

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime
A N C O N A

VARIANTE AL PIANO REGOLATORE
DEL PORTO DI ANCONA

" ESAME E CONSIDERAZIONI SUI FATTORI DI
SVILUPPO DEI TRAFFICI MARITTIMI NEL PIANO
PARTICOLAREGGIATO DELLA ZONA DEL PORTO
DI ANCONA REDATTO DAL COMUNE DI ANCONA"

PROTOCOLLO N° 6934	Ancona, li 4 - 8 - 1982	All. 18
-----------------------	-------------------------	---------

Ancona, li 9/9/1981

Ing. M. CIPRIANI

VISTO: IL CAPO DELL'UFFICIO
PRIMO DIRIGENTE

F.to Ing. Filippo Gambacorta



Per copia con

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

ESAME E CONSIDERAZIONI SUI FATTORI DI SVILUPPO DEI
TRAFFICI MARITTIMI NEL PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA
ZONA DEL PORTO DI ANCONA REDATTO DAL COMUNE DI ANCONA

PREMESSE

Si premette che un complesso portuale, con la evoluzione delle sue funzioni connesse alla espansione dei traffici, esercita sul sistema territoriale che lo circonda effetti di coinvolgimento sempre più incisivi e tali da suscitare stati di perturbazione e di alterazione che, se non tempestivamente previsti e fronteggiati, possono causare conseguenze negative sul funzionamento dell'insieme degli stessi complessi infrastrutturali interagenti fra loro.

Occorre, pertanto, dopo un approfondito esame delle finalità programmatiche e degli indirizzi di sviluppo relativi ai piani che regolano l'espansione urbanistica e portuale, stabilire fra questi un corretto rapporto di reciproca compatibilità, attraverso la definizione di un quadro programmatico d'insieme in cui i due piani regolatori possano armonizzarsi fra loro, pur mantenendo inalterate, nelle linee generali, gli obiettivi essenziali che si sono prefissati.

Cioè, per il piano del porto di Ancona, posti gli obiettivi fondamentali, del rinnovamento strutturale, dell'incremento della produttività e dell'adeguamento del sistema protettivo, bisognerà scegliere fra le varie possibili soluzioni progettuali urbanistiche e portuali quelle che perseguono essenzialmente tali finalità e riescono a fornire la migliore aderenza agli indirizzi suddetti.

Operando nel modo di cui innanzi, le esigenze apparentemente inconciliabili di funzionalità portuale e di ordinato sviluppo degli insediamenti urbani e territoriali possono trovare, caso per caso, in una visione globale dei problemi ed attraverso forme di compromesso, quel giusto punto di convergenza, presupposto fondamentale per procedere alla definitiva stesura del P.R.P. e del suo auspicato inquadramento nel contesto del piano di assetto territoriale ed urbanistico.

L'efficacia del predetto metodo operativo è stata già sperimentata, con esito positivo, nella progettazione della necessaria variante alle opere foranee di protezione del Porto di Ancona.

Infatti, lo schema di soluzione prescelto, (soluzione "C"), ampiamente approvato, dopo un approfondito esame di numerose ipotesi alternative e confortato da apposito modello matematico, riesce a contemperare l'esigenza urbanistica ambientale di contenimento a mare delle opere aggettanti (arretramento di oltre 500 mt.) e l'esigenza di miglioramento della agibilità portuale, con lo spostamento della imboccatura in un fondale più profondo (-14 mt.).

Non trascurabile, tra l'altro, è il risultato conseguito dal punto di vista urbanistico ambientale di una disposizione di opere foranee più aderente alla linea di costa.

Le predette dighe hanno una minore lunghezza rispetto a quelle originarie e sottendono un pari potenziale infrastrutturale produttivo qualitativamente migliore.

Le predette condizioni, tuttavia, impongono la necessità di demolire l'ultimo tratto del molo nord, abbattimento questo, peraltro, già previsto con il vigente piano regolatore.

Non sembra, inoltre, proponibile la eliminazione della predetta demolizione, traslando in fuori il complesso delle opere foranee, dato che lo stesso verrebbe a costare molto di più e vanificherebbe lo sforzo di contenere le espansioni in mare volute dal Comune di Ancona.

Non sono state trovate altre soluzioni progettuali accettabili che possono fare a meno di demolire il predetto molo nord.

Ciò stante, l'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Ancona è stato pregato di procedere definitivamente e rapidamente nella progettazione, secondo il predetto schema di soluzione "C" già approvato.

IMPOSTAZIONE
DEL P.R.G.
DELLA CITTA'
E SCHEMA DEL
P.P.Z.P.

Ritornando al piano generale del porto, deve notarsi che il Comune di Ancona ha posto una particolare attenzione, mai come in passato, ai problemi dello scalo marittimo, ritenendo tale infrastruttura parte integrante della città e, pertanto, da inquadrare in una logica di un ordinato sviluppo urbanistico.

Infatti, il P.R.G. della città, del quale il P.P.Z.P. di che trattasi è, come abbiamo già detto, uno strumento attuativo, si ispira ad un modello di organizzazione lineare della città con espansione verso l'interno del territorio, secondo la direttrice nord-sud che a partire dalla zona portuale, intesa

come uno dei poli di attività produttive e barriera all'espansione in mare, si affaccia sugli insediamenti produttivi ubicati all'interno sui Piani della Baraccola e sulla valle dell'Aspio.

Stante il proposito di contenere il fenomeno della connurbazione della costa e dell'espansione in mare, ne deriva la necessità di riservare nella predetta zona interna dei Piani della Baraccola, fra gli altri insediamenti produttivi, un'area della estensione di circa 40 ha., da destinare (Porto Interno) all'esercizio delle attività portuali che non trovano posto nella zona propriamente a mare.

Asse attrezzato

La predetta area decentrata opportunamente collegata al porto marittimo mediante un'arteria che attraversa, in sede propria e con svincoli intermedi, l'agglomerato urbano (asse attrezzato), integra le aree di calata e configura un nuovo modello di ambito portuale articolato su due poli opportunamente inseriti nel contesto urbano, in modo da formare con esso un tutto uno e, quindi, realizzare, secondo un presumibile obiettivo di piano, uno stretto rapporto di interdipendenza tra porto e città.

Dettagliando ~~la~~ organizzazione della parte di territorio ove si svolgono prevalentemente le attività marittime portuali, si è pervenuti alla stesura del P.P. oggetto del presente esame.

Restando nelle linee generali del P.P.Z.P., la prima domanda che ci si pone è se il predetto modello bipolare o di decentramento dell'assetto delle aree portuali può soddisfare le reali esigenze di sviluppo dei traffici e di incremento della produttività richieste dal nuovo complesso degli impianti portuali.

