

REPUBLICA ITALIANA
MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OPERE MARITTIME

A N C O N A

STUDIO DELLA VARIANTE AL VIGENTE PIANO REGOLATORE
PORTUALE -

PRIMA BOZZA DI PIANO RIVEDUTA

Ancona, 9 aprile 1979

redatta dal Tecnico incaricato

1° dirigente

(Dr. Ing. Michele Cipriani)

VISTO: IL CAPO DELL'UFFICIO
PRIMO DIRIGENTE
(Ing. Filippo Gambacorta)

PROTOCOLLO N° 6934	Ancona, li 4 - 8 - 1982	All. 7
-----------------------	-------------------------	--------

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OPERE MARITTIME

AMM. CAO N. A

Relazione sullo studio della variante al vigente

Piano Regolatore Portuale

— prima bozza di piano

1.0 GENRALITA'

In adempimento all'incarico ricevuto dal Superiore Ministero ed agli indirizzi espressi dal Comitato di Studi sui problemi del Porto di Ancona riunitosi nella seduta del 10.5.1978, l'Ufficio ha iniziato lo svolgimento del progetto di variante del piano regolatore del porto, tenendo presente i due studi preliminari effettuati sui problemi del porto di Ancona; uno dal Centro Studi e ricerche della Unione Generale Camere, presso la Camera di Commercio di Ancona, coordinato dal Prof. Malagodi e l'altro dai proff. Genco e Beltrame incaricati dal Comune di Ancona - sono state, altresì, tenute in debito conto le osservazioni ed i suggerimenti della Commissione Permanente Marittima, istituita presso la Camera di Commercio di Ancona e ci si è, avvalsi della collaborazione fornita dai tecnici incaricati dal Comune di Ancona per la stesura del piano regolatore particolareggiato del porto.

1.1. INADEGUATEZZA DEL
PIANO "FERRO"

L'analisi esperita ha confermato l'impossibilità di attuare il piano regolatore vigente "Ferro", non potendo, questo, corrispondere alle mutate condizioni di traffici, alle necessità di espansione delle molteplici attività marittime attualmente gravitanti sull'area portuale, e non potendo conciliarsi con la variante al piano regolatore generale della Città con le esigenze espansionistiche di alcuni settori marittimi.

In particolare, il vigente piano non è più realizzabile per il superamento della tipologia di banchine a pettine alle quali si preferiscono le banchine in linea, per una loro migliore e razionale utilizzazione, per una diversa distribuzione di aree resasi necessaria per l'avvenuta espansione di alcuni settori (cantieristica minore, pesca, diporto, ecc.); per le difficoltà di prevedere un porto turistico dalle caratteristiche moderne senza interferire con le aree adiacenti adibite ai traffici commerciali, nonché per le compromissioni e riflessi negativi che sono stati provocati sugli equilibri idrodinamici della zona adiacente al molo nord del porto dalla costruzione dell'ampliamento dei cantieri navali.

Infatti, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nell'approvare il progetto di ampliamento dei cantieri navali suddetti, ha raccomandato, tra l'altro, "l'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Ancona terrà presente l'inserimento delle opere previste con la richiesta di concessione nel nuovo piano regolatore".

re da elaborare".

In altri termini lo studio della presente variante dovrà tener conto della zona del Cantiere navale recentemente ampliata ed in conseguenza il molo di sopraflutto del progetto "FERRO" dovrà essere modificato in modo da ovviare alle agitazioni riflesse determinate dal nuovo molo di protezione del cantiere stesso.

Per approfondire la conoscenza dei problemi che riguardano il porto di Ancona, l'Ufficio ha avuto, inoltre, vari incontri con Enti e categorie interessate.

Con la Capitaneria di Porto, l'Azienda Mezzi meccanici, la Compagnia Portuale, che presiedono alla vita del Porto e quindi attraverso la Commissione Marittima ed il Comitato del Porto, i contatti sono stati ripetuti ed approfonditi, ricevendone la massima collaborazione per la individuazione delle necessità atte a migliorare l'efficienza e la capacità di produzione del porto.

Sono stati sentiti i diversi operatori marittimi, rappresentanti di Agenzie, le varie Amministrazioni dello Stato interessate allo svolgimento dei servizi portuali, la Marina Militare, gli Enti Regione, Comune, Camera di Commercio, Unioni Industriali, i rappresentanti della pesca, ecc.

1.2 ORIENTAMENTI
SULLA VARIANTE
DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

A conclusione delle analisi ed indagini esperite, è emersa la necessità di variare il vigente piano regolatore portuale secondo gli orientamenti che si riassumono qui di seguito:

- a) acquisizione di specchi acquei protetti, in fondali più profondi;

- b) previsioni di accosti strutturalmente adeguati ed attrezzati per le nuove tecnologie di trasporto marittimo, con particolare riferimento al traffico containerizzato (terminal container);
- c) riassetto localizzativo delle molteplici funzioni che si esercitano nel porto, privilegiando il settore connesso con il trasporto marittimo e decongestionando l'attuale area portuale da quei traffici ed attività che non trovano possibilità di espansione, ma che creano ostacoli ed interferenze;
- d) ampliamento dell'area portuale da pianificare per dare posto all'aumentata necessità di insediamenti infrastrutturali delle diverse componenti produttive (secondo gli orientamenti della Commissione Marittima, la costa interessata dovrebbe essere compresa tra la frana Barducci e il nuovo Cantiere navale) in modo ricostituire una struttura portuale polivalente, secondo una organizzazione degli impianti e dei servizi razionalmente articolata;
- e) diversa direttrice di sviluppo dell'area portuale che sia compatibile con gli orientamenti del vigente piano regolatore generale della città approvato nel 1973 (tale esigenza è posta in particolare risalto dai progettisti incaricati dallo studio del piano regolatore portuale dal Comune di Ancona);
- f) preservare al pubblico godimento, le zone portuali ove esistono beni monumentali e particolari esigenze ambientali;
- g) stabilire un corretto rapporto tra impianti portuali e territorio, attraverso la congruenza del piano regolatore portuale, oltre che con il piano regolatore generale cittadino anche con i piani degli insediamenti produttivi e dei trasporti;
- h) inserimento dell'ampliamento del cantiere navale nello assetto portualistico (in conformità al voto n. 191/12 3.75, del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici);
- i) riqualificazione dell'intero complesso portuale nella prospettiva che in esso si possano concentrare iniziative proprie in funzione della emancipazione dei trasporti marittimi e determinare le condizioni dell'inserimento dello scalo dorico nella programmazione nazionale del sistema dei trasporti.

Alle predette indicazioni si devono aggiungere quelle che sono state fornite dal Comune di Ancona nella riunione del Comitato del Porto tenutasi il 21 marzo scorso, successivamente alle osservazioni della Commissione marittima e precisamente:

- 1) per area portuale si intende la fascia di costa che va dal Borghetto allo scoglio della Volpe, comprendente il fronte a mare della Zipa, il porto storico e l'ampliamento dei nuovi Cantieri Navali (coincide con il precedente punto d);
- 2) le espansioni a mare devono essere il più possibile limitate, per motivi di ordine economico, ecologico, ambientale e paesistico;
- 3) devono essere privilegiate, al fine di assegnazione o riassegnazione di spazi, le attività di alto indice di occupazione diretta (o per lo meno comportanti notevoli fenomeni di occupazione indotta) o che caratterizzano il porto come scalo tecnologicamente avanzato;
- 4) il piano regolatore urbano ed i suoi strumenti attuativi (Piano degli insediamenti produttivi, piano dei trasporti) rappresentano un quadro di riferimento generale di cui occorre tenere conto (coincide con il precedente punto e);
- 5) le opere a mare saranno costruite eventualmente per garantire la sicurezza e l'agibilità dello scalo e non dovranno provocare fenomeni di disturbo per l'utilizzo della costa a Nord e a Sud del Porto a fini turistici;
- 6) i programmi di attuazione delle aree portuali devono essere rapportati alla parallela creazione di infrastrutture di collegamento con il territorio;
- 7) il traffico commerciale merci dovrà essere svolto, nel lungo periodo, nella zona Sud dell'attuale scalo, liberando per altri scopi le banchine utilizzate nella zona Nord;

- 8) la cantieristica maggiore ha i suoi spazi definiti con l'ampliamento in corso in virtù del quale dovrà liberare le banchine portuali utilizzate attualmente per l'allestimento, la sede della mensa aziendale, le aree destinate a parcheggio per i dipendenti;
- 9) la cantieristica minore sta per trasferire i propri impianti alla Zipa per cui è prioritaria la costruzione di scali di alaggio, la cui ubicazione è subordinata ad elementi di carattere tecnico; le aziende, comunque, dovranno quanto prima liberare gli spazi in porto;
- 10) il traffico passeggeri va incentivato, non solo con miglioramenti funzionali all'interno del porto, ma cercando di creare percorsi turistici che possono attirare parte dei passeggeri a visitare la città ed il territorio;
- 11) il movimento containerizzato è un elemento che caratterizza il porto in maniera tecnologicamente avanzata, per cui dovranno essere, pure, prese in esame le esigenze di spazi (che possono occorrere per uno sviluppo di detto traffico).

