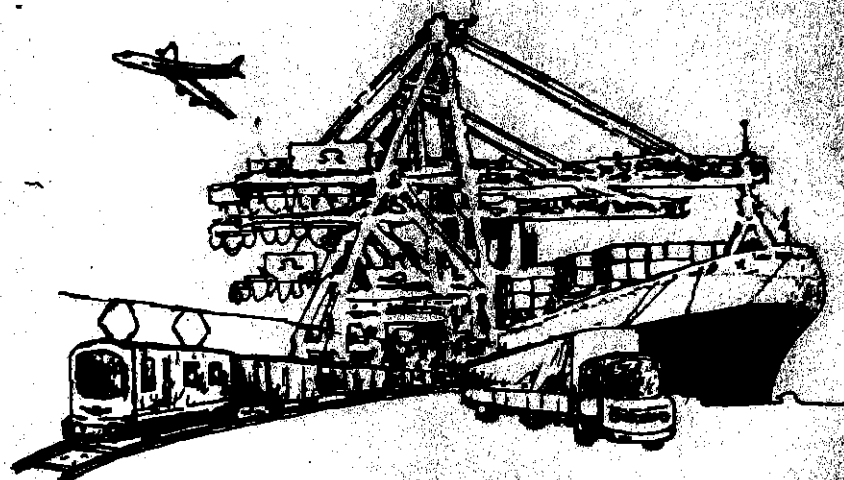


MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL BENIO CIVILE PER LE OO. RR.
ANCONA

PORTO DI ANCONA
PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO
REGOLATORE GENERALE



QUESTIONARIO AGLI ENTI INTERESSATI E RISPOSTE

TAV.

ALL.

6

IL REDATTORE INCARICATO
PRIMO DIRIGENTE
Dott. Ing. Michele CIPRIANI

IL COMPILATORE DEGLI
ELABORATI GRAFICI
Geom. Giuseppe FELICETTI

Nº PROTOCOLLO

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

ANCONA

LI



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

di A N C O N A

P O R T O D I A N C O N A

PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE --

ELENCO DEGLI ENTI INTERPELLATI CON QUESTIONARIO - ALLEGATO N° 6 --

- | | |
|--|--------------------|
| 1) Capitaneria di Porto | <u>A N C O N A</u> |
| 2) Compagnia Lavoratori Portuali | <u>A N C O N A</u> |
| 3) Azienda Mezzi Meccanici | A N C O N A |
| 4) Associazione Agenti Marittimi | A N C O N A |
| 5) Cantieri Navali - C.N.R. - | A N C O N A |
| 6) Cantieristica Minore | A N C O N A |
| 7) Silos Cereali FERRUZZI | A N C O N A |
| 8) S.A.I. | A N C O N A |
| 9) Cooperativa Pescatori Motopescherecci | A N C O N A |
| 10) Z.I.P.A. | A N C O N A |
| 11) Amministrazione Comunale | A N C O N A |
| 12) " Provinciale | A N C O N A |
| 13) " Regionale | A N C O N A |
| 14) Camera di Commercio | A N C O N A |
| 15) Associazione Industriali | A N C O N A |
| 16) Azienda Ferrovie dello Stato | A N C O N A |
| 17) Polmare (Polizia di Frontiera) | A N C O N A |
| 18) Guardia di Finanza | A N C O N A |
| 19) Sovrintendenza ai Monumenti | A N C O N A |
| 20) Maridipart | A N C O N A |
| 21) A.N.A.S. | A N C O N A |
| 22) Ente Fiera | A N C O N A |
| 23) Circoscrizione Doganale di | <u>A N C O N A</u> |
| 24) Commissione Marittima - presso Camera di Commercio - | A N C O N A |

13

Repubblica Italiana
MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OPERE MARITTIME
A N C O N A

OGGETTO: Studio del progetto di variante al vigente piano regolatore del porto di ANCONA -
- Q U E S T I O N A R I O -

- | | |
|---|--|
| 1) <u>Le opere foranee di protezione</u>
sono sufficienti a difendere il
bacino portuale esistente; | |
| 2) In relazione alle prospettive di
aumento di traffico <u>si rende ne-</u>
<u>cessario l'estensione delle ope-</u>
<u>re foranee di protezione</u> per la
acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi; | |
| 3) Nell'ipotesi di ampliamento delle
opere foranee in modo da compren-
dere nello specchio acqueo protet-
to anche le aree del cantiere na-
vale in osservanza al voto n° 191
del 12/3/1975 del Consiglio Supe-
riore dei LL.PP., <u>in quali fonda-</u>
<u>li si deve far ricadere la nuova</u>
<u>imboccatura portuale</u> , avendo ri-
guardo all'aumentato tonnellaggio
delle navi e alle nuove tecniche
di trasporto marittimo che richie-
dono banchine attraccabili in al-
ti fondali ed al fatto che le ca-
ratteristiche morfologiche del pa-
raggio di Ancona consentono di
raggiungere facilmente i fondali
profondi; | |

4) In relazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (containerizzati, lash, cerealico, rotami di ferro ecc...) ed alle esigenze di determinati servizi (buncheraggio navi, ormeggio petroliere, depurazione acque di zavorra ecc...) esiste la necessità di creare banchine specializzate, preferenziali e terminali;

SI

Soprattutto per i containers

5) Quali esigenze di potenziamento, adeguamento e miglioramento strutturale richiede l'aumentato traffico passeggeri a cominciare dalla Stazione marittima;

Riorganizzazione e miglioramento dei servizi e della visibilità d. accesso e di parcheggio

6) Stante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro manipolazione sulle banchine, quale necessità di ristrutturazione e potenziamento presenta il complesso dei mezzi meccanici che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti;

si movimento e potenziamento del parco macchine, e radicale intervento ristrutturativo su quelle esistenti

7) Quali infrastrutture si rendono necessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con l'attività portuale (cantieri minori, ZIPA, ecc.)

nuovi scali di sbaglio nelle zone delle ZIPA

8) Nell'ipotesi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandracchio) quali necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;

risparmiare e
miglioramento dei retoli
a terra

9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla Marina Militare richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;

SI

10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di potenziamento e ristrutturazione hanno gli impianti di binari e di scali ferroviari esistenti nell'ambito portuale;

rinnovento generale
degli impianti ferroviari vecchi
di molti anni (30/40)

11) Esiste la necessità di creare un bacino di carenaggio e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;

NO

12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;

meglio servizi generali per
dopo merci

13) Quali sono i punti di maggior strozzatura che al momento manifesta la viabilità interna del porto e quali sono i problemi e le necessità in ordine alla razionalizzazione e regolamentazione del traffico degli automezzi e ferroviario nel porto (creazione di aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari, aree di smistamento, intersezione viabilità ferroviaria e stradale, sedi sopraelevate);

Varco Repubblica
Varco Masdraedis
—
creazione di aree di parcheggio
aree di smistamento
ristrutturazione e rinnovo
impianti ferroviari

14) Quali problemi esistono in ordine alla necessità di creare nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina attesa l'insufficienza degli svincoli esistenti e l'aumento del volume dei traffici che discenderà con la creazione delle nuove strutture portuali;

sopraelevate dei collegi
le banchine del molo nuovo
con l'asse attrezzato

15) E' opportuno graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del piano regolatore portuale secondo un ordine prioritario e da quali opere si dovrebbe incominciare ad attuare la variante stessa;

si
la costruzione delle darsene

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

AZIENDA MEZZI
MECCANICI

3 21

OGGETTO: Studio del progetto di variante al vigente piano regola-
tore del porto di ANCONA -
- QUESTIONARIO -

AZIENDA DEI MEZZI MECCANICI
E DEI MAG. DEL PORTO
ANCONA

1) Le opere foranee di protezione
sono sufficienti a difendere il
bacino portuale esistente;

considerata la nuova darsena:

NO

2) In relazione alle prospettive di
aumento di traffico si rende ne-
cessario l'estensione delle ope-
re foranee di protezione per la
acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi;

SI

3) Nell'ipotesi di ampliamento delle
opere foranee in modo da compren-
dere nello specchio acqueo prote-
tto anche le aree del cantiere na-
vale in osservanza al voto n° 19
del 12/3/1975 del Consiglio Supe-
riore dei LL.PP., in quali fonda-
li si deve far ricadere la nuova
imboccatura portuale, avendo ri-
guardo all'aumentato tonnellaggio
delle navi e alle nuove tecniche
di trasporto marittimo che richie-
dono banchine attraccabili in al-
ti fondali ed al fatto che le ca-
ratteristiche morfologiche del pa-
raggio di Ancona consentono di
raggiungere facilmente i fondali
profondi;

la nuova imboccatura portuale do-
vrebbe consentire un accesso di-
retto, come quello attuale, e do-
vrebbe ricadere in fondali di al-
meno 15 mt.