Dal punto di vista della prospettiva di realizzazione di una profonda interconnessione tra porto e città non vi è dubbio che lo schema proposto costituisce un indirizzo valido per il perseguimento di tale fine.

Ciò costituisce un elemento positivo per lo sviluppo del porto, in quanto questo riceverebbe dalla città il necessario sostegno delle proprie attività marittime.

Infatti, per il porto di Ancona, soggetto a molteplici forme di attività, da quella commerciale, predominante, a quello ugualmente importante del traffico passeggeri e quella militare, peschereccia, cantieristica navale, industriale e diportistica, l'esigenza di stringere un efficace legame con la città è particolarmente sentita, in quanto questa verrebbe coinvolta direttamente nel ciclo degli stessi processi produttivi.

Pertanto, la previsione dell'asse attrezzato, struttura cardine destinata a migliorare la predetta saldatura tra il porto e la città, appare pienamente soddisfacente nelle sue finalità, come lo dimostrano peraltro, i generali consensi ad essa attribuiti.

Porto interno

Circa il decentramento dei servizi portuali previsto dal P.P.Z.P. del Comune di Ancona nell'ambito della utilizzazione delle aree del porto interno, ossia l'effettuazione sulle predette aree di alcune operazioni del ciclo di trasbordo delle merci trafficate nel porto, deve rilevarsi che una tale previsione non può più ritenersi attuale in quanto non conforme ai criteri di una moderna organizzazione dei servizi portuali, basata essenzialmente su fattori di razionalizzazione dei movimenti che devono promuovere elevata produttività a bassi costi di gestione.

Infatti, il predetto decentramento implica, con la introduzione di ripetuti cicli di carico scarico e deposito delle merci, una doppia manipolazione, un trasporto improduttivo tra le due aree di servizio, tanto più gravoso quanto maggiore è la distanza tra di esse, un impiego, ovviamente, raddoppiato di attrezzature meccaniche di sollevamento ed un numero rilevante di specifici mezzi di trasporto da e per il porto interno.

Tutto ciò arreca una riduzione nella flessibilità dei movimenti, una scarsa intercambiabilità degli apparati e delle attrezzature meccaniche, l'interferenza inevitabile del flusso veicolare urbano, le implicazioni di un più articolato controllo doganale, tutti inconvenienti questi che inducono ritardi nelle operazioni, dispersioni di energie ed aggravii di costi.

A fronte dei predetti svantaggi vi è soltanto il beneficio di poter sopperire alle carenze di spazio che si verificassero a tergo delle banchine portuali.

Infatti, in alcuni porti si fa ricorso forzatamente a tale sistema di decentramento, in quanto motivi di urgenza, conseguente all'acquisizione di un determinato traffico attratto da altri interessi economici, impongono la utilizzazione di vecchie banchine esistenti, carenti di adeguata profondità di calata.

Attualmente il Porto di Ancona, dopo la costruzione di terrapieni a ridosso della nuova darsena (oltre 15 ha.) con estensione più che sufficiente a sopperire i fabbisogni di spazi operativi, anche per le banchine in costruzione, non si trova nelle predette condizioni di necessità, ne può trovarsi in avvenire, dato che le nuove predette disposizioni planimetriche delle opere foranee di protezione del bacino portuale consentono di realizzare banchine di attracco ed ulteriori riempimenti dell'ampiezza e caratteristiche desiderate.

Circa i costi di investimento rilevasi la maggiore convenienza a realizzare i terrapieni necessari in adiacenza alle banchine portuali. Infatti, il loro costo globale unitario, comprensivo delle necessarie opere esterne di protezione e di contenimento, si abbassa rapidamente con l'aumentare della loro estensione.

Tale costo può anche essere inferiore a quello di una pari superficie decentrata, essendo questa gravata dei costi aggiuntivi delle infrastrutture di collegamento, a volte di notevole incidenza, come nel caso specifico del Porto Interno.

Pertanto, se l'obiettivo principale al quale dovrebbero tendere entrambi i piani di sviluppo in questione è quello di realizzare un impianto portuale che possa vantare una effettiva produttività, produttività valutata sia come quantità e qualità di merce trafficata, sia come rigoroso contenimento dei costi di gestione e di consumi energetici, allora il ruolo assegnato al Porto Interno, così come previsto dal P.P. in esame, non sembra possa pienamente soddisfare le reali esigenze di ristrutturazione portuale, né possa costituire un effettivo fattore incentivante dell'incremento dei traffici delle merci.

L'inopportunità di un tale decentramento, nel quadro di rinnovamento delle strutture portuali, è ancora più evidente, quando si constati che, essendo il trasporto marittimo una componente primaria del sistema dei trasporti in generale, questo non può sottrarsi ai più moderni e razionali criteri di movimentazione delle merci, basati essenzialmente sulla eliminazione degli sprechi e dei consumi improduttivi e ponendosi, con carattere di estrema attualità, in termini alternativi alla crisi economica e delle fonti energetiche.

Tuttavia, nell'intento di cercare punti di convergenza, come innanzi detto, fra il piano regolatore portuale e quello urbanistico onde armonizzare le rispettive previsioni di sviluppo, si ritiene che le aree interne messe a disposizione dal Comune di Ancona per le attività portuali (Porto Interno) possano trovare ugualmente utile impiego ospitando quei servizi che non hanno bisogno di essere espletati in prossimità delle banchine a mare, quale autoparco, il servizio di officine per la manutenzione e riparazione dei contenitori e dei mezzi meccanici portuali, il servizio di deposito a lungo termine di merce e carichi non interessati al traffico intermodale, il deposito di contenitori vuoti ed ogni altra attività collaterale collegata con quella portuale.

Del resto la Commissione Marittima nella seduta dell'1/3/1978 così si esprime in merito al Porto Interno: "..... il lavoro che riguarda merci sia come deposito, sia come manipolazione, sia come sdoganamento, deve

essere fatto il più possibile in prossimità di banchina".

A queste condizioni, le necessarie opere infrastrutturali di adeguamento delle aree del Porto Interno avrebbero una minore incidenza sulle spese di investimento degli impianti portuali ed una migliore e più proficua utilizzazione in linea con gli indirizzi tracciati dagli strumenti di pianificazione.

Inoltre, le predette opere di sistemazione scalerebbero di posto nella graduatoria per fasi degli interventi e cederebbero la priorità di esecuzione ad altri tipi di opere da realizzarsi con urgenza nell'ambito della pianificazione portuale, quale l'accessibilità dal mare e i collegamenti viari che oggi hanno, notoriamente, una più immediata necessità di essere attuati per raggiungere rapidamente il tanto atteso miglioramento delle condizioni di agibilità e competitività dello scalo marittimo anconetano.

