

Interventi per la sistemazione del Bacino MISA – NEVOLA

Esprimiamo nuovamente l'esigenza di portare all'assemblea di CdF le due nuove progettualità che stanno entrando in scena:

- a) La prossima costituzione dell'Ufficio Speciale Misa & Nevola (USM)
- b) Il progetto presentato all'Assessore Regionale all'Ambiente e ai Sindaci dei Comuni del bacino del Misa Nevola il 3 febbraio 2023 denominato "Guardiania Operati del Misa Nevola" dall'A.P.S. Novum.

Gli interventi prioritari sono i seguenti:

1. Attuazione del progetto "Guardiania Operati del Misa Nevola" indicato nel punto b) sopraindicato. È una nuova attività non discussa precedentemente a CdF ma che è il punto cardine per cercare di evitare problemi causati dalla mancanza di manutenzione. Diviene pertanto il punto di maggiore importanza per gli anni a venire. Con questo progetto, dopo il finanziamento iniziale per il primo anno, la manutenzione si sosterrà autonomamente senza bisogno di risorse da parte della Regione. Inoltre la manutenzione sarà continuativa 365 giorni l'anno.
2. Attuazione delle prescrizioni impartite dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 31 gennaio 2001 nel documento che autorizza i lavori per la realizzazione del porto della Rovere. Tali prescrizioni riguardano le azioni relative ai punti:
 - a. **Punto 4** – Dragaggio parte finale canale Misa (da estendere fino al ponte Portone con il ripristino del canale di navigazione fino alla fine gli argini in muratura)
 - b. **Punto 16** – Prolungamento della banchina di levante del Misa, con arcatura verso Ancona, di alcune decine di metri oltre la banchina di ponente.
 - c. **Punto 17** – Riapertura del collegamento tra canale del fiume e la terza darsena.
 - d. **Nuovo punto** – Apertura dello scolmatore verso la Rotonda

Questi primi quattro punti sono chiaramente contemplati nelle prescrizioni riportate nel documento del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per autorizzare la costruzione del nuovo porto a Senigallia.

Ora più che mai urge ripristinarle.

(Si allega alla fine della lettera lo stralcio del documento del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con evidenziato in giallo i punti salienti)

A questi primi quattro punti si aggiungono i punti per la realizzazione dei nuovi ponti cittadini a campata unica e a via inferiore che sono:

- e. **Punto 6** – Ponte due giugno (Già attuato da valutare eventuali responsabilità progettuali).
- f. **Punto 14** – Ponte Garibaldi
- g. **Nuovo Punto** – Sostituzione del Ponte Perilli. (Allo stato del settembre 2022 è il primo ponte che entra in pressione tra i 4 cittadini – Relazione Consorzio di Bonifica a CdF)
- h. **Punto15** – Sostituzione del ponte Portone

3. Analisi dell'efficienza e della pericolosità della vasca di laminazione (o espansione) di Brugnetto alla luce che quanto discusso più volte a CdF. Si è infatti verificato anche in questa seconda alluvione, dopo quella del 2014, quanto preannunciato in primis da Paolo Turchi (*Presidente del Comitato in difesa del territorio "Area di compensazione idraulica di Brugnetto"*) e poi dagli altri firmatari della presente. **Questa analisi servirà inoltre per inquadrare adeguatamente le modalità per realizzare le altre due vasche, di cui si parla in questi giorni, da collocare una a Pancaldo per il Misa e l'altra a Ponte Lucerta per il Nevola.**
4. Raddrizzamento del Fosso del Sambuco che, per l'attuale modalità d'innesto controcorrente sul Misa, ha le arginature che non sono in grado di reggere la pressione esercitata dall'acqua del Misa durante le piene con portate considerevoli, come si evince dalle continue rotture e quindi alluvioni a cui è sottoposta l'area della Marazzana.
5. Ulteriori interventi da individuare e inserire come prioritari, alla luce dell'ultima alluvione del 15-16 settembre 2022, dai portatori d'interesse aggiunti a CdF e delle Amministrazioni dei Comuni dell'interno della vallata Misa – Nevola. Tali lavori non devono ovviamente risultare tra quelli già previsti dai lavori in somma urgenza in quanto già finanziati e in corso di realizzazione.

Senigallia 18/02/2023

Comitato in difesa del territorio "Area di compensazione idraulica di Brugnetto"

Coordinamento degli Alluvionati 2014

A.P.S. NOVUM

Lista Civica Senigallia Bene Comune

Ordine Franciscano Secolare – Senigallia

Alluvionati Borgo Molino 2022



Consiglio Superiore

DEI
LAVORI PUBBLICI

III^a Sezione

Adunanza del 31/01/2001 *19*

N.º 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)



11

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 borea 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 insoluto 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'avamporto, 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 avamporto, 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.



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 marina, 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.