4) In relazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (containerizzati, lash, cerealico, rotami di ferro ecc...) ed alle esigenze di determinati servizi (buncheraggio navi, ormeggio petroliere, depurazione acque di zavorra ecc...) esiste la necessità di creare banchine specializzate, preferenziali e terminali;

Si dovrebbero prevedere due terminali:

- 1) Containers
- 2) tronchi g.t.

ATTENZIONE AI MONTI DECCANICI
E DEL MARE DEL PORTO
ANCONA

5) Quali esigenze di potenziamento, adeguamento e miglioramento strutturale richiede l'aumentato traffico passeggeri a cominciare dalla Stazione marittima;

Ampliamento locali Staz. Marittima con sopraelevazione sul lato banchina 13
Preselezione adeguati locali per servizi igienico-sanitari e fisioterapici
Diversa dislocazione dei punti di controllo doganale delle autovetture.

Raddoppio delle aree di parcheggio autovetture al seguito dei passeggeri.

6) Stante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro manipolazione sulle banchine, quale necessità di ristrutturazione e potenziamento presenta il complesso dei mezzi meccanici che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti;

Revisione strutturale delle gru da 6 tonn. e da 8 tonn. o sostituzione delle stesse con nuovi impianti di sollevamento.

Mezzi per la movimentazione e presa delle merci (fork-lift, autogrù, transtainers)
Arredamento banchine e piazzali della nuova darsena

7) Quali infrastrutture si rendono necessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con l'attività portuale (cantieri minori, ZIPA, ecc.)

Recuperare al servizio delle attività portuali, attraverso una seria programmazione e provvedimenti idonei, aree e strutture dell'attuale zona industriale ZIPA e Fiera della festa

3

<p>8) Nell'ipotesi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandracchio) <u>quali necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;</u></p>	<p style="text-align: right;">UFFICIO DEL PORTO ANCONA</p>
<p>9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla <u>Marina Militare</u> richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;</p>	
<p>10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di <u>potenziamento e ristrutturazione</u> hanno gli impianti di <u>binari e di scali ferroviari</u> esistenti nell'ambito portuale;</p>	<p>Ristrutturazione degli impianti esistenti.</p>
<p>11) Esiste la necessità di creare un <u>bacino di carenaggio</u> e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;</p>	<p><i>bacino galleggiante da ancorarsi nella darsena caratteristica</i></p>
<p>12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare <u>l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;</u></p>	<p>Sulle nuove acquisizioni di aree portuali sarà utile prevedere: 1) Aree recintate e magazzini per la custodia delle merci secondo la normativa doganale.</p>

<p>13) Quali sono i punti di maggior strozzatura che al momento manifesta la viabilità interna del porto e quali sono i problemi e le necessità in ordine alla razionalizzazione e regolamentazione del traffico degli automezzi e ferroviario nel porto (creazione di aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari, aree di smistamento, intersezione viabilità ferroviaria e stradale, sedi sopraelevate);</p>	<p>Rettifica delle banchine 10 - 11 per eliminare le strozzature in vicinanza della Stazione Marittima e rendere meno difficoltoso lo smistamento delle auto al seguito dei passeggeri.-</p>
<p>14) Quali problemi esistono in ordine alla necessità di creare nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina attesa l'insufficienza degli svincoli esistenti e l'aumento del volume dei traffici che discenderà con la creazione delle nuove strutture portuali;</p>	<p>Realizzazione di una sopraelevata che consenta il superamento della linea ferroviaria in corrispondenza del passaggio a livello del Mandracchio e nel contempo assicuri una migliore accessibilità alla zona nord del porto. <i>Collegamento dell'area portuale con la statale n. 16 e sua variante, attraverso l'area Z.P.A.</i></p>
<p>15) E' opportuno graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del piano regolatore portuale secondo un ordine prioritario e da quali opere si dovrebbe incominciare ad attuare la variante stessa;</p>	<p>1) attrezzatura delle banchine nn° 23 - 24 - 25; 2) allargamento della fascia operativa della banchina n° 25; 3) protezione della nuova darsena. 4) <i>banchinamento del molo Clementino sul lato Cantieri Navali</i></p>

p/r

10

Repubblica Italiana
MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OPERE MARITTIME
A N C O N A

ASSOCIAZIONE³ 4
AGENTI
MARITTIMI 11
ANCONA 4

OGGETTO: Studio del progetto di variante al vigente piano
tore del porto di ANCONA -
- Q U E S T I O N A R I O -

1) Le opere foranee di protezione
sono sufficienti a difendere il
bacino portuale esistente;

Sono sufficienti a difendere il porto
storico.

2) In relazione alle prospettive di
aumento di traffico si rende ne-
cessario l'estensione delle ope-
re foranee di protezione per la
acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi;

Si - Non solo per proteggere le banchine
23-24-25 in costruzione - ma occorre
considerare la eventuale costruzione di
una banchina in senso lineare al di là della
no. 25, che assicurerebbe anche ulteriori
spazi interrati - quindi, estensione di
opere foranee di protezione.
Il tutto in relazione a quanto previsto al
punto 3.

3) Nell'ipotesi di ampliamento della
opere foranee in modo da compren-
dere nello specchio acqueo protet-
to anche le aree del cantiere na-
vale in osservanza al voto n° 191
del 12/3/1975 del Consiglio Supe-
riore dei LL.PP., in quali fonda-
li si deve far ricadere la nuova
imboccatura portuale, avendo ri-
guardo all'aumentato tonnellaggio
delle navi e alle nuove tecniche
di trasporto marittimo che richie-
dono banchine attraccabili in al-
ti fondali ed al fatto che le ca-
ratteristiche morfologiche del pa-
raggio di Ancona consentono di
raggiungere facilmente i fondali
profondi;

Nel caso, che sarebbe auspicabile, di poter
comprendere nello specchio acqueo protetto
anche le aree del Cantiere, i fondali per
la nuova imboccatura dovrebbero essere di
almeno 15 metri.
Nella detta ipotesi si dovrebbe poter
realizzare alla parte esterna del Molo
Clementino una banchina di allestimento per
il Cantiere, onde restituire ai traffici
le banchine 6 e 7 attualmente affidate al
Cantiere per l'allestimento navi.

4) In relazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (containerizzati, lash, cerealico, rotami di ferro ecc...) ed alle esigenze di determinati servizi (bun-cheraggio navi, ormeggio petroliere, depurazione acque di zavorra ecc...) esiste la necessità di creare banchine specializzate, preferenziali e terminali;

Escludendo l'ipotesi di ormeggio petroliere per un complesso di ragioni, prima fra tutte quella della sicurezza dell'intero bacino portuale, esiste la opportunità di creare banchine specializzate e/o preferenziali, ma con gradualità e cioè mano che si possano realizzare nuove banchine ed ormeggi.

5) Quali esigenze di potenziamento, adeguamento e miglioramento strutturale richiede l'aumentato traffico passeggeri a cominciare dalla Stazione marittima;

Occorrerebbe restituire al traffico le banchine 9 e 10, sistemando le navi della Marina Militare al Molo foraneo, che risulta di già più protetto. La Stazione Marittima dovrebbe essere ristrutturata anche per la parte attualmente destinata a Magazzini che dovrebbero trovare sistemazione nella nuova area al Molo Sud.

6) Stante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro manipolazione sulle banchine, quale necessità di ristrutturazione e potenziamento presenta il complesso dei mezzi meccanici che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti;

Urge il trasferimento delle grues dalla banchina no. 22 alla no. 4; la realizzazione di quanto già progettato e previsto dai competenti Enti - con particolare cura anche alla acquisizione di forks-lift.

7) Quali infrastrutture si rendono necessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con l'attività portuale (cantieri minori, ZIPA, ecc.)

Le strade - binari ferroviari. Soprattutto la realizzazione di un corretto svincolo a Nord, particolarmente per tutto il traffico del Molo Sud che rappresenterà la maggior parte del movimento portuale.