In conclusione, il predetto schema di modello bipolare può soddisfare le esigenze di sviluppo portuale a condizione che il decentramento delle funzioni avvenga soltanto per quelle attività secondarie che possono essere esperite anche al di fuori del campo propriamente marittimo portuale.

P.P. DELLA
ZONA PROPRIA
MENTE MARITTIMA -

Entrando nel dettaglio del campo di intervento di pianificazione della zona propriamente marittima, il P.P. abbraccia un'area prospiciente la costa, della estensione di 200 ha. circa, delimitata verso terra dalla linea dei "baluardi" dalla Villa Barducci ai Cantieri Navali Riuniti.

L'insieme del sistema territoriale studiato è stato articolato in 5 punti:
sistema infrastrutturale dei trasporti stradali e ferroviari, vecchio porto, Z.I.P.A., nuovo porto ed assetto doganale.

L'area che interessa più direttamente gli impianti portuali è, naturalmente, più ristretta essendo limitata dal confine demaniale marittimo.

Non verrà presa in considerazione la parte di piano ricadente al di fuori del predetto ambito, non essendo di competenza, salvo che per quegli impianti infrastrutturali e per quelle previsioni di intervento che possono influire sulla efficienza e funzionalità dell'intero

complesso portuale.

Pertanto, non verrà preso in esame il piano particolareggiato relativo alla Z.I.P.A. e ad altre aree che esulano dall'ambito propriamente portuale.

L'esame sull'assetto doganale è rimesso al parere dell'Autorità competente.

In merito al porto vecchio non sono state apportate modifiche alle disposizioni planimetriche delle banchine che vanno dalla n. 1 alla n. 22.

In tale zona hanno subito variazioni, che si ritengono opportune, gli impianti stradali e ferroviari, come vedremo meglio più avanti per il rispettivo sistema dei trasporti.

E' stata operata una ridistribuzione nella destinazione d'uso delle banchine e prevista la demolizione di alcuni edifici e manufatti ritenuti inutili ed ingombranti.

Occorrerà, pertanto, verificare l'opportunità di effettuare le predette modificazioni di concerto con le Autorità e categorie interessate.

NUOVO PORTO COMMERCIALE

Merita attenzione l'esame relativo all'assetto conferito alle aree comprendenti gli impianti del nuovo porto commerciale.

La zona prescelta per l'ampliamento portuale è quella così detta del molo sud, cioè a ridosso del vecchio molo sud dove, fino alla foce del fosso "Conocchio", è possibile dare libero sfogo all'espansione delle banchine e dei piazzali portuali.

In primo luogo va osservato che la disposizione planimetrica delle nuove banchine, articolate su 2 allineamenti, e dei retrostanti piazzali, deve essere rivista in relazione alle possibilità che vengono offerte dal nuovo campo portuale delimitato dai moli di protezione previsti nello schema della soluzione "C" approvato dalla Commissione Marittima.

Secondo la predetta soluzione "C" la banchina di riva è stata progettata opportunamente con un unico fronte di accosto di estensione superiore e con piazzali retrostanti di maggiore ampiezza in rapporto alle rispettive previsioni contenute nel predetto P.P.

Tali aspetti riduttivi, delle dimensioni assegnate alle precitate infrastrutture operative, oltre a non conciliarsi con le previsioni di aumento dei traffici, non sono conformi ai criteri di progettazione che oggi regolano le moderne strutturazioni portuali in Italia ed all'Estero, secondo i quali l'unica predisposizione valida per garantire l'evoluzione quantitativa e qualitativa dei traffici marittimi è ritenuta una calata molto lunga, fornita di adeguati fondali e di ampi spazi a filo banchina.

In una calata lunga e rettilinea, si possono far ormeggiare navi di qualunque lunghezza e si può ottenere la massima disponibilità delle grues ivi installate, potendo queste concentrarsi e distribuirsi a seconda del numero delle navi ormeggiate.

Inoltre, in una larga banchina, si può prevedere un migliore e più razionale uso degli spazi, in armonia con l'impiego dei mezzi meccanici di alta specializzazione capaci di effettuare una rapida e scorrevole movimentazione di merci, a vantaggio di una minore sosta delle navi in banchina e di una più sostenuta produttività e, quindi, conferire tutti i requisiti della intercambiabilità e flessibilità operativa, riducendo sensibilmente i costi di gestione.

Notasi che esistono, con la costruzione di una lunga banchina lineare, le condizioni per attuare interventi progressivi e funzionali, a seconda delle effettive esigenze dei traffici. Nel caso specifico, iniziando necessariamente dalla testata dell'attuale banchina 25.

Come si constata, oggi la razionale organizzazione dei servizi prevede la concentrazione delle attrezzature per la movimentazione e, pertanto, una maggiore disponibilità di aree a diretto contatto delle banchine.

La prevista nuova banchina, contraddistinta dal numero 26, impiantata in una zona di alti fondali (-14,00 mt.) non potrà avere una piena utilizzazione, in quanto dispone di una estensione insufficiente (soltanto 200 mt.) a far accostare navi più lunghe che, invece, potrebbero avere facile accesso in rapporto al predetto tirante d'acqua e perchè non è fornita di una adeguata calata la cui ampiezza risulta fra le più basse di tutte le banchine del porto di Ancona.

Inoltre, alla banchina contraddistinta con il n.28 è stato assegnato un tirante d'acqua di (-11,00 mt.) (vedasi soluzione "D") in una zona di mare ove la situazione batimetrica ed espositiva non lo consente senza la realizzazione di opportune opere di adattamento e di protezione dalle azioni delle mareggiate e dei conseguenti interrimenti.

Secondo la precitata soluzione "C", tale tratto di banchina dovrebbe avere un tirante d'acqua non superiore a (-7,00 mt.).

Tra gli inconvenienti da superare, con appropriati adeguamenti strutturali, per realizzare la succitata profondità di (-11,00 mt.), abbiamo la vicinanza dello sbocco in mare del canale fognante "Conocchio" con i suoi apporti solidi e gli scali di alaggio fondati ad una quota (-6,00 mt.) inferiore a quella che si vuol raggiungere con la progettata escavazione dei fondali.

In proposito va precisato che per ricavare altri apprestamenti portuali che abbiano una adeguata collocazione sulla facciata marittima a sud-ovest del predetto canale "Conocchio" occorre, preliminarmente, definire l'uso che si vuol dare a tale specchio d'acqua e, di conseguenza, progettare le necessarie opere di difesa dalle mareggiate e dagli interrimenti e, quindi, le infrastrutture desiderate.

