenti delle barre sommerse, evidenziano la stabilità della spiaggia sino a 10 Km circa dal porto di Senigallia verso sud-est.
- Il tratto a nord- ovest, come in precedenza ricordato, è caratterizzato da una in avanzamento per l'effetto indotto dalle scogliere di protezione.
- La configurazione planimetrica dell'avamposto è stata progettata in modo da ridurre al minimo gli effetti negativi sulla costa; i modelli matematici e fisici hanno confermato la validità della scelta.
- Per mitigare gli impianti negativi sul corpo idrico, derivanti dall'esercizio delle attività portuali, il progetto prevede tutti gli accorgimenti tecnologici indispensabili:
- Rete di smaltimento delle acque reflue nere di tipo sottovuto; - depositi carburanti protetti da vasche impermeabili;

- Rete di scarico delle acque bianche convogliate nella rete pubblica; - attrezzatura per la raccolta degli olii utilizzati dalle imbarcazioni.
- Inoltre , la circolazione interna delle acque, attraverso la nuova imboccatura " a mare", sarà incrementata con effetto migliorativo sulla qualità, rispetto alla condizione attuale in cui le darsene sono collegate al mare solo attraverso il porto canale.

5 - Realizzazione del progetto in stralci esecutivi

Il Progetto Generale sarà realizzato in lotti funzionali , una volta che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici avrà approvato la variante proposta. L'importo dei vari stralci, finanziato dalla Regione Marche (Legge R. n. 9 del 3.5.1989) sarà commisurato alle esigenze funzionali delle opere ed alle necessità di bilancio della Regione.

Il primo ed il secondo Stralcio Esecutivo prevedono delle opere che sono conformi al P.R.G. attuale e non necessitano dell'approvazione della variante allo stesso P.R.G. infatti riguardano soltanto l'ampliamento dell'accesso via terra all'area portuale e la creazione di un piccolo specchio acqueo, prospiciente il molo lato Fano, per collocarvi tutte le piccole imbarcazioni che attualmente occupano la darsena turistica con danni per l'economia gestionale della stessa.

L'allargamento dell'ingresso è un'opera urgente per lo stato di pericolosità attuale provocato dalla mancanza di una sede stradale adeguata e dal relativo raccordo con la viabilità cittadina.

Il sottosuolo dove verrà realizzato l'avamposto, è caratterizzato da strati di sabbia grossolana con ghiaia mediofine, ghiaia calcarea - selciosa, ai quali segue uno strato di argilla limosa debolmente sabbiosa. Indagini preventive sono state compiute sulla sismicità dell'area. Pur essendo necessarie, in sede esecutiva, più puntuali indagini geognostiche, si possono escludere fin da ora fenomeni di liquefazione delle sabbie.

BREVE SINTESI DEL RUOLO DI GESTIPORT NEL PROGETTO ORGANIZZATIVO DELL'AREA PORTUALE DI SENIGALLIA

Gli obiettivi per il completamento funzionale dell'area portuale di Senigallia, sulla base delle soluzioni tecniche esaminate sono i seguenti:

- il coinvolgimento di soggetti terzi interessati, portatori di attività specifiche nella nautica da diporto, che immettano proprie risorse finanziarie, alternative rispetto a quelle del Comune o a quelle provenienti da enti sovraordinati,

- la valorizzazione dell'apporto del Comune di Senigallia e mantenimento del suo significativo controllo sull'intera area portuale, sia in termini di proprietà che di conduzione della gestione;
- la procedura individuata dal progetto consiste nel conseguimento di concessione unica dell'area portuale al soggetto istante, da parte del Demanio Marittimo di Ancona, in regime di specialità rispetto alla procedura ordinaria ex. Artt. 36 e 37 del codice della navigazione, regolato dal D.P.R. N. 509/97 (Decreto Burlando);
- Il ruolo previsto per Gestiport è quello di essere l'istante della suddetta richiesta, per i seguenti motivi:

1) Gestiport è soggetto preesistente, da anni opera nella gestione delle varie attività portuali di Senigallia.

2) Può, nella sua veste di soggetto di diritto privato già partecipata dal Comune e da privati, aprire ulteriormente il suo capitale sociale a nuovi soci privati, evitando operazioni sulla partecipazione di parte pubblica.