8) Nell'ipotesi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandrachio) quali necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;

Riteniamo che allo stato attuale delle cose le strutture del Mandrachio dovrebbero risultare sufficienti. Potranno comunque dalle parti interessate essere suggeriti miglioramenti.

9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla Marina Militare richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;

Vedi punto 6.

10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di potenziamento e ristrutturazione hanno gli impianti di binari e di scali ferroviari esistenti nell'ambito portuale;

Migliorare la sistemazione e l'ubicazione dei ponti a bilico mentre risultano già previsti miglioramenti da parte delle Ferrovie negli impianti già esistenti.

11) Esiste la necessità di creare un bacino di carenaggio e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;

No per navi di notevole tonnellaggio, e ciò per molteplici ragioni. Deve invece considerarsi che le opere di difesa dei nuovi scali di alaggio potrebbero costituire uno specchio acqueo adatto per una eventuale sistemazione di un bacino di modesta mole.

12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;

- Distanziatori mobili per le banchine 1-2-19-20-21-22.
- autogrues
- magazzino generale (1)
- 1 magazzino doganale
- telefoni sulle singole banchine per allacciamento con le navi.
- recinzione dell'ambito portuale.

13) Quali sono i punti di maggior strozzatura che al momento manifesta la viabilità interna del porto; e quali sono i problemi e le necessità in ordine alla razionalizzazione e regolamentazione del traffico degli automezzi e ferroviario nel porto (creazione di aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari, aree di smistamento, intersezione viabilità ferroviaria e stradale, sedi sopraelevate);

Dall'attuale Molo Santa Maria a tutto il Molo Sud - La mancanza di spazi dovrebbe spingere gli operatori e l'Autorità Marittima a considerare la necessità di creare depositi ed aree di parcheggio, di smistamento etc. al di fuori delle aree disponibili nelle banchine dell'attuale bacino storico.
Per quant'altro vedi no. 7.

14) Quali problemi esistono in ordine alla necessità di creare nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina attesa l'insufficienza degli svincoli esistenti e l'aumento del volume dei traffici che discenderà con la creazione delle nuove strutture portuali;

Eliminazione degli inconvenienti determinati dal passaggio a livello Mandracchio con le realizzazioni di una sopraelevata. Vedi anche quanto detto al punto 7.

15) E' opportuno graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del piano regolatore portuale secondo un ordine prioritario e da quali opere si dovrebbe incominciare ad attuare la variante stessa;

Riteniamo che la gradualità già prevista possa essere continuata a seconda delle decisioni che saranno prese e prospettate nei punti 2, 3, 7.

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETÀ PER AZIONI - SEDE IN GENOVA - CAPITALE INTERAMENTE VERSATO - 39.000.000.000
C.C.I.A.A. GENOVA N. 11148 - ISCRITTA AL TRIBUNALE DI GENOVA AL N. 2878

FG/Go

STABILIMENTO DI ANCONA - LUNGOMARE VANVITELLI 80
C.A.P. 60100 - TELEFONO 201181 - TELEX N. 56003 CANT. ANA
INDIRIZZO TELEGRAFICO CANTIERI - ANCONA

ANCONA, 28 DICEMBRE 1978

DIREZIONE CENTRALE - GENOVA - VIA CIPRO, 11 - TELEFONO 010/51
UFFICIO DI ROMA - VIA SARDEGNA, 40 - TELEFONO 488931

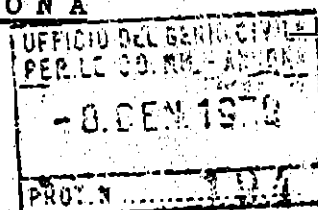
SPETT/le
MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL GENIO CIVILE
PER LE OPERE MARITTIME DI

60100 = ANCONA



N. 12194

OGGETTO C. G.



In riscontro alla pregiata Vostra all'oggetto "PROGETTO DI VARIANTE DEL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI ANCONA", formuliamo le risposte al questionario allegato alla lettera stessa, relativamente ai Punti che interessano il Cantiere Navale C.N.R. :

Punto 10)

- .. In funzione della ristrutturazione del Cantiere Navale già in corso di esecuzione, si prevede un traffico ferroviario di circa 800+900 carri/anno per trasporto di lamiere, profilati e materiali vari. -

Punto 11)

- .. Nel caso che il bacino sia previsto per navi di medio-grande tonnellaggio, sarebbe opportuno che esso fosse ubicato non lontano dal Cantiere Navale, considerato che un bacino per operare proficuamente ha necessità di avere il supporto di uno Stabilimento Navale.

Punto 13)

- .. Il passaggio e particolarmente lo stazionamento dei convogli merci di fronte agli ingressi del Cantiere Navale, crea già oggi condizione di disagio e di pericolo per i lavoratori e per il traffico da e verso il Cantiere, anche se il personale F.S. fa quanto possibile per evitare la sosta prolungata dei carri di fronte ai cancelli. Si teme che un aumentato movimento di merci possa peggiorare questa situazione; si raccomanda quindi di tenere nella dovuta considerazione tale problema nello studio di ristrutturazione dei binari ferroviari. La vicinanza del Cantiere al Centro cittadino, crea notevoli problemi di traffico e di parcheggio particolarmente all'ingresso del porto lato Cantiere.

GRUPPO FINCANTIERI

./.

Si riscontrano inoltre :

- .. Un considerevole aumento di traffico nella zona di imbarco dei traghetti nelle ore di partenza e di arrivo di questi.
- .. Un eccessivo concentramento di autocarri all'uscita della zona Mandracchio, che è praticamente l'unico valico utilizzato dal traffico pesante, con conseguente intasamento delle adiacenti vie cittadine.

Vogliate gradire i nostri distinti saluti.

CANTIERI NAVALI RIUNITI
Stabilimento di Ancona

Swat *Melander*

OCCASIONE: Studio del progetto di variante al vigente piano regola-
tore del porto di ANCONA -
- QUESTIONARIO -

CANTIERE NAVALE
MARIO MOMINI S.p.A.
ANCONA - Molo Sud

1. Le opere foranee di protezione
sono sufficienti a difendere il
bacino portuale esistente;

NO

2. In relazione alle prospettive di
aumento di traffico si rende ne-
cessario l'estensione delle ope-
re foranee di protezione per la
acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi;

Si potrebbe realizzare il complesso con una
opera che diventerebbe contemporaneamente
opera foranea, banchina ed area di sosta e
smistamento, costruendo una lunga diga con
terrapieno esterno e scogliera esterna par-
tendo dal Borghetto, in linea retta per
Nord-Est passando per direzione a circa mt.
150 dalla testata dell'attuale molo nord,
includendo la zona del Cantiere Navale ed
ottenendo circa m. 3.000 di banchine opera-
tive continue e le aree necessarie al Piano
Regolatore -

3. Nell'ipotesi di ampliamento della
opera foranea in modo da compren-
dere nello specchio acqueo protetto
anche le aree del cantiere na-
vale in osservanza al voto n° 19
del 12/3/1975 del Consiglio Superi-
ore dei LL.PP., in quali fonda-
li si deve far ricadere la nuova
imboccatura portuale, avendo ri-
guardo all'aumentato tonnellaggio
delle navi e alle nuove tecniche
di trasporto marittimo che richie-
dono banchine attraccabili in al-
ti fondali ed al fatto che le ca-
ratteristiche morfologiche del pa-
ragio di Ancona consentono di
raggiungere facilmente i fondali

Certamente, in quanto con l'opera monoliti-
ca descritta al punto precedente se opportu-
namente più o meno lunga, si può recuperare
al servizio del porto, o per lo meno alla
parte industriale collegata al Cantiere, an-
che lo specchio acqueo, già in buona parte
protetto dalle opere in corso di realizzo
da parte dei Cantieri Navali Riuniti.
Ovviamente per ricevere le navi maggiori oc-
corrono grandi imboccature e fondali da cir-
ca 15 mt. -

relazione a determinato tendenza dei traffici marittimi, (containerizzati, lash, cerealico, rotami di ferro ecc...) ed alla esigenza di determinati servizi (muneggiaggio navi, ormeggio petroliere, depurazione acque di zavorra ecc...) esiste la necessità di creare banchine specializzate, prefabbricate e terminali;

Potrebbero essere utili, ma non si ritengono determinanti se si vuole procedere in tempi brevi nell'essenziale -

Le esigenze di potenziamento, adeguamento e miglioramento strutturale richiede l'aumentato traffico passeggeri a cominciare dalla Stazione marittima;

Se si alleggerisce il traffico commerciale nel porto esistente, si ritengono sufficienti se meglio sfruttate, le opere esistenti -
Il problema è invece comune al resto per i collegamenti stradali ed i piazzali, ora non idonei -

Stante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro manipolazione sulle banchine, quale necessità di ristrutturazione e potenziamento presenta il complesso dei mezzi meccanici che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti;

Le gru da banchina potrebbero essere sufficienti nell'attuale porto - Naturalmente occorrerebbe dotare di altre gru la banchina di eventuale nuova costruzione - Va invece specializzata la parte di impianti da piazzale per la rapida manipolazione delle merci, documentandosi su quanto di nuovo viene fatto altrove -

Le infrastrutture si rendono necessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con l'attività portuale (cantieri minori, ZIPA, ecc...)