1.3 OBIETTIVI PER LA CONFIGURAZIONE DEL NUOVO PIANO

Tenendo presente i predetti indirizzi e partendo dalla constatazione delle carenze e deficienze degli impianti portuali nell'attuale consistenza che condizionano lo sviluppo dei traffici, si possono analizzare e definire gli obiettivi che il nuovo porto deve perseguire in termini di opere foranee di protezione, di realizzazione di nuove banchine di attracco, di piazzali operativi ed aree di servizi, di potenziamento attrezzature meccaniche, di escavazione fondali, di adeguamento e potenziamento degli arredi portuali, di viabilità interna ed esterna, di collegamenti viari e ferroviari, di delimita-

zione dell'ambito portuale e dei suoi
svincoli per l'immissione del traffico
nelle grandi vie di comunicazione e
nella rete cittadina.

1.4 COMPONENTI DELLA
ATTIVITA' PORTUALE

A questo punto va messo in evidenza che per la soluzione dei problemi portuali e specificatamente quelli riguardanti i traffici delle merci, occorre esaminare anche quei problemi relativi ad attività che, pur non incidendo sul volume dei traffici commerciali sviluppatesi sullo scalo marittimo, hanno tuttavia attinenza con esso o ne sono condizionati o coesistono e usufruiscono dei medesimi servizi.

Pertanto, secondo una tendenza più volte emersa nelle discussioni intorno al porto di Ancona, lo studio della presente variante ha preso in considerazione i molteplici aspetti delle attività marittime svolte nel porto e cioè quella mercantile, passeggeri, pesca, marina militare, industria cantieristica navale, sia grande che minore, diporto ed attività marittime secondarie.

Tale orientamento è stato espressamente dichiarato dalla Commissione Marittima nella riunione del 21 marzo 1978, e dice testualmente così al punto 1° delle conclusioni:

1.5 LIMITI DELL'AREA
DA PIANIFICARE

"Il Piano regolatore portuale non deve essere limitato alle opere confinanziamento dello Stato, ma deve comprendere anche le opere con finanziamento regionale e, come conseguenza di questo, il p.r. deve iniziare dalla zona-frana

Barducci e terminare al di là del Cantiere, conglobando nel suo studio anche il cantiere stesso".

Tale indicazione coincide con quella del Comune di Ancona di cui al precedente punto 1 (1.2).

Sono così individuati i limiti entro i quali deve svilupparsi la pianificazione portuale che appare piuttosto complessa, ma che deve contemperare tutte le anzicite esigenze in un quadro armonico ed organico, in cui la questione del porto commerciale assume, ovviamente, un'importanza prevalente sugli altri settori.

2.0 ASSETTO LOCALIZZATIVO DELLE DIVERSE COMPONENTI PORTUALI

Si ritiene preliminare, per lo studio della previsione delle opere ed infrastrutture del piano, definire l'assetto localizzativo dei vari settori di attività portuale per cui una prima ipotesi, suffragata da numerose richieste scaturite da considerazioni di ordine pratico e funzionale ed in armonia con la impostazione generale che è stata data al problema, potrebbe essere la seguente:

Incominciamo dal limite sud-ovest corrispondente al rione Palombella o frana Barducci.

2.1 PORTO TURISTICO

2.2 CANTIERI MINORI

2.3 e DARSENA ATTIVITA' SECONDARIE

Per l'ubicazione degli scali di alaggio e, quindi, del settore "Cantieristica minore", di quello del di porto e del settore riguardante le attività marittime secondarie, (cioè allestimento navi, ricovero navi in disarmo, ecc.) si sono registrate conver

genze di vedute; cioè sarebbe ben vista la collocazione dei predetti insediamenti in fregio alla zona Zipa, secondo una organica e razionale distribuzione delle aree e delle strutture.

Al riguardo l'Ufficio delle Opere Marittime ha già effettuato a suo tempo uno studio, in occasione della progettazione, per conto della Regione Marche, del porto turistico che si integra con l'assetto degli scali di alaggio studiato dal Comune di Ancona.

In quest'ultimo studio si prevedeva, appunto, la coesistenza delle due attività turistica e cantieristica minore e si lasciava intravedere la possibilità, con la creazione di una adeguata scogliera di protezione, di inserire, nello specchio acqueo ridossato, altre strutture da utilizzare come banchine di allestimento, attracco per naviglio in disarmo, bacino di carenaggio, insomma una darsena per i servizi secondari ed accessori in grado di accogliere tutte quelle imbarcazioni e mezzi navali che ingombrano le attuali banchine commerciali.

Il predetto studio, salvo opportune verifiche ed adeguamenti alle strutture foranee del porto commerciale, di cui vedremo più avanti l'impostazione, potrebbe costituire un primo stralcio della variante del piano regolatore portuale e, quindi rendere immediatamente esecutivo il progetto per la costruzione degli scali di alaggio, attesa l'imminenza del trasferimento dei cantieri minori alla ZIPA.

In questa prospettiva, il precitato

molo di difesa degli scali di alaggio, potrebbe costituire la continuazione della diga di protezione dello specchio acqueo delimitato dalle costruende banchine n. 23, 24 e 25 ed antistante i futuri banchinamenti in prosecuzione della 25, come si vedrà meglio più avanti.

Ritornando per un momento al porto turistico, va sottolineato che l'ubicazione indicata, oltre che ad integrarsi con la costruzione della precipitata nuova darsena sussidiaria, risponde ad una precisa attesa di un moderno complesso di servizi atti a conferirle la massima ricettività, assistenza, sicurezza e ricreatività alle attività diportistiche. L'inserimento di un siffatto complesso, della dimensione progettata nell'ambito del porto storico, è in pratica irrealizzabile per la inadeguatezza degli spazi e per le interferenze che si determinerebbero tra il traffico delle grosse unità navali e quello delle piccole imbarcazioni da diporto le quali, ovviamente, sarebbero esposte a continui rischi di collisioni.

Per di più non sembra conveniente sacrificare parte delle banchine attrezzate per il traffico commerciale all'attracco per natanti da riporto, anche se questo processo si rinvia a quando saranno acquisite nuove banchine commerciali nella zona sud del porto.

Solo se si riduce la dimensione del porto turistico e lo si declassa al ruolo

di modesto punto di ormeggio per il naviglio locale potrebbe essere ricercata, in via precaria e non si sa in quale modo, una disposizione ai margini delle banchine utilizzate per i traffici commerciali, come del resto è stato fatto fino ad ora, ma in condizioni di assoluto disagio (basta pensare alla sistemazione nel Mandracchio dove in continuazione si verificano incidenti tra barche da diporto e pescherecci).

2.4 PORTO COMMERCIALE

Proseguendo nella ubicazione dei vari settori portuali in adiacenza agli scali di alaggio, troviamo le vaste aree di espansione a tergo delle costruende banchine 23, 24 e 25. Tale zona sembra la più indicata per dare sfogo alle necessità di ampliamento degli impianti relativi al settore del traffico merci. Tale scelta ci sembra possa coincidere con gli indirizzi del piano regolatore generale del Comune di Ancona e con le indicazioni emergenti dal Piano degli insediamenti produttivi studiato a cura dello stesso Comune.

Infatti, tale prospettiva si inquadra nel modello di decentramento proposto dal Comune di Ancona ove si considera, in un assetto localizzativo delle varie attività portuali, in via preferenziale, l'accentramento di tutti i traffici mercantili nella zona portuale sud secondo una organica e funzionale distribuzione delle aree operative: a mare, quelle per le operazioni sotto banchina e decentrate a terra, quelle per lo smistamento delle merci, collegate fra loro a mezzo di un asse attrezzato porto-piano della Baraccola.

Da tale scelta di fondo trapela la preoccupazione del Comune di prevenire eccessive compromissioni ambientali verso terra e verso

mare, provocate, inevitabilmente, dalla pressione espansiva della domanda di servizi portuali che, come possiamo constatare, ai giorni d'oggi é diventata una realtà, estremamente pesante; basti pensare al movimento dei containers e la ricerca disperata di spazi per il loro deposito.

Ciò stante, l'espansione a mare dell'area portuale sarà contenuta nei limiti del possibile e, quindi, si costruiranno nuovi accosti in aggiunta alle banchine 23, 24 e 25 in corso di realizzazione, prevedendo gli spazi di calata retrostanti dell'ampiezza necessaria per il trasbordo e l'opportuna manipolazione delle merci sotto banchina.