Sul come sono stati distribuiti gli spazi retrostanti le nuove banchine, sembra piuttosto elevata, a parere dello scrivente, l'incidenza (10%) delle aree coperte (l'avvento della containerizzazione ha fatto diminuire le esigenze), mentre si rimarca la deficienza di aree specializzate per l'esclusivo traffico dei contenitori e del carbone (vedi nota).

N O T A

Si legge che il consumo nazionale del carbone a vapore, previsto per il 1985, è di 28/30 milioni di tonnellate annue.

Salirà a 65 milioni nel 1990, per cui il problema principale che assilla l'approvvigionamento del carbone è il suo trasporto.

Le limitate disponibilità nazionali costringono a ricorrere ad importazioni, anche molto lontane, per cui del problema sono investiti gli impianti portuali e la loro potenzialità di ricevimento.

Considerato che la merce è povera, saranno impiegate navi di grosso tonnellaggio, per cui si dovrà puntare a tipi di approdo ben dotati, per lunghezza ^{di banchina} e profondità d'acqua, ed attrezzati di spazi di deposito e di mezzi di sollevamento e trasporto adeguati.

Mentre nel Tirreno il porto di Gioia Tauro è già stato predisposto per ricevere il traffico del carbone così come i porti della Liguria, in Adriatico si deve ancora trovare il porto adatto.

Poichè Ancona avrebbe i requisiti, fondali e ricettività, sarebbe opportuno prevedere, nel contesto della nuova pianificazione, un approdo specializzato per navi di almeno 120 mila t.p.l., corredato di ampi piazzali retrostanti per il deposito, e strade di collegamento, a scorrimento veloce, in comunicazione diretta con la rete della grande viabilità, onde poter garantire la continuità di rifornimento ai vari centri di consumo.

Circa le previsioni di sviluppo del traffico carbonifero nel porto di Ancona, si ha motivo di credere che nel prossimo anno questo salirà a 300./400 mila tonnellate, dal momento che molte industrie locali hanno adeguato i loro impianti a combustibile solido.

La stessa ENEL non esclude un certo interesse di vedere il porto di Ancona come scalo per l'approvvigionamento del carbone per una eventuale centrale elettrica da installare nella zona dell'Italia centrale.

La nuova banchina di riva del porto commerciale, se adeguatamente progettata, si potrebbe parzialmente acconciare a tale tipo di traffico, mentre la banchina n. 26, così come indicata nel presente P.P., non sembra possa essere adattata a tale uso. Come pure, nel nuovo insieme di banchine, è opportuno che sia previsto anche un attracco specializzato per il traffico dei contenitori, attesa la loro vasta utilizzazione ed espansione e del crescente sviluppo in tutto il mondo.

Naturalmente deve trattarsi di un terminale che possieda tutti quei requisiti che lo possano rendere efficiente, dalla lunga estensione e linearità degli accosti - convenientemente attrezzati - alla ampiezza dei piazzali di calata (non meno di 300 mt., secondo i moduli più correnti) e, soprattutto, che disponga di quelle infrastrutture che garantiscano la massima funzionalità delle comunicazioni stradali e ferroviarie.

Quest'ultimo aspetto funzionale si impone per il fatto che il traffico generato su una moderna banchina attrezzata, essendo caratterizzato da movimenti veloci e scorrevoli, deve poter defluire rapidamente attraverso adeguate arterie di raccordo, senza subire intralci e strozzature, onde evitare di vanificare la potenziale capacità produttiva delle sofisticate e costosissime installazioni di banchina.

Al riguardo si ravvisa la opportunità che il varco di accesso alle aree operative sia meglio ubicato all'estremo sud-ovest del piazzale stesso per evitare la congestione dei traffici che si potrebbe verificare in corrispondenza della banchina n. 24, dove si intersecherebbero i flussi da e per le banchine contraddistinte dal n. 18 al n. 25 con quei flussi diretti e provenienti dalle nuove banchine lineari.

Aggiungasi anche l'inconveniente che si presenta all'altezza del varco di cui trattasi costituito dall'attraversamento dei raccordi ferroviari con la banchina n. 23 e con le banchine cerealicole, le quali, presumibilmente, genereranno una intensa circolazione di convogli merci.

I predetti inconvenienti si possono evitare, appunto, allontanando il varco dalla zona cruciale prospiciente la banchina n. 24 e provvedendo, eventualmente, ad inserire opportune sopraelevate per svincolare le correnti di traffico dalle zone di interferenze.

Inoltre, si prevede che il traffico nei due sensi tra i nuovi piazzali e le banchine n. 23, 24, 25 e 26 non essendo queste servite da adeguate calate retrostanti, sarà sicuramente intenso e continuo con la presenza delle navi in banchina.

Ciò stante, il binario di raccordo della nuova banchina di riva con il retrostante parco ferroviario potrebbe costituire un intralcio al predetto traffico, interrompendo, inoltre, la continuità del piazzale su cui insiste.

Pertanto, si ritiene più opportuno realizzare il predetto collegamento direttamente con la linea ferroviaria proveniente dalla Z.I.P.A., costeggiando la nuova banchina contraddistinta dal n. 28.

Sulla utilizzazione delle aree di adempimento retrostanti le nuove banchine commerciali n. 26, 27 e 28, si ritiene opportuno evitare la costruzione di impianti fissi ed inamovibili, salvo gli edifici per la gestione ed i magazzini coperti che andrebbero ubicati ai margini delle stesse aree per poter assicurare, in caso di esigenza, la massima flessibilità d'impiego delle medesime aree.

Rimanendo in tema di banchina, nel piano di gradualità esecutiva delle opere, allegato al P.P.Z.P. in questione, figura alla prima fase la costruzione di una scogliera di contenimento del nuovo terrapieno, da realizzarsi parallelamente alla scogliera Z.I.P.A. e in prosecuzione dell'attuale diga di contenimento dei terrapieni retrostanti la nuova darsena.

Ai fini della regolare esecuzione delle opere di interrimento, deve essere costruita per prima la banchina di riva la quale, ovviamente, è subordinata alla realizzazione delle opere esterne di protezione.

P O R T O TURISTICO

Per il porto turistico si fa presente che l'ubicazione prescelta a ridosso del molo Nord non appare conveniente, data la presenza di alti fondali rispetto alle necessità di impianto.

Fra l'altro le installazioni del predetto porticciolo sottraggono spazio in mare ed a terra all'espansione dello stesso molo Nord, nel quadro di una migliore e più proficua utilizzazione, per scopi commerciali, degli impianti portuali sottesi dalle nuove opere foranee di protezione.

Al riguardo vedasi anche il deliberato del Comitato Direttivo dell'Azienda dei Mezzi Meccanici del porto di Ancona in data 30/7/1981, che fa voti perchè venga banchinato il versante Nord del molo Clementino ed aumentata la relativa disponibilità degli spazi operativi.