La banchina diga di cui al punto 2 creerebbe anche la logica protezione al fronte della ZIPA e naturalmente gli attesi scali necessari ai cantieri minori avrebbero anche la idonea protezione -
Occorre comunque la massima sollecitudine per la costruzione degli scali a mare dei Cantieri Minori alla ZIPA

Si ipotizza che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandraccio) compreso nella necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;

Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla Marina Militare richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;

In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di potenziamento o ristrutturazione hanno gli impianti di sinari e di scali ferroviari esistenti nell'ambito portuale;

Esiste la necessità di creare un bacino di carenaggio e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;

Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;

Il Mandracchio è angusto ed insufficiente per l'attuale flottiglia peschereccia, anzi, l'unica strada esistente fra il varco e la banchina n° 22 e tutto quant'altro zona, è spesso intasata dai camion del pesce, che bloccano spesso il traffico specie al mattino ed alla sera - Il problema va esaminato in un contesto più ampio, non ci sono per ora soluzioni che non sarebbero altro che spese inutili di soldi -

Naturalmente se si realizza il nuovo progetto la Marina Militare starebbe bene all'esterno del Molo nord ovvero all'esterno della banchina attualmente ad essa già assegnata sul lato Nord -

E' un discorso da sviluppare tra Ferrovie ed Azienda Mezzi Meccanici -

Nello specchio acqueo recuperato dalle opere in corso al Cantiere Navale e la nuova banchina del punto 2 - Naturalmente trattandosi di grande bacino in quanto il piccolo bacino galleggiante esistente può essere ormeggiato in prossimità dei cantieri minori sul fronte ZIPA

In funzione del nuovo porto la strada sopraelevata che dalla collina di Torrette scavalcando strada Statale e ferrovia "atterri" sulla nuova banchina ricollegandosi sul piano di campagna alle strade ZIPA e Molo Sud -

Per la parte portuale esistente studiare un notevole snellimento sui varchi e le strade portali e cittadine annesse -

Quali sono i punti di maggior
 stressatura che al momento manifi-
 sta la viabilità interna del porto
 e quali sono i problemi e le ne-
 cessità in ordine alla razionaliz-
 zazione e regolamentazione del
 traffico degli automezzi e ferro-
 viario nel porto (creazione di aree
 di parcheggio, sosta convogli fer-
 roviari, aree di smistamento, inter-
 sezione viabilità ferroviaria e
 stradale, cedi sopraelevate):

Quali problemi esistono in ordine
 alla necessità di creare nuove
 connessioni della viabilità portua-
 le con la rete stradale cittadina
 attende l'insufficienza degli svin-
 colli esistenti e l'aumento del vo-
 lume dei traffici che discenderà con
 la creazione delle nuove struttu-
 re portuali;

E' opportuno graduare l'esecuzione
 delle opere contemplate nella va-
 riante del piano regolatore portua-
 le secondo un ordine prioritario e
 da quali opere si dovrebbe incomin-
 ciare ad attuare la variante step-
 sa;

Il punto peggiore è il varco del Man-
 dracchio e la strada che dal varco stes-
 so va al Mercato del Pesce, al Porto
 Peschereccio, ai Cantieri Minori, ai
 silos granari, alla ZIPA e poi alla nuo-
 va Darsena oltre che alle esistenti ban-
 chine - Come detto in precedenza al
 punto studiare soluzioni globali per
 gli svincoli di entrata ed uscita del
 porto, e come minimo utilizzare bene le
 strade esistenti, magari con sensi uni-
 ci ed anche divieti di sosta, specie
 nella banchina Da Chio - Detta strada
 potrebbe essere a due piani come detto
 nel punto seguente ed il secondo piano
 sarebbe una valida arteria di uscita
 dei veicoli dalla parte nord del porto,
 mentre la strada attuale sarebbe solo
 per l'entrata -

E' importante che le strade cittadine
 smaltiscano bene il traffico portuale
 esistente - Attualmente la miglior
 cosa sarebbe utilizzare la via Mamiani
 per il traffico di entrata in città,
 lasciando la via Marconi per l'uscita
 e per il porto - Una cosa da pensare
 è anche un allargamento della via XXIX
 Settembre che verrebbe ad essere il
 secondo piano della Banchina Da Chio -
 Si avrebbe il senso il senso unico di
 entrata e di uscita al porto -

Tutte quelle che a tempi molto brevi
 integrino e facciano meglio funzionare
 le strutture esistenti (viabilità, sca-
 li di alaggio ecc.) tenendo presente
 la necessità di sfruttare la Zona Indu-
 striale che è già una realtà e potren-
 be essere la radice per lo sviluppo
 del nuovo Piano Regolatore -

CANTIERE NAVALE
 MARIO MORINI
 ANCONA

OGGETTO: Studio del progetto di variante al vigente piano regola-
tore del porto di ANCONA -
- Q U E S T I O N A R I O -

1. Le opere foranee di protezione
sono sufficienti a difendere il
bacino portuale esistente;

NO

2. In relazione alle prospettive di
aumento di traffico si rende ne-
cessario l'estensione delle ope-
re foranee di protezione per la
acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi;

Si potrebbe realizzare il complesso con una
opera che diventerebbe contemporaneamente
opera foranea, banchina ed area di sosta e
smistamento, costruendo una lunga diga con
terrapieno esterno e scogliera esterna par-
tendo dal Borghetto, in linea retta per
Nord-Est passando per direzione a circa mt.
150 dalla testata dell'attuale molo nord,
includendo la zona del Cantiere Navale ed
ottenendo circa m. 3.000 di banchine opera-
tive continue e le aree necessarie al Piano
Regolatore -

3) Nell'ipotesi di ampliamento delle
opere foranee in modo da compren-
dere nello specchio acqueo prote-
to anche le aree del cantiere na-
vale in osservanza al voto n° 19
del 12/3/1975 del Consiglio Supe-
riore dei LL.PP., in quali fonda-
li si deve far ricadere la nuova
imboccatura portuale, avendo ri-
guardo all'aumentato tonnellaggio
delle navi e alle nuove tecniche
di trasporto marittimo che richie-
dono banchine attraccabili in al-
ti fondali ed al fatto che le ca-
ratteristiche morfologiche del pa-
raggio di Ancona consentono di
raggiungere facilmente i fondali

Certamente, in quanto con l'opera monoliti-
ca descritta al punto precedente se opportu-
namente più o meno lunga, si può recuperare
al servizio del porto, o per lo meno alla
parte industriale collegata al Cantiere, an-
che lo specchio acqueo, già in buona parte
protetto dalle opere in corso di realizzo
da parte dei Cantieri Navali Riuniti.
Ovviamente per ricevere le navi maggiori oc-
corrono grandi imboccature e fondali da cir-
ca 15 mt. -

relazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (contenitori, lash, cerealico, rotanti di ferro ecc...) ed alle esigenze di determinati servizi (bunkeraggio navi, ormeggio petroliere, depurazione acque di zavorra ecc...) esiste la necessità di creare banchine specializzate, preferenziali e terminali;

Potrebbero essere utili, ma non si ritengono determinanti se si vuole procedere in tempi brevi nell'essenziale -

3/4 alle esigenze di potenziamento, adeguamento e miglioramento strutturale richiede l'aumentato traffico passeggeri a cominciare dalla Stazione marittima;

Se si alleggerisce il traffico commerciale nel porto esistente, si ritengono sufficienti se meglio sfruttate, le opere esistenti -

Il problema è invece comune al resto per i collegamenti stradali ed i piazzali, ora non idonei -

6/8 ante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro manipolazione sulle banchine, quale necessità di ristrutturazione e potenziamento presenta il complesso dei mezzi meccanici che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti;

Le gru da banchina potrebbero essere sufficienti nell'attuale porto - Naturalmente occorrerebbe dotare di altre gru la banchina di eventuale nuova costruzione - Va invece specializzata la parte di impianti da piazzale per la rapida manipolazione delle merci, documentandosi su quanto di nuovo viene fatto altrove -

5/8 tali infrastrutture si rendono necessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con l'attività portuale (cantieri minori, ZIPA, ecc.)