Gli spazi occorrenti, invece, per la preparazione e disgregazione delle unità di carico da effettuarsi non necessariamente sotto banchina, per il deposito dei contenitori vuoti e per carichi in lunga giacenza per l'invio a destinazione ecc. ecc., potranno ricercarsi in aree decentrate rispetto al porto, secondo gli indirizzi ed i piani che sono stati all'uopo predisposti dal Comune di Ancona.

Si pone in evidenza, ai fini di una regolare circolazione degli automezzi, come la zona prescelta per lo sviluppo delle installazioni riguardanti l'attività del traffico mercantile trovasi nelle adiacenze della rampa terminale dell'asse attrezzato di collegamento con il porto interno, previsto dal P.R.G. della città.

Tale via di comunicazione permetterà l'uscita rapida dei traffici dal porto e la loro immissione nella grande viabilità (vedasi all'uopo il Piano particolareggiato

dei trasporti redatto a cura del Comune di Ancona).

Per quanto riguarda le banchine attualmente adibite al traffico commerciale, non si ritiene di proporre sostanziali mutamenti strutturali atteso che buona parte di queste banchine del versante nord sono state recentemente ristrutturate, attrezzate, potenziate e messe nelle migliori condizioni di operare e far fronte al traffico sempre crescente con un impegno di spesa di diversi miliardi (1.2 mil. per 2 gru alla banchina n. 1, 0, 7 mil. per un ponte scaricatore alla banchina n. 2, 0,2-mil. per pavimentazione della banchina n. 1, 2,7 mil. per ristrutturazione del molo Rizzo).

Fra l'altro è imminente l'appalto dei lavori di ristrutturazione e riparazione dell'intera rete ferroviaria della zona nord del porto, per un importo di £. 2.500.000.

Si pone in evidenza come i lavori eseguiti alle predette banchine della zona nord hanno determinato la crescita del loro sfruttamento (oggi il rendimento a ml. di banchina è in aumento e si aggira intorno alle 1.000 tonn., per cui si hanno buone ragioni per ritenere che le predette banchine possono continuare a svolgere la loro attività tradizionale e mantenere i tipi di traffici acquisiti che risultano compatibili con le caratteristiche strutturali delle stesse.

Ciò stante, non sembra opportuno, almeno per il momento, prendere in considerazione l'abbandono delle predette banchine della zona nord suggerito dal Comune di Ancona per dar posto ad altre attività (cioè attracco a navi diverse da quelle da carico e quindi di più modeste dimensioni e richiedenti minore attrezzatura e fondali.

Tuttavia, non si ritiene che sia il caso di prevedere la costruzione di nuovi accosti sulle aree della zona nord che, pur ricadendo in uno specchio d'acqua abbastanza tranquillo, non sarebbero ben servite da strade di accesso e, quindi, i traffici che ivi si genererebbero, andrebbero ad intasare l'angusto percorso che allo stato attuale cinge gli esistenti sporgenti.

Si potrebbero prevedere, invece alcune rettifiche dalla parte esterna del molo nord da realizzarsi tra le ultime fasi del piano regolatore per la formazione di un nuovo fronte di banchina da mettere eventualmente a disposizione dei Cantieri Navali Riuniti per l'allestimento delle navi e per costituire nuovi ormeggi della Marina Militare per l'accosto di natanti di vario genere, liberandoli dalle banchine commerciali.

La predetta rettifica potrebbe procurare nuove aree necessarie per la installazione dei manufatti ed apprestamenti relativi ai servizi portuali, nonché per parcheggio automezzi e veicoli. Più precisamente sulle predette aree acquisite potrebbero trovare posto quei manufatti (sede piloti, ormeggiatori, locali di ristoro per i cantieri riuniti ecc.) che attualmente si addensano intorno a strutture monumentali restituendo al pubblico godimento.

questi beni, secondo le indicazioni della Sovrin-
tendenza ai Monumenti.

Il bacino di carenaggio previsto al mo-
lo Rizzo dal vigente piano regolatore portua-
le, atteso i lavori di ristrutturazione effet-
tuati a questo molo, non può essere più con-
fermato nella zona stabilita, per cui una
nuova ubicazione potrebbe essere ricercata
nella darsena sussidiaria degli scali di alag-
gio, ove sussistesse ancora la necessità di
tale manufatto.

Resta da dire ancora qualcosa sulle ban-
chine 19, 20, 21 e 22 che sono adibite al
traffico cerealicolo.

Si ricorderà come davanti a queste ban-
chine fu costruito un canale di accesso, alla
profondità di mt. (-12,50) per favorire l'acco-
sto di navi di maggiore tonnellaggio.
Tuttavia tale escavazione fu discostata dal
filo di banchina, essendo queste fondate ad
una profondità inferiore, mt. (-10,50).
Si rende, pertanto, necessario, per facilitare
l'accosto delle navi, l'adeguamento struttura-
le delle banchine stesse con la costruzione
di un nuovo fronte di banchina.
In questa occasione potrebbe essere presa in
esame anche la possibilità di acquisire nuovi
spazi retrostanti e portare le banchine, a
parità di lunghezza attuale, in un unico al-
lineamento.
Con le predette modifiche, da analizzare atten-
tamente nei suddetti dettagli, si potrebbe conse-
guire il risultato di dare agli impianti di sti-
vaggio esistenti la possibilità di raddoppia-
re la potenzialità, attesa la crescente domanda
di servizi e, quindi, unificare le attrezza-

ture di scarica su un'unica linea, con intuibile miglioramento della capacità di scarica.

2.5 PORTO PESCHERECCIO

Come é stato con altre categorie interessate, anche quella della pesca é stata interpellata dall'Ufficio mediante apposito questionario e con incontri direttamente avuti, per conoscere le varie esigenze ed acquisire il più possibile elementi per la soluzione dei problemi. (vedi all. 5) -

Dall'indagine é emerso che i pescatori non intendono trasferire la loro attività in altro posto diverso da quello che attualmente occupano al Mandracchio per i seguenti motivi:

- a) l'ambiente urbano degli "ARCHI" é già predisposto a funzionare come supporto all'esercizio dell'attività della pesca svolgentesi nella vicina zona portuale del Mandracchio;
 - b) essendo il porto peschereccio allo stato attuale dotato di tutte le infrastrutture necessarie, un suo eventuale trasferimento comporterebbe l'abbandono delle stesse con evidente danno economico;
 - c) l'accesso al porto oggi é molto favorevole ai pescatori ed agli operatori della pesca per la maggior parte abitanti nel vicino quartiere degli "ARCHI" e ciò dà la possibilità a questa gente di raggiungere i posti di lavoro a piedi, evitando la formazione di un flusso veicolare che diversamente andrebbe ad intersecarsi con quello portuale.
- In luogo del trasferimento degli impianti esistenti i pescatori hanno chiesto che gli stessi siano migliorati, potenziati e ri-

strutturati e che siano resi in grado di soddisfare ai bisogni dell'attuale flottiglia che, secondo gli impegni comunitari, non si prevede possa subire rilevanti potenziamenti.

Ciò stante, si ritiene di poter accogliere le giuste istanze degli operatori della pesca, lasciando inalterata la ubicazione delle installazioni attuali ampliandone la consistenza e la ricettività con l'acquisizione degli spazi adiacenti che verranno lasciati liberi dai cantieri navali minori in via di trasferimento alla ZIPA.

Pertanto, una proposta di sistemazione del settore, peraltro condivisa dalla stessa categoria interessata e che potrebbe trovare attuazione con il trasferimento della cantieristica minore alla ZIPA, consisterebbe nella realizzazione delle seguenti opere:

- 1) sistemazione del moletto adiacente allo scalo di alloggio detto "-Morini" mediante l'allungamento e l'ampliamento del praticabile. Tale intervento, che potrà avvenire anche in termini brevi, è sufficiente a regolarizzare in buona parte ed in via definitiva l'ormeggio dei pescherecci che oggi avviene in condizioni assai critiche in doppia e tripla fila. Chiaramente la predetta sistemazione presume che lo specchio del Mandracchio sia riservato esclusivamente ai pescherecci e che ogni altro tipo di natante, che oggi dà luogo ad incresciosi incidenti, sia sistemato altrove e cioè nello specchio acqueo antistante i nuovi scali di ~~alloggio~~ ~~che~~ ~~potrebbe~~ ~~chiameremo~~ nuovo Mandracchio. In alternativa potrebbe essere destinata a tale uso la banchina n. 17, attualmente utilizzata per operazioni di traffico

di merce varia.

- 2) Banchinamento ottenuto sul fronte prospiciente gli esistenti scali di alaggio con acquisizione di altre banchine di attracco per pescherecci (naturalmente dopo il trasferimento dei cantieri minori). Tale banchina, secondo certi progetti della categoria, verrebbe destinata all'attracco dei pescherecci "VOLANTI" che vanno a pesca del pesce azzurro (attività di pesca, questa, in via di specializzazione). Conseguente acquisizione di area operativa a tergo della predetta nuova banchina.