Dal punto di vista della interferenza con il complesso delle opere del nuovo bacino portuale, va rilevato che, essendo il moletto principale del predetto porto turistico prospiciente la nuova imboccatura portuale, questo può costituire pregiudizio per la generazione di fastidiosi

moti riflessi e di risacca nella zona dell'avamposto.

Allo stesso parere contrario si è pervenuti nella già citata riunione del 17/7/81, tenutasi presso la Capitaneria di Porto di Ancona, esaminando la soluzione alternativa "D" per le opere di difesa portuali, presentata dal Comune di Ancona.

Non è, infine, accettabile la coesistenza del traffico diportistico con quello portuale che a lungo andare può dare adito ad incresciosi inconvenienti.

Ricordasi, al riguardo, il senso delle indicazioni espresse dalla Commissione Marittima sulla ubicazione del porto turistico nella seduta dell'1/3/1978: ".....il porto turistico deve trovare una ubicazione al di fuori del porto commerciale".

All'uopo si ritiene opportuno far presente che la zona di mare prospiciente la scogliera Z.I.P.A., all'altezza della "Palombella", è la località più idonea, sotto ogni punto di vista, per la ubicazione di un porto turistico di qualsiasi dimensione e tipo.

Infatti, quella predetta è una zona di bassi fondali compatibile con le esigenze della nautica diportistica; è ridossata alle strutture portuali che la proteggono dai mari del settore principale; è facilmente accessibile da terra e da mare; non interferisce con il traffico portuale marittimo; gode della vicinanza dell'area dei cantieri navali minori di raddobbo; è inseribile nel sistema portualistico limitrofo, senza determinare incompatibilità.

Pertanto, l'insediamento della predetta struttura portuale è realizzabile, con poca spesa, in detta zona.

Spostando la precitata ubicazione verso Nord, oltre la frana "Barducci", diventa difficile l'accessibilità da terra per via della ferrovia e si aggrava l'esposizione ai mari.

Spostandosi verso Sud, oltre il complesso portuale esistente, abbiamo un tratto di costa le cui bellezze naturali non conviene compromettere con insediamenti portuali.

Nel caso dell'inserimento di un porto turistico nella predetta zona, potrebbe in esso trovarvi posto anche un eventuale approdo specializzato per la pesca.

PORTO

PESCHERECCIO

Nelle previsioni del piano in esame non sono date precise indicazioni sulla sistemazione del porto peschereccio.

Al riguardo giova ricordare che le Categorie interessate hanno più volte ribadito, in sede di dibattito dei problemi portuali, il preciso intendimento di non volersi spostare dall'attuale approdo del "Mandracchio", dove richiedono interventi necessari di assestamento e miglioramento delle infrastrutture esistenti. Le predette Categorie, in un promemoria scritto del 20/11/78, hanno fatto presente all'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Ancona che la zona del "Mandracchio" è soddisfacente alle loro necessità, purchè sia disimpegnata dalle attività diverse dalla pesca (diporto, bacino galleggiante, natanti in disarmo ecc. ecc.), che è sicura in caso di cattivo tempo e che è sufficientemente attrezzata ed adeguata alle necessità del settore.

Nel predetto documento si sostiene ancora che la creazione di un nuovo impianto portuale per la pesca, da ubicare altrove, ed il rifacimento delle attrezzature non appare conveniente, sia come spesa di investimento e sia per i grossi problemi di viabilità e di interferenza che si verrebbero a determinare.

Dal punto di vista della compatibilità con il traffico marittimo commerciale, si ritiene che le istanze del settore pesca possano essere accolte e, quindi, possa essere studiato il riassetto della predetta zona portuale nel senso desiderato, utilizzando anche le aree che verranno lasciate libere dai cantieri navali minori una volta che questi si saranno trasferiti definitivamente alla Z.I.P.A.

SETTORE TRAF
FICO PASSEGGE
RI E FIERA DEL
LA PESCA -

Per il settore traffico passeggeri e Fiera della Pesca non si ha niente da osservare, in quanto si pensa che la situazione studiata possa inquadrarsi nelle linee generali di sviluppo dell'intero complesso portuale, salvo soddisfare quelle esigenze particolari che da un opportuno dibattito potranno emergere e rendere suscettibili le proposte avanzate di ulteriori modifiche e miglioramenti.

SETTORE MARI
NA MILITARE-

Il piano particolareggiato ha recepito totalmente la richiesta di concentrare i servizi connessi con l'attività militare su un unico molo scegliendo, pertanto, l'ultimo tratto del molo nord.

L'assetto è da ritenersi opportuno e compatibile con le altre attività portuali e ciò esclude, a maggior ragione, la ubicazione del porto turistico nella zona prevista.

CANTIERI NAVALI
RIUNITI

Nel piano in esame non sono indicate possibili soluzioni planimetriche di ampliamento e riassetto dell'area dei cantieri navali attuabile con la costruzione delle nuove opere di difesa portuale.

Viene, comunque, ribadita la necessità di recuperare al traffico marittimo la banchina n. 7, adibita all'allestimento delle navi, e le annesse aree occupate per servizi sociali dello stesso cantiere.

SCALI DI ALAGGIO
E CANTIERI MINORI

La nuova ubicazione dei cantieri navali minori e relativi scali di alaggio, è stata stabilita in area Z.I.P.A., dopo il loro trasferimento dal molo sud.

Lo specchio acqueo ridossato, sul quale affacciano i predetti scali, verrà anche utilizzato per ospitare altri servizi portuali, di secondaria importanza, quali il bacino di carenaggio galleggiante, un'area di deposito per lavori marittimi della estensione di 30.000 mq., una banchina di 170 mt. per imbarco e sbarco di prodotti trattati da aziende vicine (Ancoopesca e MA.RO.PA. - rilevasi il carattere privatistico delle relative attività -) e, infine, il cantiere del Servizio Escavazioni Porti del Ministero dei LL.PP. Quest'ultimo, a parere dello scrivente, andrebbe meglio ubicato al molo sud utilizzando parte delle attrezzature e degli impianti che verrebbero lasciati liberi dai cantieri minori in seguito al loro trasferimento alla Z.I.P.A.

Poichè si ritiene troppo poco sfruttato il predetto specchio acqueo, si evidenzia l'opportunità di studiare una più razionale e completa utilizzazione che renda al massimo proficua la spesa di costruzione delle opere foranee di protezione del relativo bacino portuale.