La banchina diga di cui al punto 2 creerebbe anche la logica protezione al fronte della ZIPA e naturalmente gli attesi scali necessari ai cantieri minori avrebbero anche la idonea protezione - Occorre comunque la massima sollecitudine per la costruzione degli scali a mare dei Cantieri Minori alla ZIPA

<p>potersi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandrachio) ^{compreso nella} necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;</p>	<p>Il Mandrachio è angusto ed insufficiente per l'attuale flottiglia peschereccia, anzi, l'unica strada esistente fra il varco e la banchina n° 22 e tutto quant'altra zona, è spesso intasata dai camion del pesce, che bloccano spesso il traffico specie al mattino ed alla sera - Il problema va esaminato in un contesto più ampio, non ci sono per ora soluzioni che non sarebbero altro che spesa inutile di soldi -</p>
<p>9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla Marina Militare richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;</p>	<p>Naturalmente se si realizza il nuovo progetto la Marina Militare starebbe bene all'esterno del Molo nord ovvero all'esterno della banchina attualmente ad essa già assegnata sul lato Nord -</p>
<p>(10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di potenziamento e ristrutturazione hanno gli impianti di binari e di scali ferroviari esistenti nell'ambito portuale;</p>	<p>E' un discorso da sviluppare tra Ferrovie ed Azienda Mezzi Meccanici -</p>
<p>(11) Esiste la necessità di creare un bacino di carenaggio e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;</p>	<p>Nello specchio acqueo recuperato dalle opere in corso al Cantiere Navale e la nuova banchina del punto 2 - Naturalmente trattandosi di grande bacino in quanto il piccolo bacino galleggiante esistente può essere ormeggiato in prossimità dei cantieri minori sul fronte ZIPA -</p>
<p>(12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;</p>	<p>In funzione del nuovo porto la strada sopraelevata che dalla collina di Torrette scavalcando strada Statale e ferrovia "atterri" sulla nuova banchina ricollegandosi sul piano di campagna alle strade ZIPA e Molo Sud - Per la parte portuale esistente studiare un notevole snellimento sui varchi e le strade portuali e cittadine annesse -</p>

13) Quali sono i punti di maggior strozzatura che al momento manifesta la viabilità interna del porto; e quali sono i problemi e le necessità in ordine alla razionalizzazione e regolamentazione del traffico degli automezzi e ferroviario nel porto (creazione di aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari, aree di smistamento, intersezione viabilità ferroviaria e stradale, sedi sopraelevate);

Il punto peggiore è il varco del Mandracchio e la strada che dal varco stesso va al Mercato del Pesce, al Porto Peschereccio, ai Cantieri Minori, ai silos granari, alla ZIPA e poi alla nuova Darsena oltre che alle esistenti banchine - Come detto in precedenza al punto studiare soluzioni globali per gli svincoli di entrata ed uscita del porto, e come minimo utilizzare bene le strade esistenti, magari con sensi unici ed anche divieti di sosta, specie nella banchina Da Chio - Detta strada potrebbe essere a due piani come detto nel punto seguente ed il secondo piano sarebbe una valida arteria di uscita dei veicoli dalla parte nord del porto, mentre la strada attuale sarebbe solo per l'entrata -

14) Quali problemi esistono in ordine alla necessità di creare nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina attesa l'insufficienza degli svincoli esistenti e l'aumento del volume dei traffici che discenderà con la creazione delle nuove strutture portuali;

E' importante che le strade cittadine smaltiscano bene il traffico portuale esistente - Attualmente la miglior cosa sarebbe utilizzare la via Mamiani per il traffico di entrata in città, lasciando la via Marconi per l'uscita e per il porto - Una cosa da pensare è anche un allargamento della via XXIX Settembre che verrebbe ad essere il secondo piano della Banchina Da Chio - Si avrebbe il senso ~~il-senso~~ unico di entrata e di uscita al porto -

15) E' opportuno graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del piano regolatore portuale secondo un ordine prioritario e da quali opere si dovrebbe incominciare ad attuare la variante stessa;

Tutte quelle che a tempi molto brevi integrino e facciano meglio funzionare le strutture esistenti (viabilità, scali di alaggio ecc.) tenendo presente la necessità di sfruttare la Zona Industriale che è già una realtà e potrebbe essere la radice per lo sviluppo del nuovo Piano Regolatore -

Repubblica Italiana
MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OPERE MARITTIME
A N C O N A

SOLITA
ADRIATICA
INTERLONSOR
TILE
ANCONA 8

RTILE

OGGETTO: Studio del progetto di variante al vigente
tore del porto di ANCONA -
- Q U E S T I O N A R I O -

1) Le opere foranee di protezione
sono sufficienti a difendere il
bacino portuale esistente;

Non totalmente

2) In relazione alle prospettive di
aumento di traffico si rende ne-
cessario l'estensione delle ope-
re foranee di protezione per la
acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi;

Sì, in relazione al
nuovo cantiere navale

3) Nell'ipotesi di ampliamento delle
opere foranee in modo da compren-
dere nello specchio acqueo protet-
to anche le aree del cantiere na-
vale in osservanza al voto n° 19
del 12/3/1975 del Consiglio Supe-
riore dei LL.PP., in quali fonda-
li si deve far ricadere la nuova
imboccatura portuale, avendo ri-
guardo all'aumentato tonnellaggio
delle navi e alle nuove tecniche
di trasporto marittimo che richie-
dono banchine attraccabili in al-
ti fondali ed al fatto che le ca-
ratteristiche morfologiche del pa-
raggio di Ancona consentono di
raggiungere facilmente i fondali
profondi;

15 metri

4) In relazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (containerizzati, lash, cerealico, rotami di ferro ecc...) ed alle esigenze di determinati servizi (bun-cheraggio navi, ormeggio petroliere, depurazione acque di zavorra ecc...) esiste la necessità di creare banchine specializzate, preferenziali e terminali;

S. vede perfettamente regolamentate con ordinanze chiare ed applicabili a tutti.

5) Quali esigenze di potenziamento, adeguamento e miglioramento strutturale richiede l'aumentato traffico passeggeri a cominciare dalla Stazione marittima;

Singola Stazione Marittima - Varco speciale a uso esclusivo passeggeri - Parcheggi interni di attesa più funzionali ed ampi.

In relazione a determinate tendenze

6) Stante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro manipolazione sulle banchine, quale necessità di ristrutturazione e potenziamento presenta il complesso dei mezzi meccanici che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti;

Ristrutturazione del modo e metodo di manutenzione preventiva delle gru. Potenziamento con mezzi fluri-usi e forse più stretta collaborazione con le imprese di sbarco autorizzate uniche, crediamo, a poter e dover realizzare con fondi privati efficienti mezzi meccanici specializzati di utilizzo certo nel futuro.

Quali esigenze di potenziamento,

7) Quali infrastrutture si rendono necessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con l'attività portuale (cantieri minori, ZIPA, ecc.)

Banco per i cantieri minori - Varco a Nord per l'entrata/uscita dei automezzi -

8) Nell'ipotesi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandracchio) quali necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;

Molti miglioramenti vengono da loro dopo lo spostamento dei cantieri minori.

9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla Marina Militare richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;

10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di potenziamento e ristrutturazione hanno gli impianti di binari e di scali ferroviari esistenti nell'ambito portuale;

Migliore servizio del Molo Sud con l'entrata e sortita delle automobili sui stessi binari dell'ufficio passeggeri e livello fino alla Fiera della Pesca.