Si fa notare che gli scali di alaggio esistenti trovansi in condizioni precarie e da considerarsi superati. Rappresenta, questo, uno dei motivi che ha indotto i cantieri minori a trasferirsi alla ZIPA.

- 3) Ristrutturazione delle banchine esistenti perimetralmente al Mandracchio, per adeguarle ad un tirante d'acqua di mt. (-4,50) alla cui quota sarà dragato tutto lo specchio acqueo del porto peschereccio.
- 4) Sistemazione della pavimentazione retrostante le attuali banchine, mediante formazione di manto stradale a pendenza verso mare e creazione di adeguate canalizzazioni per la raccolta e lo smaltimento delle acque superficiali.
- 5) Costruzione o ricostruzione dei cunicoli dei servizi esistenti per il passaggio delle condutture idriche, elettriche, carburanti e telefono.
- 6) Costruzione di magazzini per deposito attrezzatura da pesca, per una cubatura di complessivi 2.000 mc., da ricavare in parte a ridosso degli attuali manufatti ed altri nella nuova area acquisita degli scali di alaggio.
- 7) Costruzione di locali magazzini per commercian-

ti e grossisti, per 3.000 mc. in unico piano.

2.6 SETTORE
PASSEGGERI

Il molo Santa Maria, con le banchine n. 11, 12 e 13, è attualmente utilizzato per il traffico passeggeri che è in netta espansione con tendenza a raggiungere, a breve termine il tetto di 300.000 unità annue.

Date le circostanze, i problemi di programmazione strutturali ed ubicazionali hanno assunto notevole importanza nel contesto del presente piano regolatore.

Sull'attuale ubicazione del settore non c'è niente da eccepire; esso appare abbastanza soddisfacente ed in posizione favorevole per la vicinanza al Varco della Repubblica che direttamente immette i flussi dei passeggeri nella rete viaria ~~viale~~ cittadina ed in particolare nel centro urbano.

Sono da prendere in debita considerazione le richieste di ampliamento e ristrutturazione degli apprestamenti esistenti, soprattutto per l'acquisizione di altre aree di parcheggio, di ormeggi particolarmente attrezzati, in vista della diffusione dei servizi di traghetti misti e di nuovi locali per servizi.

E' stata inoltre avvertita l'esigenza di recintare l'intera area entro la quale si svolge l'attività del traffico passeggeri.

In base alle esigenze rappresentate l'edificio esistente dovrebbe essere ristrutturato ed ampliato con un nuovo corpo di fabbrica da sviluppare nell'area prospiciente la banchina n. 13 ed in sopraelevazione dei magazzini doganali, che andrebbero trasferiti in altro luogo (zona sud).

L'aumento del traffico richiede la disponibilità di altre banchine che è possibile trovare nelle adiacenze del Molo Santa Maria con

Il Trasferimento degli ormeggi della Marina Militare più avanti, come vedremo meglio in seguito, ed utilizzando la banchina n° 14 esclusivamente per il movimento passeggeri.

Va studiato, inoltre, sempre nell'area del traffico passeggeri, il punto più adatto dove collocare la struttura per l'invassatura delle navi traghetto, munita di adeguate rampe per l'accesso degli automezzi e dei carri ferroviari da imbarcare e sbarcare (tra banchina 17 e 16).

Infine è da prevedere, essendo indispensabile, la delimitazione delle aree con l'indicazione dei percorsi doganali ed i posti di controllo per la circolazione degli autoveicoli in imbarco e sbarco e la loro sosta di attesa per l'imbarco, su adeguati piazzali antistanti la stazione marittima oppure sulle sue immediate adiacenze. Con l'acquisizione delle banchine 9, 10 e 14 e degli spazi di calata retrostanti e ricavati da eventuali colmate tra la 11 e la 9, si raddoppia la disponibilità delle aree di quanto necessita per razionalizzare il servizio.

2.7 SETTORE MARINA MILITARE

La presenza della Marina Militare nel porto di Ancona riveste una considerevole importanza, soprattutto per avere determinato la classificazione del porto nella prima categoria ai fini della difesa.

La Marina Militare, pertanto, è una realtà imprescindibile nel porto di Ancona ed ogni suo apprestamento va tenuto nel debito conto, per l'importanza che esso riveste per la sicurezza della Nazione.

Particolare attenzione viene posta a questo settore, rimettendoci, nella previsione delle attrezzature portuali e loro dislocazione, alle indicazioni di necessità prospettate dal Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo.

dell'Adriatico - Ancona - che l'Ufficio ha espressamente consultato.

Trascriviamo di seguito le necessità logistiche prospettate dalla M.M.: (vedi all.5)

- 1) POSTI DI ORMEGGIO -
a) Posti di ormeggio fissi per mezzi minori
(mt. 260 circa) -

Si riferiscono ai mezzi minori di supporto con sede stabile nell'ambito portuale (bettoline, motobarche, pontoni, ecc.) attualmente sistemati al Molo Nord ed in mt. 60 del Molo Clementino (banchina 1).

- b) Posti di ormeggio fissi per Unità Navali (mt. 300 circa) -

Si riferiscono alle Unità Navali che generalmente hanno sede fissa nel porto di Ancona e per le quali si devono prevedere almeno 3 banchine; attualmente quelle usufruite sono: Calata Sauro, Pontile Trapezoidale lato Nord e Sud (banchine 10-9-8).

- c) Posto di ormeggio per aliscafi (mt. 100 circa)

In vista delle dislocazione ad Ancona di dette Unità per le quali necessita uno specchio acqueo "tranquillo" ed in vicinanza delle zone militari.

- d) Posti di ormeggio per Unità maggiori -

Verranno richiesti di volta in volta alla

Capitaneria di Porto in base alle soste programmate dalle Unità Militari nella Città di Ancona.

2) INFRASTRUTTURE -

Permane la necessità di utilizzare le attuali infrastrutture che sono così suddivise:

- Molo Nord: materiali vari da ormeggio e sup-
porto logistico;
- Pontile Trapezoidale: 2 Centrali Elettriche
di trasformazione per Unità Navali; 2 Depo-
siti Doganali di combustibile, magazzini di
deposito materiale;
- Calata Guasco: Sala Pompe;
- Molo Clementino: parte sottostante la sta-
zione sanitaria marittima per deposito ma-
teriali;
- Calata Sauro: manufatto antistante la Capi-
taneria di Porto per infermeria e Servizi
Logistici.

3) AREE DI UTILIZZAZIONE -

L'area attualmente assegnata alla M.M. nel-
l'ambito portuale è solamente quella del Mo-
lo Nord, che risulta appena sufficiente per
le necessità logistiche.

Sarebbe opportuno poter disporre di un'area
di almeno mq. 5.000, vicina alle infrastrut-
ture - (Pontile Trapezoidale).

Considerato il predetto quadro di esigenze
si ritiene di proporre, salvo verifica ed
approvazione da parte della M.M., la concen-
trazione degli ormeggi sulle banchine del
molo nord che verrebbe ampliato con adegua-
te infrastrutture come già innanzi specifi-

Va da se che tale programma di sistemazione potrà realizzarsi soltanto dopo la costruzione della banchina esterna al molo nord, di cui si é detto innanzi, da impiegare come nuova banchina di allestimento del Cantiere Navale e con lo sgombero dei manufatti adibiti a servizi di ristoro per il personale dello stesso cantiere, servizi, questi, che dovranno essere ospitati insieme ad altri manufatti sui piazzali allargati del molo nord.

2.8 ZONA CANTIERI NAVALI RIUNITI

I problemi che insorgono per la presenza nell'area portuale dei Cantieri Navali Riuniti sono rappresentati dall'interesse di recuperare la banchina 7, in concessione ai C.N.R. per gli usi del porto, dalla necessità di regolarizzare l'area antistante l'ingresso del Cantiere, dove per lo stazionamento dei convogli merci si creano oggi condizioni di disagio e di pericolo per i lavoratori del Cantiere, e per il traffico da e verso il Cantiere stesso.

Inoltre, si lamenta l'inconveniente dell'intasamento del traffico dovuto al parcheggio delle auto davanti all'ingresso del Cantiere.

E' possibile trovare la soluzione a tutti questi problemi, come abbiamo già detto avanti, con la realizzazione di opere di ampliamento del molo nord e con la costruzione, sul lato verso il Cantiere, di una banchina di attracco da utilizzare come nuova banchina di allestimento.

Conseguentemente la realizzazione del predetto programma, implica la costruzione di adeguate opere di protezione dello specchio acqueo antistante la zona di ampliamento dei C.N.R., opere, queste che opportunamente prolungate, potrebbero costituire anche la difesa del bacino portuale e consentire un più agevole e sicuro ingresso all'imboccatura attualmente compromesso dalla recente costruzione della diga di contenimento delle aree di espansione dei C.N.R., come più volte menzionato.