3) Anovera tra i suoi soci, oltre a privati diportisti, le principali Associazioni che operano nel settore nautico da diporto e altri soggetti privati che svolgono nell'area le proprie attività produttive. Soggetti dunque, interessati agli sviluppi societari ed industriali rappresentati;

4) Consente la continuità e lo sviluppo, sotto diversa forma contrattuale, dei rapporti concessionari attualmente esistenti nell'area portuale;

5) Tutela, in quanto concessionaria unica dell'area portuale, gli interessi associativi ed economici delle Associazioni socie;

- A tali fini e per le indicate ragioni, si ritiene necessaria la sua trasformazione di "Gestiport – Soc. Consortile a.r.l." in Società per Azioni, certamente più adatta allo scopo e perché dovrà farsi carico, con proprie risorse economiche, finanziarie ed organizzative dell'esecuzione di quanto concesso e quindi dell'eventuale completamento delle infrastrutture portuali, che risulteranno dopo l'esecuzione delle opere realizzate dal Comune, della realizzazione delle sovrastrutture previste nei richiamati progetti, e della gestione delle attività portuali.
- La forma di Società per Azioni inoltre, offre maggiori garanzie e certezze ai soggetti terzi interessati, sia in ordine ai processi decisionali interni ed ai relativi controlli, sia riguardo all'impatto della riforma del diritto societario previsto dal D.Lgs. n. 6/2003, nonché per alla circolazione e circolarità delle azioni, rispetto al sistema partecipativo di una Società a Responsabilità Limitata;

Negli Atti propedeutici e conseguenti al percorso e agli obiettivi indicati, che tutti i soggetti interessati dovranno adottare ai sensi delle disposizioni legislative vigenti, assumerà specifica rilevanza l'aumento di capitale sociale della Gestiport S.p.A., che in parte sarà riservato al Comune, ex art. 2441 c.c., comma quarto, mediante conferimento

in natura dei progetti tecnici esistenti riguardanti l'area portuale, rappresentanti il Know-how necessario per la realizzazione del progetto e, per la restante parte, aperto agli attuali soci o a soggetti terzi interessati al progetto complessivo dell'area portuale, nei limiti partecipativi che permettano al Comune di Senigallia di mantenere il 51% del capitale sociale; (circa il mantenimento della maggioranza societaria da parte del Comune esprimo tutte le mie riserve, per non dire inopportunità) Ritengo opportuno che il rapporto societario da realizzare nella nuova Società si orienti verso la soluzione sperimentata da "Marina Dorica" o dalla "Marina dei Cesari".

La capitalizzazione di Gestiport, nella prospettiva del conseguimento della concessione di cui al D.P.R. 509/97, si rende necessaria per:

- dotare la Società di risorse economiche e finanziarie adeguate agli impegni che le deriveranno dalla realizzazione del progetto,
- per permetterle maggiore capacità di credito da parte del sistema finanziario
 - per valorizzare la partecipazione azionaria del Comune di Senigallia,

La quantificazione del valore economico complessivo dell'aumento di capitale sociale e quindi della parte riservata al Comune e della parte destinata agli attuali soci o a soggetti terzi interessati, sarà uno degli elementi di valutazione del Piano Economico e Finanziario, *(allegato alla Relazione descrittiva del progetto ed ai dati necessari per individuare e valutare i principali effetti sull'ambiente, ai fini della verifica di cui all'art. 10 del D.P.R. 210/96,)* che la Gestiport dovrà presentare a corredo dei progetti tecnici riguardanti il bene da richiedere in concessione, redatti ai sensi dell'art. 16, comma 2, della legge 109/94.

Da tale quantificazione dipenderà il valore del conferimento in natura del Comune, soggetto comunque a valutazione peritale.

Si ritiene che la ridefinizione (con incrementi e/o decrementi) delle quote di partecipazione del Comune nei limiti del 51% e dei soggetti privati, porterà in Gestiport know-how e nuove risorse imprenditoriali e finanziarie, indispensabili per la realizzazione del progetto economico ed industriale riguardante l'area portuale di Senigallia.

Si ringrazia il Comune di Senigallia - Assessorato ai Lavori Pubblici per i dati messi gentilmente a disposizione.