



Gruppo Consiliare “Cattolica nel Cuore”

Consiglio Comunale del Comune di Cattolica del 29/09/2016

Proposta di :

Atto di Indirizzo per la progettazione e la realizzazione del molo di ponente del portocanale di Cattolica.

Premesso che:

che il porto di Cattolica, conosciuto fin dall'inizio della sua centenaria attività marinara, per la pesca e per il trasporto marittimo, nel tempo ha sviluppato e poi variato specifiche competenze della sua marineria che andavano dalla pesca del pesce azzurro, a quella delle vongole, all'acquacultura dei mitili e all'allevamento del pesce. Allo stesso modo, negli anni, ha presentato un importante sviluppo della cantieristica navale che passava dalle origini di piccoli complessi artigianali, famosi per i suoi maestri d'ascia, alla crescita di grandi complessi industriali, con rilevanza internazionale, come la Ferretti Craft. Inoltre con la creazione delle due darsene aggiuntive a quella dei pescherecci veniva sviluppata l'attività da diporto, che assieme alla crescita delle attività commerciali e ristoratrici, sviluppatasi in tutta l'area portuale, aumentò anche l'offerta turistica., e l'insieme di tutte queste attività al momento coinvolge almeno 700 persone tra cui:

- 200 pescatori, con 100 pescherecci
- 150 tra operai e tecnici nei cantieri navali
- 10 tra gli ormeggiatori ed impiegati per i servizi della nautica da diporto
- 300 tra gli addetti delle attività commerciali poste sul porto e strettamente connesse con questo

Considerato che :

tutta l'attività portuale non può prescindere da tre condizioni che sono alla base del suo stesso funzionamento:

- Sicurezza dell'ingresso e dell'uscita dei natanti dal porto e dell'ormeggio nelle varie darsene
- Percorribilità di tutto il porto canale per giungere ai cantieri nautici e al travel lift sia per lo scalo e l'alaggio delle imbarcazioni, sia per la naturale manutenzione dei natanti e sia per ragioni di sicurezza in caso di avaria

U
Comune di Cattolica
Comune di Cattolica
Protocollo N.0034687/2016 del 22/09/2016



Gruppo Consiliare “Cattolica nel Cuore”

- Facilita' del deflusso del fiume Tavollo nel mare attraverso il canale del porto

Visto che:

al momento si e' cercato di migliorare l'accessibilita' e l'uscita dal porto , e la riduzione del moto ondoso nelle darsene con l'allungamento del molo di levante, di cui e' stato realizzato il primo stralcio della lunghezza di 35 metri con il proseguimento del molo esistente e che a breve dovra' essere realizzato il 2° stralcio , gia' deliberato, consistente in una ulteriore prosecuzione di detto molo per una lunghezza di 30 metri in direzione 320° Nord-Ovest

Constatato che:

rispetto al progetto definitivo per la costruzione della nuova darsena da diporto esterna a quella dei pescatori, la Conferenza dei Servizi del 2004, in sede deliberante, introduceva nella variante finale la necessita' della costruzione di un piccolo molo di ponente , in direzione del molo di levante. Tale molo avrebbe dovuto restringere l'imboccatura portuale da 50 a 40 metri per ridurre il volume delle onde che entravano nel canale e nello stesso tempo avrebbe creato una vasca di espansione al suo interno, idonea a dissipare l'energia di tali onde con una conseguente diminuzione della loro velocita' ed altezza. Tuttavia tale molo non fu piu' realizzato, anche sostenendo che non sarebbe stato piu' utile, una volta che fosse stato realizzato il prolungamento del molo di levante

Dato atto che :

- in realta', la mancata costruzione di detto piccolo molo di ponente, associata al prolungamento del 1° segmento del molo di levante, ha di fatto allargato ulteriormente l'imboccatura del canale , con parallelo aumento della massa del moto ondoso in entrata , che non viene piu' rallentata per la mancata realizzazione della cassa di espansione , ma che viene , al contrario , ulteriormente accelerata , una volta che arriva nella strettoia costituita dalla vecchia imboccatura del portocanale . Infatti passando dai 60 metri della nuova imboccatura ai 30 metri del canale originario, si genera un enorme moto ondoso sia nel canale , dove giunge per importanti mareggiate fino ai cantieri nautici, sia nelle darsene. Inoltre tale moto ondoso, molto piu' forte rispetto al flusso contrario del fiume Tavollo, di fatto blocca quasi completamente il deflusso di quest'ultimo nel mare durante la concomitanza di piene del fiume e mareggiate.
- la realizzazione del 2° stralcio del molo di levante dara' un contributo significativo



Gruppo Consiliare "Cattolica nel Cuore"

alla diminuzione di tale moto ondoso e quindi alla sicurezza dei natanti in entrata ed in uscita, ma solo , per le ondate provenienti da Nord-Est (Bora), mentre tale moto ondoso diminuirà solo parzialmente per le ondate provenienti da Nord (Tramontana), e per nulla , se non addirittura in senso peggiorativo, per quelle provenienti da Nord-Ovest (Maestrale) a causa dell'ulteriore allargamento dell'imboccatura del porto. Oltretutto, nell'arco dell'anno, le mareggiate provenienti da Nord-Ovest risultano oltre il doppio di quelle provenienti cumulativamente da Nord e Nord-Est secondo la Rete Ondametrica Nazionale per la stazione di Ancona.