3.0 STRUTTURAZIONE DEGLI IMPIANTI PORTUALI

Il prospettato assetto localizzativo delle varie componenti dell' attività marittima, congiuntamente alla conoscenza delle loro esigenze di ristrutturazione, ammodernamento ed ampliamento, ci consente di studiare e prevedere gli interventi necessari per variare il vigente piano regolatore portuale.

Per la impostazione della struttura portuale ci rivolgiamo per prima al settore mercantile del quale dobbiamo definire la consistenza degli impianti da prevedere, in relazione alle possibilità di sviluppo del traffico ed alle ipotesi ammissibili di evoluzioni indicate negli studi preliminari di cui si è fatto cenno innanzi.

Si premette che, per impianti portuali, vogliamo intendere quanto interviene nelle operazioni connesse al passaggio delle merci dal vettore marittimo a quello terrestre e viceversa.

Quindi, sono da comprendere nella predetta definizione non soltanto le infrastrutture di solo attracco ed ancoraggio delle navi, ma anche quelle infrastrutture più complesse e generalmente più consistenti che servono quale supporto di attrezzature operative complete occorrenti per la movimentazione delle merci ed eventualmente il loro immagazzinamento, quando sono alla rinfusa, (pontili, banchine, calate), e cui si aggiungono le infrastrutture destinate alla protezione dei posti operativi (dighe, moli e scogliere) ed infine le attrezzature di imbarco, sbarco e deposito, ossia i mezzi meccanici per lo sbarco/imbarco e per la movimentazione delle merci.

3.1 BANCHINE DI ATTRACCO

Nel rispetto del concetto della gradualità delle opere da realizzare con l'incremento della domanda di servizi, attese le possibilità di sviluppo del traffico merci ipotizzato dal citato studio del Prof. Malagodi e del Prof. Genco Beltrame, che, soprattutto, mettono in risalto le possibilità di affermazione delle nuove tecniche dei trasporti, si è prevista la realizzazione di un nuovo fronte banchinato disposto, in ossequio ai moderni orientamenti, su un unico allineamento che si estende, a partire dalla testata della costruenda banchina 25, verso sud fino all'area riservata agli specchi acquei ove ricadono gli scali di alaggio, per una lunghezza complessiva di circa 1.000 ml.

Tale disposizione di banchinamento è particolarmente adeguata all'entrata in esercizio delle navi specializzate per i contenitori, in relazione alle loro dimensioni, che raggiungono, in media, lunghezze, fuori tutto, di circa 240 mt, larghezza di 30 mt. e pescaggio di 12 mt.

Pertanto, possibilità di accosto, con un tirante d'acqua che si prevede a (-13.000) per 4 navi contemporaneamente, da 250 mt. ciascuno, per una combinazione di navi di diversa dimensione.

Le strutture tradizionali a pettine non risultano, infatti, più idonee alle manovre di grandi navi e ad una adattabilità su diverse lunghezze di navi.

Si fa rilevare che la banchina 25, appartenente ad uno sporgente previsto nel progetto FERRO che non viene più realizzato, risulterebbe incompleta e, quindi, con una utilizzazione molto bassa, specialmente nella parte terminale se non venisse integrata da una nuova banchina che comprenda uno spazio intermedio di almeno 150 mt. di ampiezza per consentire, nei tratti più ristretti, l'operatività dei mezzi di calata.

Pertanto, l'indispensabile ampliamento della banchina 25 implica la costruzione di un primo tratto del predetto nuovo fronte di banchina, la cui completa realizzazione dovrà avvenire per gradi con l'aumentare delle esigenze.

3.2 PIAZZALI DI SERVIZIO

In un terminal containers il tipo di operazioni susseguentsi con ritmo sostenuto per mantenere valido il vantaggio economico del trasporto tramite contenitori, richiede la disponibilità di ampie vie di circolazione per i mezzi addetti al loro trasporto e di ampie aree per il loro deposito nell'ambito dello spazio portuale inteso in senso lato e, cioè, come spazio staccato dal posto di ormeggio e non strettamente prospiciente il mare, purché dotato di impianti che intervengono e concorrono alle operazioni portuali.

Tali spazi, staccati e decentrati dall'area strettamente portuale, suppliscono alle carenze di reperimento aree nell'ambito portuale quando, soprattutto, ottenerli a mezzo di riempimenti di specchi acquei possono risultare più costosi e, comunque, in contrasto con certe esigenze di contenere al minimo i rinterri lungo la costa, anche per motivi ecologici.

Tuttavia, è indispensabile assegnare, a tergo delle banchine, una certa profondità di calata che debba poter garantire con la massima tempestività onde non vanificare il vantaggio del trasporto a mezzo contenitore e, comunque, di carichi unitarizzabili operazioni di trasbordo nave-terra e viceversa, il loro trasferimento, il riempimento e lo svuotamento di almeno una parte di essi, il deposito di una partita di carichi

da imbarcare o sbarcare della quantità massima pari ad una unità di carico sulla nave per ogni accosto, oltretutto la fascia di piazzale occorrente per il carico e scarico dei contenitori sui mezzi stradali e ferroviari.

In base all'esperienza consolidata a tutt'oggi si può dire che, mediamente, un moderno "terminal" per contenitori dovrebbe offrire, per un fronte di accosto di 250 mt., un'area a terra alle spalle, di una estensione minima di 5/7 ha. per consentire una sufficiente capacità operativa, cioè 200/300 mt. di profondità per 1 ml di accosto.

Tenuto conto degli 800 metri di banchine in corso di costruzione (23, 24 e 25) si dovrà prevedere la creazione, ad integrazione, dei riempimenti retrostanti alle predette banchine (di ha 15) di altri spazi, per una estensione di 20 ha.

Sempre in base ad indicazioni di massima la potenzialità di movimentazione, per metro lineare di banchine, si prevede possa arrivare da un minimo di 2.500 tonn. ad un massimo di 3.500 tonn. Pertanto il predetto banchinamento consentirebbe al traffico portuale un incremento potenziale di 3.500.000 di tonn. di merce annue.

3.3 IMPIANTI DI SCARICO

Sono da prevedere, per ogni accosto di 200-250 mt., due gru di tipo speciale aventi la caratteristica del costante orientamento del contenitore nello spazio durante le varie fasi di sbarco-imbarco (agganciamento, sollevamento, traslazione, discesa), mentre strutturalmente sono state previste a ponte scorrevole e per una portata massima di 45 tonn.

Sono stati previsti per le operazioni di retro banchina, sempre per ogni accosto, 4 carrelli a ponte e un traster, soprattutto per il

servizio di carico su autotreno e carro ferroviario.

Comunque per il numero esattamente occorrente dei predetti mezzi, si rimanda ad una più attenta analisi ed ai cicli di movimentazione e di carico e scarico dei contenitori dalla nave e dalla sua distanza dai luoghi di deposito.

3.4 MAGAZZINI DEPOSITO

Pur costituendo il contenitore stesso una maniera di immagazzinamento delle merci, sono stati previsti lungo i piazzali dei capannoni occorrenti per la scomposizione delle unità di carico di carico per quelle operazioni che si rendono necessarie eseguire in porto.

Sono stati appunto previsti, per ogni accosto di 250 mt., capannoni occupanti una superficie di 5.000 mq., oltre i silos da realizzare sull'ampliamento delle banchine n° 19, 20, 21 e 22.

3.5 OPERE FORANEE DI DIFESA

Le opere foranee di protezione discendono, oltre che dalla necessità di creare specchi acquei tranquilli avanti alle banchine operative ed alle opere dei Cantieri Navali Riuniti, anche della esigenza di modificare l'andamento delle correnti marine che, dopo la costruzione degli interramenti immediatamente a nord (nuova darsena) e a sud (cantieri riuniti), hanno alterato l'equilibrio primitivo con ripercussioni negative per la sicurezza della navigazione.

Secondo valutazioni sommarie, dettate dall'esperienza sui problemi della navigazione in prossimità della imboccatura portuale e, soprattutto, in base alle indicazioni che sono state all'uopo espresse dal Corpo dei Piloti del Porto di Ancona, è conigliabile che per

il superamento delle attuali difficoltà nautiche per l'ingresso dei natanti nel porto si proceda a ricostituire, in acque più profonde, lo stesso tipo di imboccatura portuale che risultava prima delle modificazioni intervenute, di cui innanzi.

Infatti, l'assetto delle opere foranee di protezione, fino alla costruzione dei predetti ampliamenti di terrapieni, avevano un comportamento tale da creare una relativa zona di calma fino a mezzo miglio oltre l'estremità ovest del molo foraneo nord

Le navi potevano in pratica prendere la giusta rotta di entrata perché il moto ondoso veniva placato dal corretto orientamento dei moli.

Inoltre, la necessità della costruzione di una adeguata opera di protezione si impone per rendere completamente agibile la darsena delimitata dalle banchine 23, 24 e 25 in corso di costruzione.