CIRCOLAZIONE
INTERNA -

L'insieme infrastrutturale dei collegamenti interni e degli allacci con la rete urbana è basato su uno schema funzionale incentrato sul principio della non interferenza

dei movimenti stradali e ferroviari e della massima comunicabilità fra i vari comparti dell'organismo portuale.

Detto schema appare soddisfacente e capace di garantire una circolazione abbastanza scorrevole.

Pertanto, i percorsi si sviluppano su sedi distinte e, per quanto è possibile, non intersecantesi fra loro con accessi ad ogni zona del porto razionalmente collegabili fra loro.

Significativo, in tal senso, il ribaltamento della linea ferroviaria con la strada e del relativo assetto viario tra le aree portuali Nord-Sud nella zona di Porta Pia e la sopraelevata nell'area del traffico passeggeri.

Tali condizioni assicurano l'indipendenza fra i percorsi ed un più funzionale esercizio dei traffici portuali.

Notevole importanza è stata giustamente assegnata alla rete ferroviaria portuale che è stata potenziata e rettificata nel porto vacchio, in conseguenza della prospettiva di un maggiore impiego del mezzo ferroviario nel trasporto delle merci.

Da menzionare, tra i collegamenti interni, è il passaggio a Nord, o dir si voglia "uscita di sicurezza" che deve realizzare, secondo gli indirizzi del P.P. del Comune, la continuità dei collegamenti tra le aree della Z.I.P.A. e quelle suburbane a Nord.

Nel contesto generale, fa spicco la funzione di supporto infrastrutturale e di elemento di efficace penetrazione dei traffici nell'area urbana, assolta dall'asse attrezzato, che ottimizza le condizioni per un coordinato sviluppo tra porto e città.

Al fine di migliorare ulteriormente le condizioni di deflusso dei traffici, si ritiene di dover far presente che, in relazione al proposto spostamento del varco di accesso alla nuova area del porto commerciale, sarebbe opportuno realizzare la rampa di collegamento con l'asse attrezzato mediante una sopraelevata, diretta alla darsena, che scavalchi i binari ferroviari ed eviti l'incrocio delle correnti trasversali di traffico.

Si ravvisa l'opportunità, inoltre, che la bretella di congiunzione tra l'asse attrezzato verso sud e l'anzidetta direttrice di collegamento tra Z.I.P.A. e S.S. n. 16, avvenga con la via "Einaudi", dal lato verso la Fiera, allo scopo di evitare l'attraversamento dei binari ferroviari posti ad un livello sottostante.

Infine, lo sviluppo della strada di circonvallazione della zona Nord del porto, esterna alla cinta doganale, dovrebbe arrestarsi all'altezza dell'arco Clementino, dopo aver servito da ingresso al vicino cantiere navale

e ciò in quanto sarebbe inutile il suo proseguimento se non si dovesse realizzare, nella zona del molo Nord, il porto turistico.

INFRASTRUTTURE DI
RACCORDO CON LA
GRANDE VIABILITA'

Il piano che abbiamo esaminato nel paragrafo precedente, riguarda la serie degli interventi infrastrutturali che deve regolare la prima fase di penetrazione dei traffici portuali passanti per il territorio urbano che, ovviamente, è solo una parte del territorio con il quale interagisce il complesso portuale stesso.

Si premette che un rapporto di interazione tra porto e territorio di riferimento, perché possa essere spinto a livelli più alti, deve necessariamente passare attraverso un efficace ed adeguato sistema infrastrutturale di collegamenti terrestri.

Si comprende, pertanto, l'attenzione che bisogna dare alla soluzione di questo problema, connesso con la pianificazione portuale, soprattutto quando intendiamo attribuire al porto la funzione di polo infrastrutturale facente parte integrante e propulsore di un sistema trasportistico di comune interesse che si espande su vaste aree, estendendosi a volte, come avviene nel caso del porto di Ancona, oltre i confini nazionali.

La capacità del porto di Ancona di suscitare un interesse di carattere generale nel sistema del trasporto a servizio della nazione, è sempre stata tenuta in considerazione nella pianificazione portuale, tanto è vero che il vigente piano regolatore, redatto 20 anni fa ed approvato con D.M. N.5902, del 28/10/1965, rimarca con particolare chiarezza le direzioni che si devono dare ai collegamenti viari con il retroterra.

Infatti, nel predetto piano viene indicata, con un tracciato stradale verso Sud, la direzione di collegamento con l'agglomerato urbano e, con un altro tracciato verso Nord - munito di due svincoli intermedi - la direzione di collegamento con la presumibile area di gravitazione portuale e, specificatamente, con la rete stradale nazionale, all'epoca rappresentata, nell'ambito della Regione, dalla variante alla S.S. n.16.

Tale interesse che esercita il porto di Ancona sui traffici, è stato ulteriormente confermato quando il Ministero dei LL.PP. ha autorizzato l'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Ancona a provvedere alla redazione della variante al vigente piano regolatore che tenga conto dell'accresciuto sviluppo del movimento merci e del traffico passeggeri che si svolge nello scalo stesso.

Ne discende la evidente necessità di rivedere e migliorare anche quelle previsioni del vigente piano regolatore portuale che riguardano gli allacciamenti con la grande viabilità, alla stregua dei moderni progressi della tecnica trasportistica e della evoluzione dei traffici marittimi.

Infatti, a nulla gioverebbe un impianto portuale di alta specializzazione e di elevata produttività, se alle spalle non esistessero adeguate infrastrutture di collegamento che consentano un regolare e rapido deflusso delle merci, secondo percorsi brevi, scorrevoli ed economicamente convenienti.

Le premesse di cui innanzi, si sono poste per analizzare in che misura le previsioni riguardanti i collegamenti con la grande viabilità, imposte dalla evoluzione dei traffici e dalle moderne tecnologie dei trasporti, assecondano le anzicite esigenze di variazione ed adeguamento del vigente piano regolatore portuale.

Per tale analisi si è fatto specifico riferimento al Piano Particolareggiato dei Trasporti, che è parte integrante del P.P.Z.P. in questione.

Il predetto piano dei trasporti, che si adegua allo schema bipolare di sviluppo della città, porto-porto interno, pone le condizioni per l'alleggerimento dello stato di congestione portuale con un parziale trasferimento delle funzioni al porto interno ed individua, pertanto, nella direzione nord-sud dell' "Asse Attrezzato", l'unico elemento di collegamento viario che possa realizzare la sequenza dell'asse operativo di interconnessione porto-città-territorio.

Il passaggio a nord che collega l'area Z.I.P.A., e la ex S.S. 16, viene considerato un collegamento per i movimenti di sede locale, come già detto avanti, senza alcuna funzione di sbocco del traffico nella grande viabilità e, quindi, subordinato alla realizzazione dell' "Asse Attrezzato".

