



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
3^o Sezione

Adunanza del 27 ottobre 2010

N. del Protocollo 116

Oggetto: Porto di San Benedetto del Tronto - Scalo d'alaggio - atto formale n.1/98 del 23.11.98 Richiesta modifica con ampliamento .

LA SEZIONE

VISTA la nota del 23.06.2010 n. 3621, con la quale il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per l'Emilia e Romagna e le marche Ufficio OO.MM. di Ancona ha richiesto il parere sull'affare in oggetto;

ESAMINATA la documentazione;

UDITA la Commissione relatrice (Ievolella, Ferrante, Ranieri, Antonelli, Menegotto, Arena E., Grisolia, Da Deppo, Arena F., Ruggiero, Occhipinti, Borzi, Polizzy).



PER COPIA CONFORME

PREMESSO

L'ufficio OO.MM. di Ancona ha trasmesso per "i provvedimenti di competenza" un progetto preliminare redatto per conto del Comune di San benedetto del Tronto da libero professionista.

Dalla relazione allegata al progetto si evince che :

"Lo scalo di alaggio ubicato lungo la banchina di riva del Porto di San Benedetto del Tronto, nell'area settentrionale del bacino portuale, è tradizionalmente adibito alle operazioni di alaggio e varo delle imbarcazioni che compongono la rilevante flotta peschereccia locale.

Lo scalo, costruito negli anni '60, con la classica struttura a piano inclinato, - costituita di lastre di calcestruzzo accostate posate su di uno scanno subacqueo in pietrame racchiusa tra due sporgenti di banchina spinti sino al fondale (-3,70) m. circa dal l.m.m. - è stato ristrutturato (con progetto redatto nel 1997 ed opere realizzate nel 1999-2000) per essere reso idoneo all'utilizzazione a parte di sollevatori mobili (motogru gommate o "travel-lift") consistenti di due o più telai in acciaio a forma di portale, cui vengono appesi i cinghioni che imbragano l'imbarcazione.

La tradizionale tecnica di alaggio con trazione su piano inclinato - a braccia o con argano a mano o motorizzato - e' stata pertanto abbandonata a favore dell'utilizzazione dei sollevatori mobili ("travel-lift")

L'evoluzione dei mezzi marittimi negli ultimi anni ha orientato il mercato verso imbarcazioni di sempre maggiori dimensioni e tonnellaggio , per il cui alaggio e varo è necessaria l'utilizzazione di travel-lift più efficienti e potenti, adeguati all'evoluzione tecnologica del settore.

L'Amministrazione Comunale di San Benedetto del Tronto, in considerazione:

- *della rilevante importanza sia del comparto della pesca , sia del comparto della cantieristica navale per l'economia locale in termini di redditività ed occupazione;*
 - *della essenzialità del servizio di alaggio e varo fornito dai cantieri alla flotta peschereccia;*
- si è fatta carico di promuovere la presente iniziativa progettuale avente come obiettivo l'ampliamento ed il potenziamento dello scalo esistente per renderlo idoneo all'uso da parte di travel-lift di maggior portata , in grado di sollevare imbarcazioni di peso sino a 500 tonnellate , attraverso il prolungamento delle vie di corsa esistenti e la creazione di un bacino di maggiori dimensioni .*

1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento di ristrutturazione realizzato tra il 1999 ed il 2000 è consistito , nelle sue linee essenziali , dei seguenti apprestamenti :

- *realizzazione di un segmento di banchina di riva della lunghezza di circa 36,00 m., con filo*



PER COPIA CONFORME

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the number '2'.

- esterno posizionato a 30 m. dall'imboccatura dello scalo;
- riempimento e successiva pavimentazione della retrostante porzione di scalo, sino a quota pari a quella del circostante piazzale, ottenendo un ampliamento pari a circa 1.700 m² del piazzale operativo esistente;
- realizzazione di due pontili su pali, di lunghezza m. 30,00 e larghezza m. 3,50 cadauno, posti parallelamente a distanza di m. 7,80 l'uno dall'altro, a costituire la nuova via di corsa per le motogru, e delimitanti il bacino di alaggio delle imbarcazioni.

Ad intervento eseguito, dall'area di superficie complessiva di m² 2.850 circa, occupata dal vecchio scalo di alaggio su piano inclinato, si sono ottenute :

- nuove superfici operative per m² 1.700 circa accorpate ai piazzali esistenti;
- la nuova via di corsa su pontili per motogru ed il relativo bacino di alaggio;
- una piccola darsena con un nuovo fronte di ormeggio di 20 m. di lunghezza, delimitata dallo sporgente di banchina esistente lato sud dello scalo, dal nuovo segmento di banchina di riva, e dalla nuova via di corsa per motogru.

La presente proposta progettuale è finalizzata – come detto - ad integrare e potenziare lo scalo per consentire l'utilizzo di travel-lift di maggiore capacità.