All'uopo, l'Ufficio ha impostato uno studio di massima per la determinazione delle caratteristiche del moto ondoso che si forma avanti all'area portuale, riservandosi di approfondirlo attraverso un'indagine peculiare sulla formazione e trasformazione del moto ondoso al largo e sua propagazione sotto costa, mediante rilevamenti geometrici, degli equilibriidraulici dei trasporti solidi, delle variazioni delle isobate delle correnti marine e degli eventuali effetti e ripercussioni che le opere aggettanti possano avere sull'equilibrio della costa, essendo quest'ultima mera preoccupazione, giustamente sollevata dal Comune di Ancona al fine di evitare azioni

disturbo per l'utilizzo della costa, a nord e a sud, ai fini turistici (vedi punto 5 del paragrafo 1.3).

Resta ben inteso che la soluzione definitiva dovrà essere sottoposta a verifica, su modello fisico, da realizzare in un attrezzato laboratorio sperimentale.

Ciò premesso, la soluzione di massima che si propone, salvo la sua definizione dopo il compimento degli studi ricerche e sperimentazioni di cui innanzi, é la seguente: (vedi tavole all.)

- a) costruzione della diga principale sopraflutto radicata alla testata del molo di contenimento dell'ampliamento del C.N.R. e sviluppantesi per una lunghezza di ml 1.200 nella direzione ovest;
- b) costruzione della diga secondaria sottoflutto per una estensione di ml 1.400, disposta frontalmente alle nuove banchine di attracco ed agli scali di alaggio in modo da formare, in quest'ultima zona, uno specchio d'acqua ridossato da utilizzare per ricovero di naviglio vario e per allestimento navi in costruzione, come già indicato nei precedenti paragrafi;
- c) costituzione dell'imboccatura portuale con orientamento pressapoco analogo a quello attuale, ma spostato in fondali più profondi (-13.00+ - 14.00 mt.) ed avente un'ampiezza di ml 350;
- d) demolizione eventualmente parziale, dell'ultimo tratto del molo nord di ml 300 (attualmente in condizioni fatiscenti) e dei due pennelli di scogliera esistenti nello stesso molo nord, essendo questa opera di notevole intralcio alla navigazione nel futuro assetto portuale.

3.6 VIABILITA'
COLLEGAMENTI
PIANIFICAZIONE
AREE CIRCOSTANTI
FASCIA PORTUALE

Per quanto riguarda la viabilità, gli svincoli e la pianificazione delle aree circostanti alla fascia demaniale compresa nell'ambito portuale, si rimette allo studio particolareggiato sulla variante del piano regolatore portuale ed al piano dei trasporti curato dai tecnici incaricati dal Comune di Ancona.

Al riguardo si pone in evidenza la necessità che il porto sia collegato tramite adeguate infrastrutture con le aree decentrate dall'ambito portuale.

Si avverte, altresì, l'esigenza che il porto abbia la possibilità di essere collegato, per la sua giusta qualificazione di porto che assolve ad un ruolo primario nella rete dei trasporti nazionali con una infrastruttura intermodale, quando questa venisse individuata, nelle sue caratteristiche qualitative, quantitative e di ubicazione.

Quanto agli svincoli occorre che sia garantita, data l'ampiezza dell'area portuale e l'addensamento delle molteplici attività che in detta area generano numerosi flussi di traffici di diversa natura, l'uscita fondamentale prevista dal vigente Piano Regolatore Generale cittadino e quella verso nord che si innesta direttamente sulla statale n° 16 con scavalco della sede ferroviaria all'estremo nord dell'area ZIPA e gli svincoli veicolari esistenti, da sistemare e rendere più razionali.

In conclusione, si ritiene fondamentale, per lo sviluppo del porto e la sua qualificazione nel sistema del trasporto, che siano previste tutte le infrastrutture che assicurano l'inserimento del porto stesso in una rete di traffici di cui esso non può che rappresentare un anello di una lunga catena.

4.0 PIANO DI
GRADUALITA'

Le opere previste con il presente piano saranno realizzate in fase successive ed in linea di massima secondo il seguente programma :

- 1^ FASE - diga foranea sopraflutto, svincoli viari dell'area portuale e protezione scali di alaggio;
- 2^ FASE - diga foranea sottoflutto, e costruzione 1° lotto lavori di prosecuzione banchinamento della banchina 25, escavazione fondali antistanti e piazzali operativi;
- 3^ FASE - completamento banchinamento zona sud con escavazione fondali e piazzali operativi;
- 4^ FASE - sistemazione del bacino esistente per quanto concerne la rettifica delle banchine 19, 20, 21, e 22 e ampliamento del molo nord.

Lo studio particolareggiato degli altri settori portuali, unitamente a quello attinente il traffico mercantile, verrà completato appena sarà definito l'assetto localizzativo innanzi proposto.

Ancona, 9 aprile 1979

VISTO: IL CAPO DELL'UFFICIO
PRIMO DIRIGENTE
(Ing. Filippo Gambacorta)

Il Tecnico Incaricato
1° dirigente
(Dr. Ing. Michele Cipriani)

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OPERE MARITTIME

A N C O N A

STUDIO DELLA VARIANTE AL VIGENTE PIANO REGOLATORE

- PRIMA BOZZA DI PIANO

(replica alle osservazioni del 19/4/1979)

Per rispondere alle osservazioni espresse nella riunione della Commissione Marittima del 19 aprile scorso in cui fu illustrata la prima Bozza del progetto di variante del vigente piano regolatore portuale, si spiegano più specificatamente i motivi che hanno indotto l'Ufficio a formulare il progetto stesso, rappresentandone, altresì, alcune modifiche alla originaria impostazione, in accoglimento dei suggerimenti espressi e ritenuti validi.

Riteniamo che un progetto di piano regolatore portuale debba prevedere una serie di interventi programmati nel tempo, in ordine prioritario, che siano in grado di assecondare le prospettive di sviluppo dei traffici delle merci e, in genere, delle attività portuali e le caratteristiche delle stesse.

Poiché risulta difficile acquisire dati certi sulle possibilità di sviluppo dei traffici e prevedere

le loro caratteristiche qualitative, le previsioni di piano debbono poter avere le caratteristiche tali da potersi adattare il più possibile a quei fenomeni evolutivi imprevedibili e, pertanto, lo studio di un piano regolatore deve curare, essenzialmente, l'individuazione di certe tendenze di sviluppo e, in conseguenza, prevedere, in una visione globale ed armonica, le opere e gli interventi necessari realizzabili per gradi nel tempo.

Per essere più espliciti, uno studio di progetto che limita le previsioni delle opere a quelle che possono essere realizzate nel loro complesso in tempi medi, potrebbe risultare limitativo qualora per l'insorgere di ulteriori necessità di ampliamento le opere già realizzate precludessero l'espansione delle infrastrutture in determinate direttrici di utilizzazione.

A riguardo si è dell'avviso che lo studio debba individuare, nel quadro degli interventi di piano, la fase che possa realizzarsi in tempi brevi relativa al-

le esigenze concrete e ben definite di sviluppo e, quindi, le fasi successive di realizzazione man mano che si concretizzano le ipotesi di sviluppo.

Pertanto, il piano regolatore che vi abbiamo illustrato, visto nel suo insieme, sembrerà futuristico ed irrealizzabile, se si prescinde dalla possibilità di attuazione delle opere per gradi e fasi di interventi

tali da rendere agibile ed adeguato il complesso portuale in relazione al crescere della domanda di servizi.

Tale gradualità delle opere é stata studiata dall'Ufficio ed é stata comunque, oggetto di attento esame e suscettibile di essere rettificata per l'apporto di utili suggerimenti.

E' evidente che ove si verificassero delle inversioni di tendenze nello sviluppo delle tecnologie dei trasporti o mutamenti di altro genere, la realizzazione del piano per fasi consentirà in qualsiasi momento di modificare, nelle sue linee essenziali, il piano regolatore, come del resto si é verificato per quello vigente, di cui é stata realizzata, con gli interventi massicci della Legge speciale n° 737 (L. 25.000.000.000 =), quella parte che non avesse precluso la possibilità di modificare le direttrici di sviluppo, secondo la moderna concezione della impiantistica portuale e le mutate condizioni idrodinamiche del paraggio.

In breve, il piano regolatore portuale deve rappresentare uno strumento di programmazione tecnica sempre rispondente ai bisogni che i traffici e le attività portuali impongono e, quindi, suscettibile di subire in ogni momento modificazioni ed adeguamenti che le circostanze reali richiedono.

Il problema, ad avviso dell'Ufficio, sta nelle scelte delle direttrici di sviluppo e non nel fare un grande o piccolo progetto.