Ciò stante, l'utilizzazione del predetto "Asse Attrezzato", anche come strada di collegamento con la grande viabilità, può ritenersi ammissibile per i traffici marittimi - magari introducendo una eventuale corsia preferenziale - soltanto nel caso che fosse attuato il sistema operativo del decentramento al porto interno dei servizi connessi con il trasbordo delle merci trafficate nel porto.

In questo caso le merci, dopo aver completato il loro ciclo di passaggio dal vettore marittimo a quello terrestre, non devono ripercorrere l' "Asse Attrezzato"

per essere trasportate sulla strada che dal porto si dirige verso nord, ma possono raggiungere direttamente le grandi vie di comunicazione, e così viceversa.

Tuttavia, se il presupposto del decentramento operativo venisse a decadere, come è senz'altro ipotizzabile a causa della sua non convenienza e per effetto della stessa strutturazione del nuovo porto, come innanzi specificato, allora un collegamento con funzione distinta dall' "Asse Attrezzato", così com'è previsto nel vigente piano regolatore portuale, si rende ancora indispensabile, affinché il crescente traffico delle merci e dei passeggeri movimentati nel porto possa avere una propria adeguata sede di transito e di comunicazione diretta con le arterie extraurbane.

Si osserva, ancora, come la voluminosa presenza, molto diversificata, dei traffici circolanti sull'asse attrezzato, che ha un percorso misto e dei svincoli intermedi, può determinare pericolose congestioni, specie nelle ore di punta, a danno del traffico delle merci che esige, invece, la massima scorrevolezza e rapidità di percorrenza.

All'uopo dobbiamo evidenziare che oggi l'imporsi di rivoluzionarie forme di movimentazione delle merci, caratterizzate da elevata fluidità e scioltezza, oltre ad impianti portuali specializzati, richiede collegamenti viari che assicurino la continuità e l'alta velocità dei flussi operativi. Ciò, costituisce la caratteristica primaria e condizionante della funzionalità portuale.

Pertanto, con la eliminazione, prevista nel P.P.Z.P. comunale, di uno dei due assi di raccordo indicati nel vigente piano regolatore portuale, le aspettative ministeriali, sulla preminente necessità di potenziamento e miglioramento delle infrastrutture di smaltimento del traffico delle merci in relazione al suo presente sviluppo, verrebbero ingiustificatamente disattese.

In proposito, si rammentano le osservazioni del Genio Civile per le OO.MM. di Ancona sulla variante del P.R.G., espresse con lettera n. 1298, dell'1.2.1974, in ordine ai collegamenti del porto con la viabilità primaria.

Nella predetta lettera si ritiene "irrinunciabile, per le possibilità di sviluppo del porto", il collegamento a nord previsto dal vigente piano regolatore del porto.

Analoga opposizione fu ufficialmente avanzata, con nota SC/3131, dell'11.2.1974, diretta al Comune di Ancona, dalla Capitaneria di Porto di Ancona e da altri Enti ed Organismi interessati.

L' "uscita di sicurezza", o passaggio a nord, proposta dal Comune in sede di variante al P.P.T., come abbiamo già constatato, non può considerarsi una risposta adeguata allo sbocco a nord dei traffici portuali.

Rilevasi, infine, che il P.P. di cui trattasi e il relativo P.P.T. non tengono in nessun conto le prospettive, peraltro non molto lontane, di introdurre, nella Regione Marche, il sistema integrato dei trasporti con il suo centro di smistamento da ubicare, secondo certe indicazioni, nella zona a nord di Ancona, tra Jesi, Falconara e Senigallia.

In questo quadro di sviluppo del nuovo sistema trasportistico, basato fondamentalmente sulla razionale e coordinata integrazione dei vari modi di trasportare, non può mancare la previsione di una necessaria via di collegamento tra il porto, quale centro generatore dei traffici marittimi, e la struttura intermodale preposta alla coordinazione e razionalizzazione del trasporto terrestre.

Pertanto, la previsione del collegamento portuale nella direzione nord, contemplata dal vigente piano regolatore del porto di Ancona, non può che essere confermata in ogni caso e, semmai, migliorata con l'integrazione dei requisiti essenziali richiesti dal traffico intermodale.

In altre parole, una strada riservata esclusivamente al traffico delle merci di appartenenza marittima, di facile scorrimento, distanziata dagli agglomerati urbani e priva di svincoli su strade comunali e provinciali.

PIANO DI GRADUALITA'

Circa la gradualità degli interventi di piano, va posta nel dovuto rilievo la necessità che sia data l'assoluta precedenza all'esecuzione delle opere che riguardano direttamente lo sviluppo dei traffici marittimi di preminente interesse generale.

Di conseguenza, secondo lo scrivente, l'ordine prioritario dovrebbe avere la seguente successione di fasi :

1^ FASE - Accessibilità marittima (opera esterna di protezione, nuova darsena ecc.);

2^ FASE - Collegamenti viari, con precedenza al raccordo alla rete della grande viabilità;

3^ FASE - Opere interne di banchinamento e piazzali operativi.

CONSIDERAZIONI

CONCLUSIVE

Dall'esame del P.P.Z.P. in argomento, risalta, in primo luogo, la particolare attenzione rivolta ai problemi di interazione tra porto e città e, quindi, l'intento di allargare ulteriormente il rapporto di interconnessione tra le predette entità contenendone, entro limiti tollerabili, le ripercussioni negative sull'ordinato sviluppo del territorio comunale.

Ne è scaturito, pertanto, un modello di sviluppo portuale che, basandosi fondamentalmente su una ipotetica insufficienza di spazi di calata, prevede una razionale distribuzione, proiettata sul vasto raggio dell'assetto urbano, di piazzali operativi connessi con le attività marittime portuali.

Tale modello di decentramento, esteso anche alle funzioni tipicamente portuali, mentre si concilia pienamente con le finalità dello strumento urbanistico - in quanto assicura un'ampia partecipazione della città alle attività marittime - non esprime la massima funzionalità operativa nel movimento delle merci che, invece, potrebbe ottenersi ampliando le vie di uscita dal porto e sfruttando le effettive possibilità di espansione delle aree portuali.

Infatti, la scissione tra porto ed area decentrata (porto interno) dei cicli operativi del trasbordo delle merci, non può considerarsi, oggi, una soluzione aperta ai moderni sistemi di trasporto ispirati alla più elevata produttività, celerità di movimenti ed al contenimento dei costi di gestione, come pure non può considerarsi adeguato un unico sbocco dei traffici avente caratteristiche promiscue.