In particolare, il travel-lift di progetto è caratterizzato dai seguenti parametri :

- portata max. 500 t.
- tara 185 t. approx.
- Larghezza bacino : m. 11,00
- Carreggiata : m. 13,50
- Larghezza max. : m. 15,50
- Passo : m. 16,00
- Lunghezza max. alle ruote : m. 21,90 approx.
- Max. interasse carrelli : m. 21,00

Gli interventi attraverso i quali si propone di adeguare le strutture esistenti alle nuove esigenze sono i seguenti :

- l'integrazione della esistente banchina di riva con una sottofondazione in micropali Ø190 per adeguarla ai nuovi carichi;
- il consolidamento di una porzione della vecchia banchina ubicata a nord dello scalo, in immediata adiacenza della esistente via di corsa - in quanto parzialmente interessata dal transito dei nuovi travel-lift - attraverso la realizzazione di micropali di sottofondazione in micropali Ø190 ;



PER COPIA CONFORME

Handwritten signatures and initials, including a prominent signature that appears to be 'F. G. M.' and another that looks like 'R. P. M.'. There is also a small number '3' written near the bottom right of the signatures.

- *l'allargamento della trave di corsa meridionale , ottenuto affiancandole una ulteriore trave di larghezza 2,00 m. ed altezza m. 1,50 , fondata su pali Ø800 , per consentire il transito dei nuovi travel-lift,*
- *la realizzazione di due nuove vie di corsa , fondate su pali Ø1000 disposti a quinconce, in prolungamento delle esistenti e delimitanti un nuovo bacino di alaggio di larghezza m. 11,00 e lunghezza m. 35,50 . Le nuove travi di corsa in cemento armato sono di larghezza minima m. 3,90 ed altezza m. 1,50 e sono completate da angolari in acciaio, con funzione di guida per i pneumatici delle motogru , nonché da anelli di ormeggio su entrambi gli accosti .*

Le geometria delle nuove strutture consentirà di procedere all'alaggio ed al varo delle imbarcazioni attraverso l'impiego sia dei mezzi di sollevamento attualmente operanti , sia del nuovo travel-lift "di progetto" , in condizioni di piena sicurezza ed efficienza dei mezzi d'opera utilizzati .

Si potrà inoltre usufruire dei nuovi fronti di accosto, utili per l'eventuale stazionamento di natanti.

Allegato al progetto è presente la delibera della Giunta Comunale n. 126 del 30/04/009 con la quale viene approvato il progetto preliminare in parola.

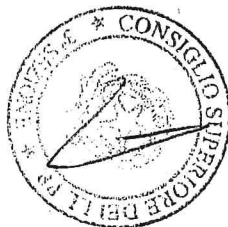
Successivamente il Comune con nota n. 57510 del 7 ottobre 2010 ha integrato la documentazione trasmessa con il progetto definitivo e contestualmente ha evidenziato tra l'altro che:

"l'intervento, non è in difformità rispetto al vigente piano regolatore portuale trattandosi si una modesta integrazione di un'opera esistente , senza cambio di destinazione d'uso;

l'intervento stesso non è in contrasto con il vigente PRG che all'art.44 delle NTA disciplina le possibilità di intervento nella zona portuale , zona omogenea del PRG di maggiori estensioni rispetto all'ambito portuale come identificato dal PRG vigente.

CONSIDERATO

La Sezione preliminarmente rileva che il PRP portuale di San Benedetto del Tronto è stato esaminato con parere favorevole con prescrizioni dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nella seduta del 15 maggio 1968 ed è stato approvato con DM. N. 2722 del 2.11.1985.



Handwritten signatures and initials, including a large signature and several smaller ones, with a small number '4' written below them.

PER COPIA CONFORME

Inoltre prende atto che con delibera del 2 febbraio 2010 n.149 la Regione Marche ha approvato il Piano regionale dei Porti con allegate le norme tecniche di attuazione .

L'art.8 delle citate NTA definisce al comma 3 che cosa si intende per adeguamento tecnico funzionale del piano e specifica al successivo comma 4 che la struttura regionale competente in materia di pianificazione portuale provvede ad istruire ed a valutare la proposta di modifica.

Successivamente l'adeguamento tecnico funzionale è approvato dalla medesima struttura regionale di intesa con il Comune entro 60 gg. dall'avvio del procedimento.

Al riguardo la Sezione rileva che le previsioni progettuali in parola non rappresentano un adeguamento tecnico funzionale inteso secondo quanto descritto nel voto n.93/2009.

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione, è del

PARERE

1. che l'intervento proposto di modifica ed integrazione alle vie di corsa per travel lift nel porto di San benedetto del Tronto non si configura come adeguamento tecnico funzionale al PRP secondo quanto previsto dal voto n.93 /2009 trattandosi di modifica puntuale di un impianto tecnico appalesandosi quindi come un intervento di miglioramento funzionale delle attività di manutenzione pescherecci ;
2. che il progetto una volta approvato dal Comune potrà essere esaminato dalla regione Marche sulla base delle NTA del Piano regionale dei Porti;
3. Che l'ufficio delle OO.MM. di Ancona potrà quindi esprimere il parere tecnico istruttorio di competenza alla locale Capitaneria di porto.

Antonio Acquis
Roberto Puff
Flora Maria Ricci
Chiara Pichler

Antonio
Antonio



Antonio

Antonio
PER COPIA CONFORME

Antonio