Cioé verificare se conviene puntare sui fondali di almeno (- 13,00) metri per qualificare il porto di Ancona come l'unico nel Medio Adriatico che abbia disponibili tali fondali, per altro facilmente acquisibili. Avere la possibilità o meno di estendere il banchinamento oltre le previsioni che si sono ipotizzate a medio termine, e quindi, disporre opportunamente le dighe che delimitano il bacino portuale. Infine occorrerà decidere se sarà opportuno comprendere, nell'assetto portuale, l'area dei cantieri navali riuniti in base a quanto prescritto dal voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 12/3/1975, n° 191.

L'Ufficio ha ritenuto di proporre fondali di (-13,00) metri in base alle richieste degli operatori portuali, di inserire l'area del cantiere navale in ossequio al precitato voto e di disporre il molo sottoflutto ad una distanza tale da poterlo banchinare internamente in caso di bisogno.

Tutto ciò premesso, la proposta di installare la diga foranea di protezione in fondali di almeno (- 14,00) metri consente di acquisire specchi acquei por-

tuali disponibili per il tirante d'acqua desiderato di (-13,00) mt.

Pertanto, la diga principale sopraflutto verrà ubicata nella direzione pressapoco parallela all'attuale molo nord e distante da essa di circa ml. 680.

Di essa si potrà costruire, nella prima fase di attuazione del piano, il tratto iniziale di ml. 620, onde assicurare la protezione, a mo' di antemurale, dello specchio acqueo racchiuso dalla nuova darsena in corso di costruzione.

Non vi é dubbio che tale intervento debba essere attuato per primo considerato che il predetto specchio acqueo, per la sua esposizione, sarebbe soggetto alla agitazione del moto ondoso e, in conseguenza, avrebbe un uso limitato.

Il completamento della diga foranea di protezione potrebbe avvenire in un secondo tempo e, quindi, in questa fase verrebbe assicurata la tranquillità dello specchio acqueo antistante i C.N.R.

Conseguire la completa protezione della nuova darsena, delimitata dalle banchine 23, 24, e 25 in corso di costruzione, attraverso il prolungamento del molo nord, sebbene possa rappresentare una soluzione

più economica, essa condiziona lo sviluppo del bacino portuale nel senso della disponibilità di un maggiore tirante d'acqua, e della acquisizione di un maggior numero di banchine, essendo più ridotto lo specchio d'acqua racchiuso dalle opere di protezione.

Va posto in evidenza, comunque, che, nel caso ci si orienti verso una scelta conforme alla predetta ipotesi, gli elementi qualificanti del porto in termini di fondali, sviluppo lineare di banchine, di aree asservite, subirebbero, rispetto alle previsioni del vigente piano regolatore, una involuzione che è in contrasto con la tendenza evolutiva dei traffici e delle diverse attività portuali esistenti.

Per il banchinamento, una volta riconosciuta la opportunità di realizzarne l'ampliamento nella zona sud e su un unico fronte per una migliore utilizzazione, rimane da valutare la direzione secondo cui deve disporsi la nuova linea di calata.

Per ottenere una certa omogeneità di spazi di calata, il suddetto allineamento dovrebbe essere orientato parallelamente alla scogliera ZIPA oppure alla banchina 25, ma per contenere gli spazi da sottrarre al mare con riempimenti, secondo gli indirizzi dell'Amministrazione Comunale, le nuove banchine in prosecuzione della 25 sono state previste secondo l'allineamento orientato nella direzione di nord - nord est.

In questa maniera é possibile, comunque, ottenere, a tergo delle stesse, un'ampiezza di spazi di calata sufficienti per svolgere le operazioni essenziali sotto banchina.

Infatti, secondo l'allegato schema che rappresenta una ipotetica distribuzione delle fasce operative di un terminal contenitori, derivante dall'osservazione sui porti che svolgono tale traffico, si ritiene indispensabile una profondità media di circa 250 mt. dietro le banchine stesse.

Di fatto, si acquisiscono circa 15 ha e, con quelli trovant~~si~~si a ridosso delle banchine 23, 24 e 25, si raggiunge una disponibilità complessiva di 30 ha. Le predette aree operative, rapportate allo sviluppo complessivo delle nuove banchine, comprese le n° 23, 24, e 25, danno un valore di $170 + 180$ ml., pari alla profondità media di calata dietro banchina, che garantisce, in base a quanto detto prima, una sufficiente operatività.

E' chiaro che le predette aree operative dovranno essere integrate da quelle decentrate e individuate nel porto interno del piano della "Baraccola" (ha 43) alle quali saranno collegate attraverso l'asse attrezzato e, cio, secondo gli indirizzi ed orientamenti del piano regolatore generale della città.

Per quanto riguarda l'allargamento e la acquisizione di nuove banchine nella zona del molo nord, non vi sono particolari problemi tecnici, per cui la dimensione da assegnare a queste opere scaturirà dalle reali

esigenze ed in funzione della loro destinazione.

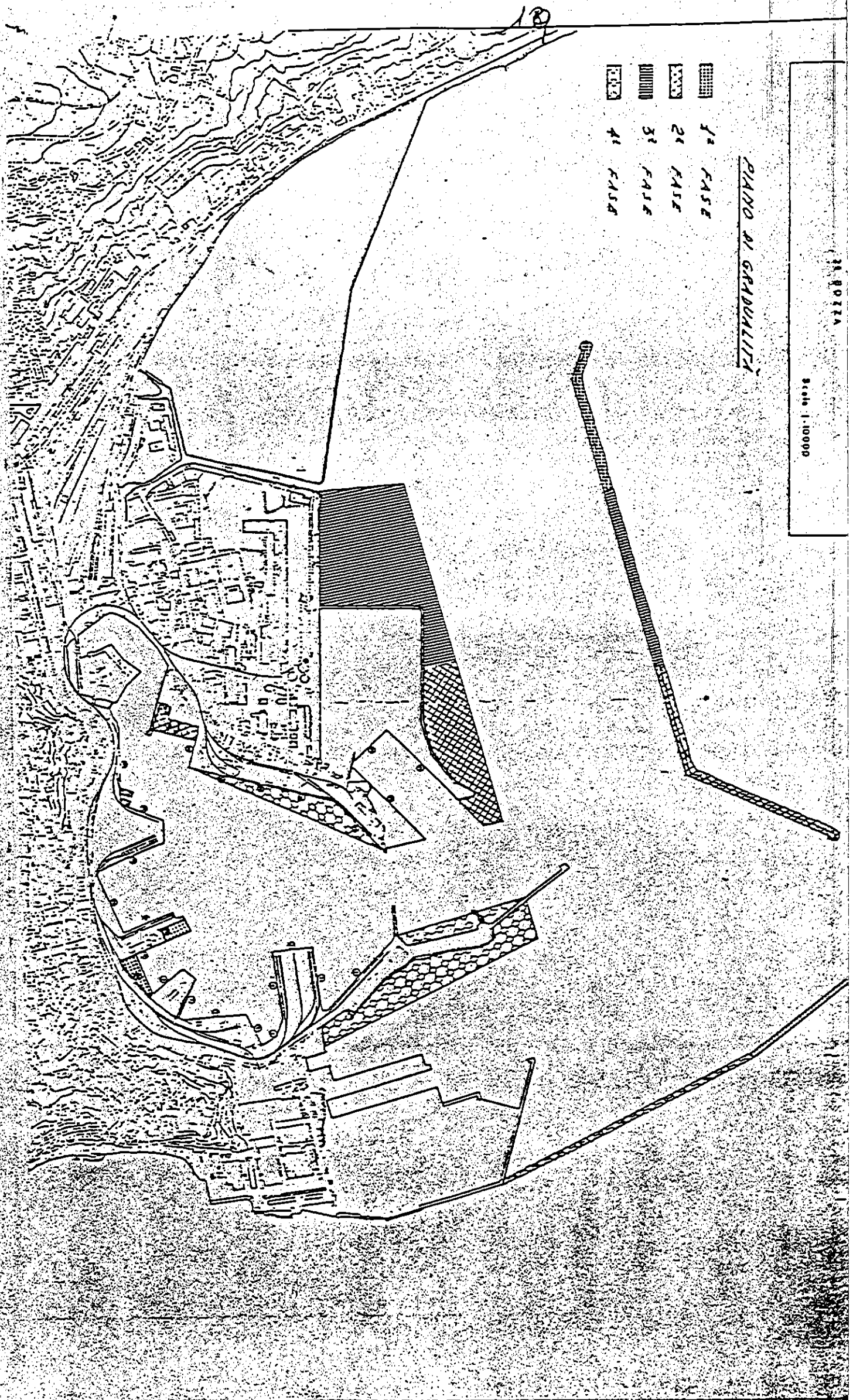
Si rinvia lo studio particolareggiato di queste opere dopo la definizione dell'assetto globale del piano e delle sue linee fondamentali di sviluppo.