11) Esiste la necessità di creare un bacino di carenaggio e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;

No

12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;

Realizzazione di magazzini coperti sotto la loro copertura nel porto.

13) Quali sono i punti di maggior strozzatura che al momento manife-
sta la viabilità interna del porto;
e quali sono i problemi e le ne-
cessità in ordine alla razionaliz-
zazione e regolamentazione del
traffico degli automezzi e ferro-
viario nel porto (creazione di aree
di parcheggio, sosta convogli fer-
roviari, aree di smistamento, inter-
sezione viabilità ferroviaria e
stradale, sedi sopraelevate);

*Senaggio a livello Mandrachio.
Diretto di circolazione e parcheggio
delle autovetture nel porto senza
per gli addetti autorizzati -
Creazione di aree di parcheggio
d'attesa per gli automezzi.*

14) Quali problemi esistono in ordine
alla necessità di creare nuove
connessioni della viabilità portua-
le con la rete stradale cittadina
attesa l'insufficienza degli svin-
coli esistenti e l'aumento del vo-
lume dei traffici che discenderà con
la creazione delle nuove struttu-
re portuali;

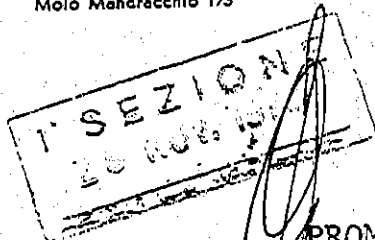
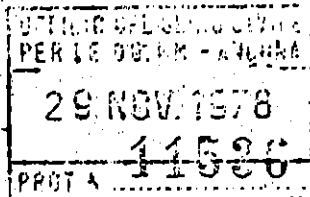
FF. SS.

15) E' opportuno graduare l'esecuzione
delle opere contemplate nella va-
riante del piano regolatore portua-
le secondo un ordine prioritario e
da quali opere si dovrebbe incomin-
ciare ad attuare la variante stes-
sa;

*- Intufaitq
- Seali alleggio*

Direzione e Uffici - Magazzino Attrezzi - Alimentari
Produzione ghiaccio in scaglie
Magazzino Carburanti e Lubrificanti
Servizio Ricambi Imballaggi - Mercato Ittico
Molo Mandracchio 1/3

Ancona, 20 NOV. 1978

PROMEMORIA SUL PORTO DI ANCONA

PORTO

Con l'esecuzione delle opere foranee in varie aree del Porto (Z I P A, nuova darsena, nuovo Cantiere Navale) sono aumentate notevolmente le difficoltà per l'ingresso in Porto dei Motopescherecci in caso di burrasche e quando spirano i venti più pericolosi. (dal 1° al IV° Quadrante)

Per eliminare difficoltà e pericoli, è necessaria la costruzione di una nuova diga foranea che parta dal gomito del Cantiere Navale (banderuola). Cioè, un nuovo molo di protezione da realizzarsi in fasi successive iniziando dalla parte terminale.

PORTO PESCHERECCIO

I pescatori ritengono che l'approdo per la pesca debba rimanere nello specchio acqueo del Mandracchio:

1° L'ampiezza è sufficiente dopo aver liberato la zona dai natanti e mezzi estranei all'attività di pesca (bacino galleggiante, rimorchiatori, draghe, diporto, ecc.)

Secondo le linee programmatiche di una nuova politica della pesca, per il futuro si dovrà prevedere un limitato aumento numerico delle unità da pesca.

2° Sicurezza dell'approdo. In caso di cattivo tempo vi si ricoverano anche motopesca di altre basi (Rimini, Fano, Senigallia, Civitanova Marche, ecc.)

%

3° Esistenza di strutture ed impianti adeguati alle necessità del settore.

Il loro spostamento o rifacimento in altra zona del Porto richiederebbe una spesa di vari miliardi di Lire. (Mercato Ittico, magazzini dei pescatori, depositi ed impianti per il rifornimento di carburanti e lubrificanti, provveditorie di bordo, servizi amministrativi, ecc.)

4° La ubicazione del Porto Peschereccio e relativi servizi in altra area, verrebbe a creare anche grossi problemi alla viabilità ed al traffico. Ogni mattina alle ore 4, centinaia di operatori commerciali, facchini, trasportatori, ecc., muniti di automezzi (camion frigo, auto, motocicli) si recano al Mercato Ittico per lavoro e lasciano la zona tra le ore 7-8 incontrando il flusso di persone e mezzi che si inoltrano negli spazi portuali per svolgervi le loro attività.

La situazione, già seria per cui si rendono necessarie urgenti misure per migliorare le possibilità di accesso nonostante si operi in zona immediatamente vicina all'ingresso del Molo Sud, si aggraverebbe notevolmente se il Mercato venisse ubicato, invece, in altro punto più interno

5° Importanza della vicinanza del Porto Peschereccio al Quartiere per ragioni di carattere sociale.

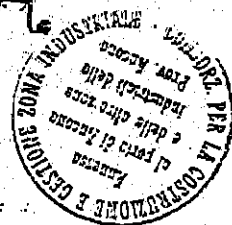
Contatti dei pescatori con le famiglie anche nel corso dei brevi approdi per lo sbarco giornaliero del pescato.

Legami continui con le altre strutture civiche, con altre categorie, ecc., necessari per farli uscire dall'isolamento che impone il loro mestiere.

Coop. Pescatori Motopescherecci - Ancona
IL DIRETTORE
(Per. Ind. Giuseppe Gargolani)

Repubblica Italiana
MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OPERE MARITTIME
A N C O N A

Z.I.P.A.



10

OGGETTO: Studio del progetto di variante al vigente piano regola-
tore del porto di ANCONA -
- Q U E S T I O N A R I O -

1) Le opere foranee di protezione
sono sufficienti a difendere il
bacino portuale esistente;

No.

2) In relazione alle prospettive di
aumento di traffico si rende ne-
cessario l'estensione delle ope-
re foranee di protezione per la
acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi;

Le nuove banchine 23 - 24 -
25 non saranno sufficienti a
breve termine.

3) Nell'ipotesi di ampliamento delle
opere foranee in modo da compren-
dere nello specchio acqueo protet-
to anche le aree del cantiere na-
vale in osservanza al voto n° 191
del 12/3/1975 del Consiglio Supe-
riore dei LL.PP., in quali fonda-
li si deve far ricadere la nuova
imboccatura portuale, avendo ri-
guardo all'aumentato tonnellaggio
delle navi e alle nuove tecniche
di trasporto marittimo che richie-
dono banchine attraccabili in al-
ti fondali ed al fatto che le ca-
ratteristiche morfologiche del pa-
raggio di Ancona consentono di
raggiungere facilmente i fondali
profondi;

Almeno fondali a + 15 metri.

<p>4) In relazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (containerizzati, lash, cerealico, rotami di ferro ecc...) ed alle esigenze di determinati servizi (buncheraggio navi, ormeggio petroliere, depurazione acque di zavorra ecc...) <u>esiste la necessità di creare banchine specializzate, preferenziali e terminali;</u></p>	<p>Si -</p> <ul style="list-style-type: none"> a) cereali b) container c) merci varie
<p>5) Quali esigenze di potenziamento, adeguamento e miglioramento strutturale richiede l'<u>aumentato traffico passeggeri</u> a cominciare dalla Stazione marittima;</p>	<p>Riorganizzazione e ampliamento dei servizi di accesso e di parcheggio.</p>
<p>6) Stante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro manipolazione sulle banchine, quale <u>necessità di ristrutturazione e potenziamento</u> presenta il complesso dei mezzi meccanici che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti;</p>	<p>Gru semoventi</p> <p>Potenziamento parco macchine semoventi.</p>
<p>7) Quali infrastrutture si rendono <u>necessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con l'attività portuale</u> (cantieri minori, ZIPA, ecc.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1) Costruzione scali vari per i piccoli cantieri. 2) Bacino allestimento 3) Protezione scali di alaggio

8) Nell'ipotesi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandracchio) quali necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;

Riorganizzazione per una funzionalità dei servizi a terra.

9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla Marina Militare richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;

Si.

10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di potenziamento e ristrutturazione hanno gli impianti di binari e di scali ferroviari esistenti nell'ambito portuale;

Rinnovamento radicale degli impianti ferroviari.

11) Esiste la necessità di creare un bacino di carenaggio e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;

No. l'ubicazione è già stabilita.

