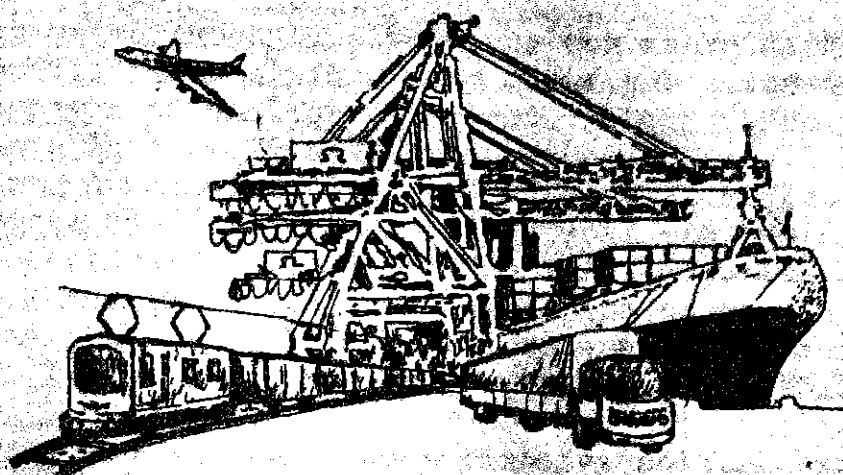


**MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI**  
**UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OO. MM.**  
**ANCONA**

**PORTO DI ANCONA**  
**PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO**  
**REGOLATORE GENERALE**



COPIE LETTERE DEI PILOTI DEL PORTO DI ANCONA SULLO STATO  
ATTUALE DELL'IMBOCCATURA

TAV.

ALL.

**4**

IL REDATTORE INCARICATO  
PRIMO DIRIGENTE  
Dott. Ing. Michele CIPRIANI

IL COMPILATORE DEGLI  
ELABORATI GRAFICI  
Geom. Giuseppe FELICIOTTI

NO PROTOCOLLO

IL CAPO DELL'UFFICIO  
PRIMO DIRIGENTE  
Dott. Ing. Filippo GAMBACORTA

ANCONA

LI

# ORPO DEI PILOTI EL PORTO DI ANCONA

Molo Clementino 30/A

23964

Ancona,

6 giugno

19

78

N. ....

to: Relazione sul comportamento delle correnti nella zona di pilotaggio dopo la costruzione dei due interramenti a nord e a sud dell'area portuale.

Fino alla costruzione dei due interramenti in oggetto, i due moli foranei del porto a sud e a nord creavano una relativa zona di calma sino a mezzo miglio oltre l'estremità ovest del molo foraneo nord. Le navi potevano essere abbordate con facilità perché il moto ondoso veniva placato dall'orientamento giusto dei due moli.

Facciamo qui di seguito le nostre constatazioni sul come si comportavano le acque in quel periodo:

Consideriamo in primo luogo la situazione con vento da Nord-Ovest. Questo vento soffia in modo più o meno forte per i due terzi dell'anno e si accompagna ad una corrente costiera che corre in direzione NW-SE seguendo la costa parallelamente.

Si hanno pertanto due movimenti delle acque: il primo provocato dal vento in direzione NW-SE libero senza ostacoli che arriva diretto fuori dell'imboccatura. Il secondo, quello della corrente, che pur provenendo dalla stessa direzione sino Falconara, proseguendo lungo la costa secondo il profilo della stessa, compie un'ampia curva dopo Torrette e zona Zipa e va a scontrarsi con la prima subito a ponente dei due moli.

Pertanto mentre il molo foraneo nord riusciva solo in parte a trattenerne il moto ondoso provocato dal vento, la giusta inclinazione del molo sud nel suo ultimo tratto, provvedeva a far scontrare la corrente costiera con il moto ondoso non contrastato dal foraneo nord ad ovest di questo e ne provocava una relativa zona di calma con mare sì un po' confuso, ma con onde di piccola dimensione tale che le navi potevano essere abbordate con facilità.

Questo perché la corrente costiera seguiva un corso lineare e pulito senza trovare ostacoli sul suo cammino sino all'incontro con quella provocata dal vento ad ovest del fanale rosso.

Ora l'ostacolo a questa corrente esiste. È la scogliera muraglione parte sud ovest del nuovo interramento che è stata fatta esattamente a novanta gradi alla direzione della corrente. Tale scogliera provoca un gorgo tale che mentre prima il moto delle acque era liscio sino ad oltre il fanale rosso del foraneo, ora accosta immediatamente a nord e ad est evitando di andarsi a scontrare col mare da maestrale fuori del rosso, imboccando direttamente il porto in direzione ovest-est.

Intanto nemmeno il moto ondoso provocato dal vento ha più lo sfogo che aveva prima oltre il cantiere navale perché anche la nuova costruzione della zona a nord del porto ostacola tale movimento. Qui si genera una forte risacca con onde molto alte che tornano indietro verso ponente, ruotano attorno al molo foraneo e si accompagnano alla corrente imboccando il porto insieme ad essa.

DEI PILOTI  
DEL PORTO DI ANCONA

Ancona, \_\_\_\_\_

19 \_\_\_\_\_

o Clementino 30/A

23964

Di qui la enorme risacca che troviamo all'interno del porto non appena il vento supera un forza quattro.