Ciò stante, poichè si ritiene che l'obiettivo fondamentale della ristrutturazione portuale sia quello di elevarne il grado di funzionalità e di competitività, obiettivo che coincide con l'interesse generale del sistema dei trasporti nazionali, di cui il porto fa parte, si rende necessario approfondire, sotto l'aspetto della funzionalità operativa e dei requisiti incentivanti della crescita dei traffici, il modello di sviluppo portuale tracciato dal P.P.Z.P., presentato dal Comune di Ancona, cercando di trarre i massimi benefici dalle risorse ambientali disponibili.

Tale approfondimento non comporta particolari modifiche al precitato piano particolareggiato che, invece, verrebbe integrato di quelle ulteriori previsioni infrastrutturali necessarie per conferire all'intero complesso delle opere portuali le caratteristiche funzionali richieste dalle più avanzate tecniche trasportistiche.

In altri termini, si dovrà trovare il modo di ampliare razionalmente la disponibilità delle aree di calata

e di prevedere, opportunamente, un ulteriore asse di raccordo veloce tra la viabilità portuale e quella extraurbana ad esclusivo servizio dei traffici marittimi confermando, per il precitato svincolo viario, l'indirizzo di interesse generale già sancito, con Decreto Ministeriale, nel vigente piano regolatore portuale.

D'altra parte gli interventi integrativi proposti dovrebbero avere una scarsa incidenza sulle condizioni ambientali, ecologiche ed urbanistiche e non arrecare eccessivi sconvolgimenti, se adeguatamente inseriti, alla stessa maniera di analoghe opere di maggior rilievo ed impegno strutturale.

Infine, va posta nel dovuto riguardo l'esigenza di esecuzione prioritaria per tutte quelle opere che influiscono direttamente sui fattori di crescita dei traffici, essendo questi i principali artefici dello sviluppo economico del territorio di influenza.

Nel trarre le conclusioni, pertanto, si riconosce, nelle linee generali di impostazione, che il P.P. esaminato può considerarsi, sotto molti aspetti, idoneo allo scopo che si prefigge a condizione che esso sia integrato con quelle varianti, di natura tecnico-funzionale, che permettano di perseguire l'orientamento comune che è quello di rendere il porto di Ancona più funzionale e competitivo.

A proposito giova ricordare il significato attribuito al requisito della "funzionalità portuale" dal Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro che testualmente afferma: "la funzionalità portuale è fattore attivante dei traffici marittimi, essenziali ed indispensabili per la economia italiana; che l'efficienza, sotto tutti gli aspetti, dei servizi ad essi connessi, è motivo di attrazione per ulteriori traffici portuali; che l'incremento di questi è stimolo alla riduzione dei costi, mentre, per contro, gli oneri sostenuti dalle merci avviate necessariamente in porti di inadeguate condizioni strutturali e funzionali, non possono che ripercuotersi negativamente sui costi e, quindi, sulle attività industriali e commerciali, con evidenti riflessi sull'intera economia e sui traffici internazionali".

Le predette valutazioni, per il pulpito dal quale provengono, ci devono far riflettere, se desideriamo una maggiore qualificazione del porto di Ancona, sulla necessità di ricercare le migliori condizioni di funzionamento delle nuove infrastrutture portuali.

Infine, si coglie l'occasione per auspicare che, con la soluzione dei precitati problemi tecnici e sulla scorta dei predetti indirizzi, si possano creare i presupposti per addivenire, con il consenso di tutti gli Enti interessati, alla definizione delle caratteristiche strutturali più opportune da assegnare al nuovo assetto del porto di Ancona e, quindi, procedere alla estensione del nuovo piano regolatore portuale ed al suo definitivo inquadramento nel contesto generale dell'ordinamento territoriale urbano.

Ancona, li 9.9.1981

IL TECNICO INCARICATO

(Ing. Michele Cipriani)

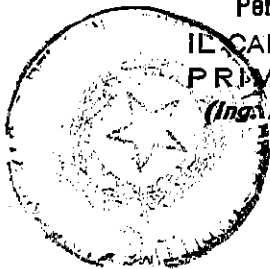
VISTO: IL CAPO DELL'UFFICIO
PRIMO DIRIGENTE

F.to Ing. Filippo Gambacorta

Per copia conforme

IL CAPO DELL'UFFICIO
PRIMO DIRIGENTE

(Ing. Filippo Gambacorta)



INDIVIDUAZIONE DELLA ZONA SOGGETTA A VARIANTE
PARZIALE

PRG
Charles McKelvey, Editor 973

RIPORTO GRAFICO
OSSERVAZIONI ACCOLTE DAL C.C.
ESEGUITO DA:
dott. arch. jomea ballardini
dott. arch. giovanni zeni

edizione	con introduzione	approvazione
della	della	della
del	del	del

18 ZONE DESTINATE ALLA VIABILITA'
 18 ZONE DESTINATE AD AUTOSTAZIONE
 18 ZONE DESTINATE A PARCHIEGGIO MULTIPIANO
 18 ZONE DESTINATE A PARCHIEGGIO ZONA PORTUALE
 GALLERIE STRADALI E SOTTOPASSI PEDONALI
 19 ZONE FERROVIARIE

[illegible]

			ATTREZZE CIVICHE DI INTERESSE URBANO	②
			ENTE REGIONE	②
			ISTRUZIONE SUPERIORE	②
			ISTRUZIONE UNIVERSITARIA	②
			ATTREZZE SANITARIE ED OSPEDALIERE	②
			ATTREZZE SOCIALI A SERVIZIO DELLE	②
			ZONE "MIGLIORATE"	②
			ATTREZZE RELIGIOSE	②
			ATTREZZE MILITARI	②
			CARICHI MUNICIPI	②
				②
			ATTREZZE CIVICHE DI INTERESSE URBANO	②
			ATTREZZATURE SPORTIVE	②
				②
			ATTREZZE DI INTERESSE URBANO	②
			ZONE CIMITERIALI	②

ZONE PRODUTTIVE

31
32
33
34
35
36
37
38
39
40

ZONE INDUSTRIALI DI SATURAZIONE

ZONE DIREZIONALI PRODUTTIVE DI ESPANSIONE

ZONE PER ATTREZZATURE TECNICO-DISTRIBUTIVE

ZONE INDUSTRIALI DI SATURAZIONE

39 40

INDUSTRIE IN ACCORDO CON IL PIANO

ZONE PORTUALE INDUSTRIALE DI ESPANSIONE

ZONE PORTUALE COMMERCIALE

37	ZONE A VERDE PRIVATO
38	ZONE DI TUTELA DELLE IGROFICE
39	ZONE DI TUTELA DELLA FALESLIA E DEGLI ANEMILI
40	ZONE DI RISPETTO PER GLI IMPIANTI MILITARI
36	ZONE DI RISPETTO DELL'ABITATO