12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;

Costruzione di magazzini generali per deposito e manipolazione delle merci.

3) Quali sono i punti di maggior strozzatura che al momento manifesta la viabilità interna del porto e quali sono i problemi e le necessità in ordine alla razionalizzazione e regolamentazione del traffico degli automezzi e ferroviario nel porto (creazione di aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari, aree di smistamento, intersezione viabilità ferroviaria e stradale, sedi sopraelevate);

- Alla radice del nuovo molo (container)

- Varco del Mandracchio

4) Quali problemi esistono in ordine alla necessità di creare nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina attesa l'insufficienza degli svincoli esistenti e l'aumento del volume dei traffici che discenderà con la creazione delle nuove strutture portuali;

Sopraelevata che si colleghi con l'asse attrezzato.

Ponte viario area ZIPA da collegarsi con la Statale 16

5) E' opportuno graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del piano regolatore portuale secondo un ordine prioritario e da quali opere si dovrebbe incominciare ad attuare la variante stessa;

Si. - Priorità alle nuove darsene, piazzali e attrezzature.

p/r





Provincia di Ancona

UFFICIO STUDI E ATTIVITÀ ECONOMICHE

- 1) Le opere foranee di protezione non si ritengono sufficienti.
- 2) Il futuro aumento del traffico renderà necessaria la estensione delle opere di cui sopra.
- 4) Le tendenze dei traffici marittimi e le esigenze di certi servizi richiedono la costruzione di banchine specializzate soprattutto per i containers.
- 5) La riorganizzazione ed il miglioramento dei servizi e della viabilità d'accesso e di parcheggio e una necessità dell'aumentato traffico passeggeri.
- 6) Il rinnovamento e potenziamento del parco macchine ed un sensibile intervento riparatorio sull'esistente è indispensabile per far fronte al bisogno di accelerare le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro manipolazione sulle banchine.
- 7) Da tempo si viene affermando l'urgenza di costruire nuovi scali di alaggio nella zona ZIPA per sviluppare la produzione e l'occupazione della cantieristica minore.
- 8) Se il naviglio da pesca utilizzasse le attuali strutture di attracco si presenterebbe l'opportunità di riorganizzare e migliorare i servizi a terra.
- 10) I binari e gli scali ferroviari esistenti nel porto hanno urgente bisogno di essere rinnovati, considerato che sono in funzione da oltre 30 anni.



Provincia di Ancona
UFFICIO STUDI E ATTIVITÀ ECONOMICHE

- 12) I magazzini generali per il deposito delle merci rappresentano le attrezzature che devono essere realizzate prioritariamente per assicurare l'efficienza dei servizi statali.
- 13) Varco Repubblica e Varco Mandracchio sono i punti di maggior strozzatura nella viabilità interna del porto.
I problemi relativi alla regolamentazione del traffico ferroviario e degli automezzi possono essere risolti con la creazione di aree di parcheggio e di smistamento, con la ristrutturazione e il rinnovo degli impianti ferroviari
- 14) Una sopraelevata che colleghi le banchine del molo nord con l'asse attrezzato potrebbe eliminare l'insufficienza degli attuali svincoli e far fronte all'aumento del volume dei traffici che si avrà con la costruzione delle nuove strutture portuali.
- 15) Riconoscendo l'opportunità di graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del P.R. portuale, si dovrebbe cominciare dalla costruzione delle darsene.

RISPOSTE ALLE DOMANDE FIGURANTI NEL QUESTIONARIO ALLEGATO AL FOGLIO DELL'UFFICIO
GENIO CIVILE OO.MM. DI ANCONA N. 9219 DEL 20/9/1978.

- 1) - Si hanno dubbi sull'efficacia della difesa dalla azione del mare del bacino portuale in corso di esecuzione;
- 2) - La risposta è connessa a quanto sopra indicato ed il tonnellaggio massimo delle navi entranti in porto, che lo studio economico evidenzierà, determinerà il fondale che dovrà essere protetto da adeguate opere foranee;
- 3) - Poichè si ritiene che, dopo l'interrimento effettuato per la creazione della ZIPA, l'asse del canale d'accesso portuale sia stato interessato da interrimenti, sarebbe opportuno un cambiamento di direzione di tale asse verso più alti fondali con la costruzione di relative opere protettive. Tutto ciò, beninteso, dovrà essere valutato in sede economica in rapporto ad un bilancio di costi e ricavi e, sul piano tecnico, suffragato da prove su modello.
- 4) - Si ritiene che il problema necessiti di opportuni approfondimenti in rapporto ad analoghe situazioni dei più importanti porti limitrofi italiani ed esteri. A tale scopo sarebbe indispensabile conoscere il piano di sviluppo della Società Petroliera A.P.I.;
- 5) - Tale esigenza dovrebbe essere tenuta presente in un piano di sviluppo graduale e flessibile da verificare triennialmente entro la prospettiva della evoluzione del turismo internazionale;
- 6) - A tale quesito può rispondere adeguatamente l'Azienda Mezzi Meccanici del Porto, tenendo conto delle attrezzature più moderne operanti in altri scali, con l'obiettivo finale di rendere celeri le operazioni di sbarco e imbarco e concorrenziali i relativi costi;
- 7) - Si ritiene che debba essere favorito l'insediamento soltanto di quei complessi industriali che abbiano stretta connessione con l'attività portuale, prevedendo il trasferimento in altre zone industriali interne di quelli attualmente non del tutto pertinenti. Le relative infrastrutture dovrebbero riguardare separatamente la cantieristica minore, le attività peschereccio e quelle turistiche;
- 8) - Trattasi di materia altamente specialistica che va esaminata, ed i cui problemi vanno risolti, dalle Amministrazioni e categorie interessate;
- 9) - Solo la Marina Militare è in grado di dare una adeguata risposta ai quesiti specificati;
- 10) - La risposta a tale quesito deve rientrare nel Piano Regionale dei Trasporti Ferroviari;
- 11) - Al presente quesito si potrebbe rispondere solo dopo aver risolto la problematica sulla necessità di un bacino di carenaggio fisso o mobile mentre la scelta definitiva deve rientrare nello studio dei sistemi portuali del medio Adriatico e del futuro sviluppo della cantieristica IRI esistente;
- 12) - La definizione delle necessità richieste nel quesito deriva dai piani di sviluppo di settore delle specifiche Amministrazioni statali;
- 13) - Il punto nodale più sacrificato è quello del transito al varco del Mandracchio.

Si ritiene indispensabile che la materia sia oggetto di uno studio particolareggiato che comprenda le connessioni con l'Asse attrezzato Sud e che preveda un'Asse attrezzato Nord che costeggi la strada statale adriatica verso Nord ove, con opportuni reinterri, potrebbe venir stabilizzata la frana Barducci e potrebbero essere create aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari ed aree di smistamento utili anche per la zona turistica;

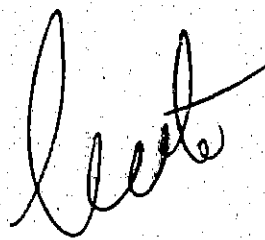
14)-Si ritiene che tale problema possa avviarsi a graduale soluzione istituendo linee di traffico diversificate tra quelle cittadine e quelle portuali. La concreta attuazione di tale piano dipenderà dalla valutazione dei costi complessivi e dalle priorità che ne potranno derivare in relazione agli stanziamenti ottenuti;

15)-Tale graduazione è ritenuta indispensabile privilegiando quei settori di maggiore importanza economica complessiva, per cui, dal punto di vista strutturale, potrebbero emergere le seguenti priorità:

- 1° - sviluppo della viabilità stradale e ferroviaria;
- 2° - creazione nuove darsene di attracchi;
- 3° - creazione di nuove aree demaniali per il deposito e la sosta dei containers;
- 4° - adeguamento e potenziamento del settore peschereccio;
- 5° - realizzazione di strutture foranee a difesa della cantieristica minore qualora essa venga ubicata all'esterno del porto;
- 6° - opportuna ubicazione della zona assegnata alle attività turistiche.

11 5 GEN. 1979

IL RESPONSABILE SERVIZIO LAVORI PUBBLICI
Dott. Ing. Enzo Olivetti



Repubblica Italiana
MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OPERE MARITTIME
A N C O N A

CAMERA DI
COMMERCIO
ANCONA 310

OGGETTO: Studio del progetto di variante al vigente
tore del porto di ANCONA -
- Q U E S T I O N A R I O -

14

1) Le opere foranee di protezione
sono sufficienti a difendere il
bacino portuale esistente;

Occorre potenziare le opere foranee
di protezione.