Noi pensiamo che questa situazione possa anche portare ad un interrimento del porto stesso poiché senz'altro queste acque in entrata porteranno anche fango e detriti solidi.

Come pure vediamo precaria l'agibilità delle nuove banchine 23, 24 e 25 col rinforzare del vento da NW.

Naturalmente le situazioni di cui sopra si verificano soltanto con i venti dal quarto quadrante mentre per quelli dal primo secondo e terzo la situazione è relativamente più tranquilla.

Quelli dal primo (N-E) generano correnti poco forti.

Quelli dal secondo (E-S) generano onda grossa fermata dalla punta ex scoglio Volpe ed allineata all'imboccatura.

Quelli dal terzo (S-E) predominanti nell'estate dopo le ore dieci del mattino non provocano gran moto ondoso, ma generano una corrente contraria a quella che segue la costa da NW a SE, corrente che si nota molto dalla zona Zuppa all'imboccatura per una larghezza di mezzo miglio dalla costa. Tale corrente non ha effetto ostacolante all'entrata del porto.

A conclusione di questa nostra relazione, noi alleghiamo un disegno ~~illustrativo~~ che non ha la pretesa di illustrare chiaramente le nostre impressioni ma che vuol dimostrare che secondo il nostro parere una imboccatura del porto che avesse la stessa direzione e posizione di quella già esistente potrebbe assecondare i movimenti delle acque in modo già sperimentato evitando sia l'interrimento del porto sia la difficoltà di manovra delle navi in entrata o in uscita.

CORPO DEI PILOTI DEL PORTO DI ANCONA

*Alvaro Puri*

**CORPO DEI PILOTI  
PORTO DI ANCONA**

20 maggio 1980

Molo Clementino 30/A

23964

All. Uff. Genio Civile OO. MM.

Ancona

Alla Capitaneria di Porto di  
Ancona

174  
to: Porto di Ancona-Inconvenienti alla  
imboccatura portuale.

Con riferimento agli studi che codesto Ufficio sta conducendo per la progettazione delle nuove opere di protezione del porto di Ancona, sentiamo il dovere di richiamare ancora una volta l'attenzione su alcuni inconvenienti che a nostro avviso riteniamo compromettenti per la sicurezza della navigazione.

A seguito della costruzione di nuove opere a mare nell'area circostante l'attuale imboccatura portuale, questa, come già rappresentato in altre occasioni, ha subito notevoli compromissioni sia sotto il profilo della sicurezza nautica che degli interramenti.

In particolare l'ultimo tratto della diga di protezione dei Cantieri Navali Riuniti con il suo fronte esterno a strapiombo offre alle onde del mare un fortissimo potere riflettente tale da determinare considerevoli agitazioni e turbolenze nella zona prospiciente l'imboccatura stessa. Tale fenomeno si avverte soprattutto con i mari che provengono dal settore di traversia a cavallo del I° e IV° quadrante, di frequenza piuttosto alta.

L'azione diretta delle predette mareggiate sommandosi a quella riflessa dalla predetta diga genera proprio avanti all'imboccatura portuale un tale stato di perturbazione del mare da rendere estremamente difficile il mantenimento del controllo della navigazione che viene sottoposta a pericoli di gravi danni sia agli scafi sia alle opere portuali.

Tale circostanza è frequentemente riscontrata, purtroppo, dai nostri Piloti che direttamente vengono impegnati nel governo delle navi nelle manovre di ingresso in porto.

Dall'altra parte non sempre è possibile la manovra di allontanamento delle navi dalla zona in cui si risente l'azione riflessa, in quanto spostandosi verso Ovest Nord Ovest per entrare in porto si va verso i fondali bassi col rischio di rimanere incagliati.

Va aggiunto che il prodotto moto riflesso provoca una intensa corrente di mare che spingendosi verso Ovest e combinandosi con l'azione diretta delle mareggiate e con la corrente costiera assume una tale intensità da riuscire a soffocare la testata del molo Nord ed espandersi nell'interno del porto dove provoca altre agitazioni e trasporto di materiali in sospensione.

Ciò stante i Piloti del Porto di Ancona auspicano che gli inconvenienti innanzi elencati vengano tenuti presenti nella progettazione.



DEI PILOTI  
DEL PORTO DI ANCONA

Molo Clementino 30/A

23984

Ancona,

./././././././././././.

Le nuove opere portuali foranee e che per la sicurezza del porto stiano annullati i pericolosi effetti riflettenti della predetta diga C.N.R. così come è stato previsto nella soluzione "C" presentata ed approvata dalla Commissione Marittima.

La predetta soluzione appare la più adeguata soprattutto per quanto riguarda la totale sottrazione all'urto dei marosi dell'ultimo tratto di C.N.R. interamente coperto dal proposto nuovo molo.

Nel ringraziare l'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime per l'attenzione che vorrà prestare a questa nostra nota mi è grato qui ribadire la giusta collaborazione futura con il Corpo dei Piloti del Porto quale è per le manovre di navi nel porto di Ancona potrà forse servire ad e che siano costruite opere come le banchine 23, 24, 25 che non potranno dare alle navi la sicurezza e la tranquillità che esse chiedono da un molo che faccia onore a questo nome.

CORPO DEI PILOTI  
DEL PORTO DI ANCONA  
IL CAPO PILOTO

*Alm*