- negli ultimi anni e' aumentato enormemente il numero dei dragaggi del porto canale a causa dei reiterati episodi di diminuzione del fondale, per permettere alle imbarcazioni il loro normale transito, con conseguenti importanti impegni finanziari
- detta diminuzione del fondale si riferisce a 2 condizioni ben distinte:
 - a) l'insabbiamento dell' imboccatura del porto
 - b) la deposizione lungo il canale e nelle darsene del sedimento (prevalentemente limo) trasportato dal fiume
- l'insabbiamento dell'imboccatura deriva principalmente dalla sabbia emulsionata e trasportata dalla corrente (che decorre per tutto l'anno lungo la costa, prevalentemente da Nord verso Sud) , ma soprattutto dalle mareggiate provenienti da Nord-Ovest che immettono la sabbia, che si emulsiona per le onde frangenti contro la banchina esterna della darsena, direttamente nell'imboccatura del canale.
- al contrario, sebbene il deposito così importante del limo nel canale e nelle darsene , potrebbe dipendere da un aumento della portata di tale materiale nella corrente fluviale, dovuta alle variazioni atmosferiche degli ultimi anni con le cosiddette "bombe d'acqua" ed immediate piene dei fiumi, oppure a causa della cementificazione degli alvei fluviali che potrebbero accelerare il deflusso del fiume, nel caso specifico del porto di Cattolica e' evidente come questa evenienza dipenda per la maggior parte dal rallentamento della portata del fiume Tavollo nel canale del porto , sino alla sua quasi impossibilita' di deflusso nel mare. Tale evenienza che si realizza durante le mareggiate a causa dell'importante accelerazione che le onde presentano lungo il vecchio canale , molto piu' piccolo rispetto alla nuova imboccatura e rallentano il deflusso del fiume , che per una nota legge fisica a tale rallentamento segue necessariamente il deposito del materiale trasportato dal fiume

Si evidenzia come:

la progettazione e la realizzazione di un molo di ponente di circa 35 metri , orientato a 30° verso Nord-Est possa essere ritenuto un intervento prioritario, dopo la costruzione completa del molo di levante, in quanto con un unico intervento:

- si ridurrebbe la larghezza dell'imboccatura del porto a 40 metri, senza creare



Gruppo Consiliare “Cattolica nel Cuore”

problemi alle imbarcazioni in entrata ed in uscita, e conseguentemente si ridurrebbe in maniera significativa il volume delle onde in entrata, e si creerebbe anche quella vasca di espansione, già ipotizzata in passato, per ridurre l'energia del moto ondoso, nel canale e nelle darsene.

- la riduzione della pressione in entrata delle onde nel canale permetterebbe un migliore deflusso del fiume con conseguente diminuzione della deposizione del limo
- la migrazione della sabbia trasportata sia dalla corrente, sia dalle mareggiate, specie da Nord-Ovest, sarebbe fermata sul lato esterno del molo di ponente, senza immettersi nell'imboccatura del porto e senza creare pericolo all'ingresso dei natanti.
- Riduzione complessiva del numero dei dragaggi con conseguente risparmio economico

L'impatto ambientale non appare significativo in quanto il molo di ponente sarebbe significativamente più corto di quello di levante

L'impegno economico risulterebbe simile a quello necessario per la costruzione del 1° stralcio del molo di levante (350.000 euro), che sarebbe velocemente ammortizzato dalla riduzione dei dragaggi e del loro costo.

Evidenziato che :

tali considerazioni generali, corredate di ampio materiale fotografico e video, sono state presentate nella seduta della 2° Commissione Consiliare del 19-09-2016 ai componenti consiglieri della stessa, all'Assessore all'Urbanistica e Demanio Arch. Fausto Battistel, al Dirigente Arch. Gilberto Facondini, ai rappresentanti della Cooperativa Pescatori, che non hanno evidenziato elementi ostativi a tale proposta

Valutato che:

il porto di Cattolica è uno dei 5 porti regionali dell'Emilia Romagna e come tale dipendente sia per le eventuali variazioni strutturali, che per le risorse finanziarie ai vari organi istituzionali regionali con i quali ci si dovrà confrontare

Si impegna :

il Consiglio Comunale di Cattolica a deliberare un atto di indirizzo sulla progettazione e realizzazione del molo di ponente del porto canale di Cattolica e di proporlo all'Autorità Regionale competente



Gruppo Consiliare "Cattolica nel Cuore"

Cattolica, 21 Settembre 2016

Dott. Massimiliano Gessaroli
Capogruppo "Cattolica nel Cuore"

✓