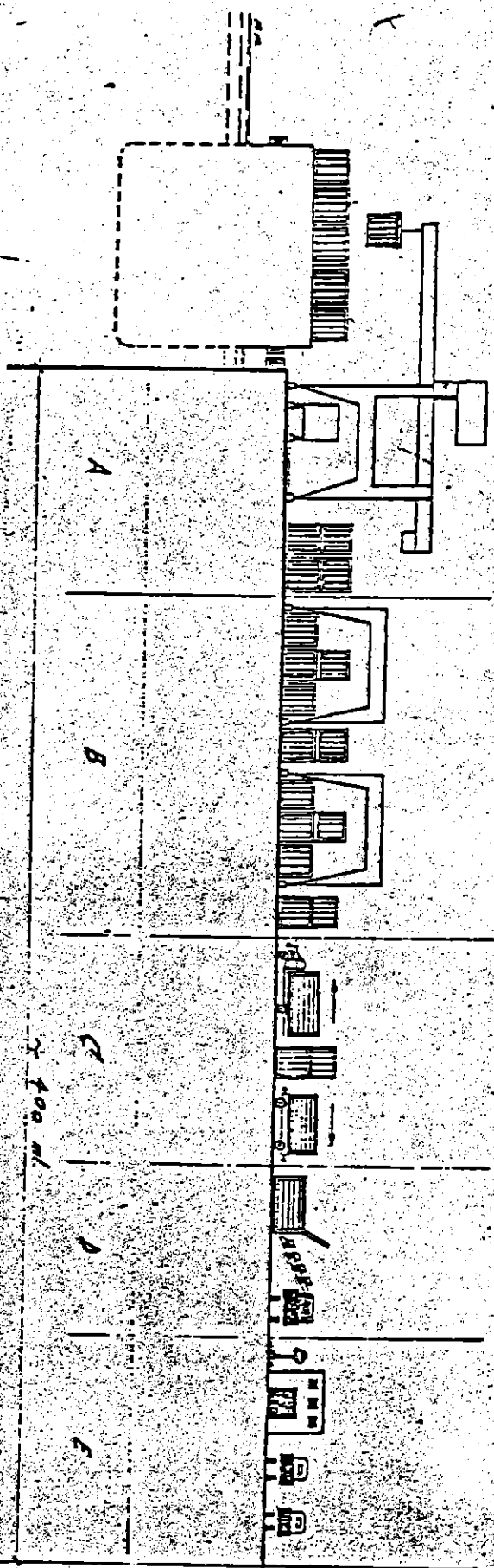
Analogamente dicasi per quanto riguarda nel dettaglio, la prevista banchina da sviluppare in prosecuzione della banchina 25, il cui allineamento, opportunamente studiato in relazione alle necessità di spazi di calata retrostanti, sarà parallelo alla diga secondaria di protezione.

Per quanto riguarda il porto turistico, si ribadiscono i motivi che hanno indotto l'Ufficio ad indicare la proposta ubicazione, apportando alcune modifiche all'imboccatura portuale con la previsione di un piccolo avamporto per ridurre la risacca all'interno del bacino stesso. Si evidenzia che, in quest'ultima versione, l'imboccatura ha un orientamento e una disposizione analoga a quella del bacino commerciale, e ciò per agevolare il deflusso delle correnti costiere e ridurre al minimo tollerabile i fenomeni di deposito di materiali che, comunque, si ritengono trascurabili. Tale previsione, infatti, è confortata da quanto si è potuto osservare sul comportamento degli interrimenti al porticciolo turistico (centro nautico) del molo sud.

PIANO DI GRADUALITÀ

- 1^a FASE
- 2^a FASE
- 3^a FASE
- 4^a FASE





A: fascia dell'ampiezza di ml. 60

B: fascia dell'ampiezza di ml. 120

C: fascia dell'ampiezza di ml. 80

D: fascia dell'ampiezza di ml. 60

E: fascia dell'ampiezza di ml. 80

dove si svolgono operazioni di transbordo nave banchina e viceversa da effettuarsi esclusivamente sotto banchina;

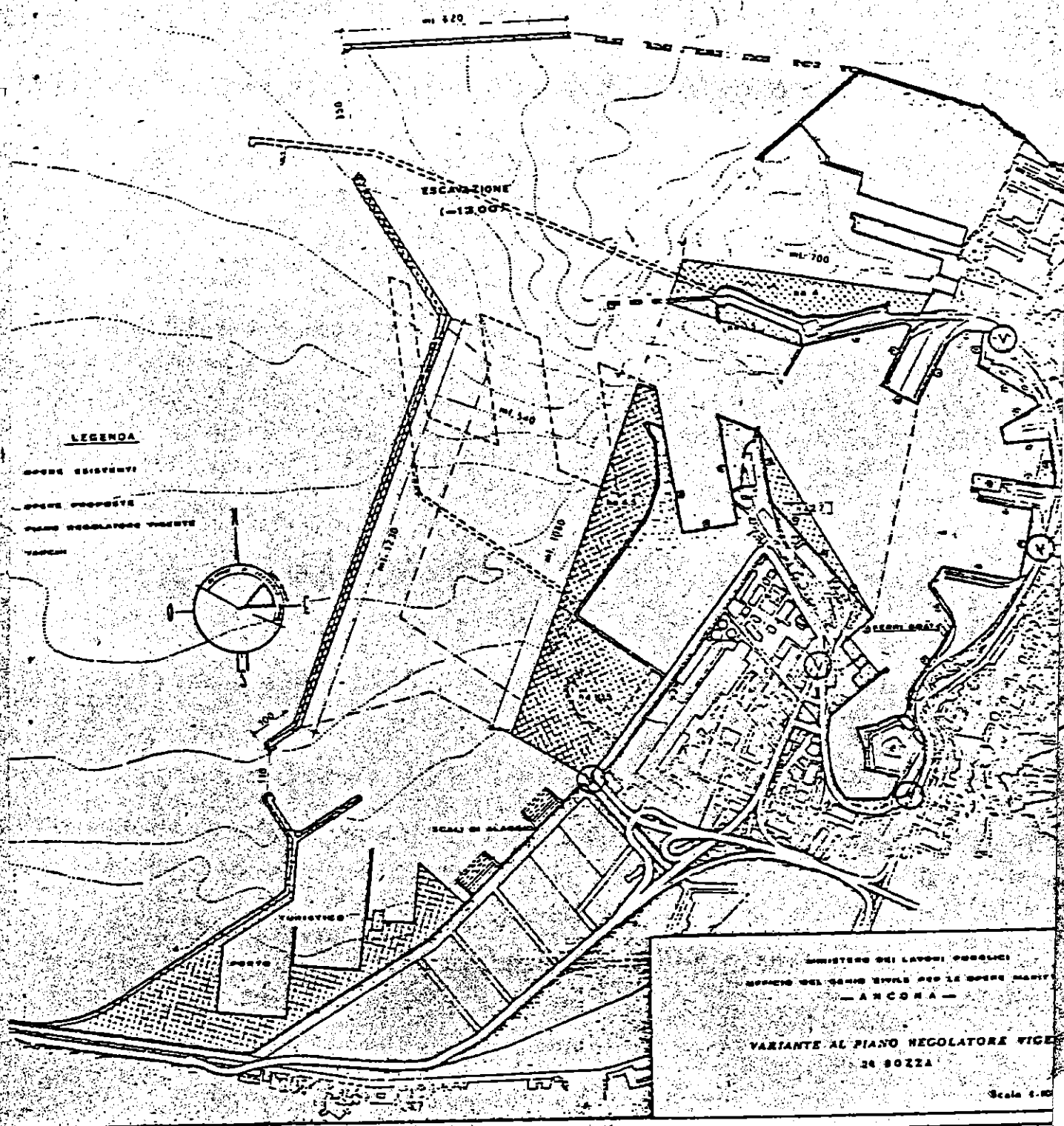
dove si manipolano i contenitori in deposito, pieni o vuoti, ordinati per la preparazione al carico o scarico dalla nave;

dove si transbordano i contenitori dai veicoli stradali e ferroviari; dove si effettuano le operazioni di composizione e scomposizione dei carichi;

dove sono ubicati fabbricati e gli impianti per i servizi, le officine per la manutenzione dei contenitori, gli uffici gestionali, le corse di circolazione e le aree di parcheggio automezzi.

PROFONDITA' MEDIA DEI PIAZZALI OPERATIVI PER ML. DI BANCINA NEI PRINCIPALI PORTI EUROPEI:

- LE HAVRE	ml. 330
- ANVERSA	" 230
- LONDRA	" 370
- NARSIGLIA	" 470
- GENOVA	" 180
- LIVORNO	" 650 la maggior parte decentrata



LEGENDA

- OPERE ESISTENTI
- OPERE PROPOSTE
- PIANO REGOLATORE VICINE
- VIAGGIO

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL CAMBIO CIVILE PER LE OPERE MARITIME
— ANCONA —

VARIANTE AL PIANO REGOLATORE VICINE
24 8022A

Scala 1:50