2) In relazione alle prospettive di
aumento di traffico si rende ne-
cessario l'estensione delle ope-
re foranee di protezione per la
acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi;

Si, per ampliare le strutture operative
portuali.

3) Nell'ipotesi di ampliamento delle
opere foranee in modo da compren-
dere nello specchio acqueo protet-
to anche le aree del cantiere na-
vale in osservanza al voto n° 19
del 12/3/1975 del Consiglio Superi-
ore dei LL.PP., in quali fonda-
li si deve far ricadere la nuova
imboccatura portuale, avendo ri-
guardo all'aumentato tonnellaggio
delle navi e alle nuove tecniche
di trasporto marittimo che richie-
dono banchine attraccabili in al-
ti fondali ed al fatto che le ca-
ratteristiche morfologiche del pa-
raggio di Ancona consentono di
raggiungere facilmente i fondali
profondi;

Se possibile in fondali di almeno
15 m.

4) In relazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (containerizzati, lash, cerealico, rotami di ferro ecc...) ed alle esigenze di determinati servizi (bun-cheraggio navi, ormeggio petroliere, depurazione acque di zavorra ecc...) esiste la necessità di creare banchine specializzate, preferenziali e terminali;

Si, in relazione alle reali possibilità di sviluppo dei traffici che richiedono determinate attrezzature specializzate in banchina.

5) Quali esigenze di potenziamento, adeguamento e miglioramento strutturale richiede l'aumentato traffico passeggeri a cominciare dalla Stazione marittima;

Ampliamento dei locali esistenti; nuova sede della Stazione Marittima e maggiore disponibilità di aree operative adiacenti per il traffico e parcheggio automezzi per l'imbarco.

6) Stante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro manipolazione sulle banchine, quale necessità di ristrutturazione e potenziamento presenta il complesso dei mezzi meccanici che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti;

Ristrutturazione ed adeguamento secondo le esigenze della Azienda Mezzi Meccanici e della Compagnia dei Lavoratori Portuali.

7) Quali infrastrutture si rendono necessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con l'attività portuale (cantieri minori, ZIPA, ecc.)

Creare degli Scali di alaggio per la cantieristica minore e relative opere di protezione in mare.

<p>8) Nell'ipotesi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandracchio) <u>quali necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;</u></p>	<p>Migliorare e ammodernare gli impianti esistenti per una maggiore e funzionante ricettività del naviglio da pesca.</p>
<p>9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla <u>Marina Militare</u> richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;</p>	<p>Prevedere tutte le attrezzature necessarie per dare la massima efficienza agli ormeggi delle Unità della Marina Militare.</p>
<p>10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di <u>potenziamento e ristrutturazione</u> hanno gli impianti di <u>binari e di scali ferroviari</u> esistenti nell'ambito portuale;</p>	<p>Oltre a prevedere i raccordi ferroviari con le nuove banchine sarà necessario ristrutturare e potenziare i binari esistenti per renderli più agibili e rispondenti alle necessità.</p>
<p>11) Esiste la necessità di creare un <u>bacino di carenaggio</u> e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;</p>	<p>Sì, nella darsena dove si trovano i nuovi scali di alaggio.</p>
<p>12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare <u>l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;</u></p>	<p>Quelle opere secondo le esigenze delle varie amministrazioni statali.</p>

13) Quali sono i punti di maggior strozzatura che al momento manifesta la viabilità interna del porto e quali sono i problemi e le necessità in ordine alla razionalizzazione e regolamentazione del traffico degli automezzi e ferroviario nel porto (creazione di aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari, aree di smistamento, intersezione viabilità ferroviaria e stradale, sedi sopraelevate);

Il Varco del Mandracchio costituisce un punto di strozzatura come accesso al porto.

All'interno dell'ambito portuale si avverte la carenza di aree operative ed il traffico risulta in più punti caotico e congestionato.

Si rende necessaria la regolamentazione delle vie di corsa stradale e ferroviaria e, se possibile, la creazione di sedi sopraelevate per evitare gli incroci a livello.

14) Quali problemi esistono in ordine alla necessità di creare nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina attesa l'insufficienza degli svincoli esistenti e l'aumento del volume dei traffici che discenderà con la creazione delle nuove strutture portuali;

Si rende necessario che sia previsto un nuovo accesso al porto che non intersechi la sede ferroviaria per evitare passaggi a livello.

15) E' opportuno graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del piano regolatore portuale secondo un ordine prioritario e da quali opere si dovrebbe incominciare ad attuare la variante stessa;

Certamente, in primo luogo le nuove opere di accesso al porto, gli scali di alaggio, le dighe di protezione, le banchine, ecc...

Repubblica Italiana
MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OPERE MARITTIME
A N C O N A

15
ASSOCIAZIONE
DEGLI
INDUSTRIALI

OGGETTO: Studio del progetto di variante al vigente p
tore del porto di ANCONA -
- Q U E S T I O N A R I O -

ANCONA 15

1) Le opere foranee di protezione
sono sufficienti a difendere il
bacino portuale esistente;

- Si

2) In relazione alle prospettive di
aumento di traffico si rende ne-
cessario l'estensione delle ope-
re foranee di protezione per la
acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi;

- Si

3) Nell'ipotesi di ampliamento delle
opere foranee in modo da compren-
dere nello specchio acqueo prote-
to anche le aree del cantiere na-
vale in osservanza al voto n° 191
del 12/3/1975 del Consiglio Supe-
riore del LL.PP., in quali fonda-
li si deve far ricadere la nuova
imboccatura portuale, avendo ri-
guardo all'aumentato tonnellaggio
delle navi e alle nuove tecniche
di trasporto marittimo che richie-
dono banchine attraccabili in al-
ti fondali ed al fatto che le ca-
ratteristiche morfologiche del po-
rto di Ancona consentono di
raggiungere facilmente i fondali
profondi;

- In forza delle notevoli necessità di amplia-
mento e potenziamento in ogni settore operan-
te nel porto, ed in considerazione della non
difficile escavazione, riteniamo suggerire
fondali di 15 m.

4) In relazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (containerizzati, lash, cercalico, rotami di ferro ecc...) ed alle esigenze di determinati servizi (buncheraggio navi, ormeggio petroliere, depurazione acque di zavorra ecc...) esiste la necessità di creare banchine specializzate, preferenziali e terminali;

- Esiste la necessità di creare banchine specializzate, preferenziali e terminali, di tipo allineato, al fine di consentire il maggior utilizzo possibile. Importante è che tali banchine siano adeguatamente corredate di ampi spazi per carichi e scarichi di merci, in particolare di containers.

5) Quali esigenze di potenziamento, adeguamento e miglioramento strutturale richiede l'aumento traffico passeggeri a cominciare dalla Stazione marittima;

E' assolutamente necessaria la creazione immediata di un potenziamento della rete viaria, della creazione di nuovi varchi al porto.

6) Stante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro manipolazione sulle banchine, quale necessità di ristrutturazione e potenziamento presenta il complesso dei mezzi meccanici che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti;

- E' necessario un potenziamento adeguato

7) Quali infrastrutture si rendono necessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con l'attività portuale (cantieri minori, ZIFA, ecc.)

- Immediata creazione di nuova rete viaria di banchine specializzate, di adeguati scali di alaggio, darsene ausiliarie, bacini di allestimento, ricovero per imbarcazioni in disarmo, ecc.

8) Nell'ipotesi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandracchio) quali necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;

9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla Marina Militare richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;

10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di potenziamento e ristrutturazione hanno gli impianti di binari e di scali ferroviari esistenti nell'ambito portuale;

- Esigenze di potenziamento e ristrutturazione coordinate ed adeguate all'intero progetto.

11) Esiste la necessità di creare un bacino di carenaggio e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;

- Si

12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;

=====

13) Quali sono i punti di maggior strozzatura che al momento manifesta la viabilità interna del porto; e quali sono i problemi e le necessità in ordine alla razionalizzazione e regolamentazione del traffico degli automezzi e ferroviario nel porto (creazione di aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari, aree di smistamento, intersezione viabilità ferroviaria e stradale, sedi sopraelevate);

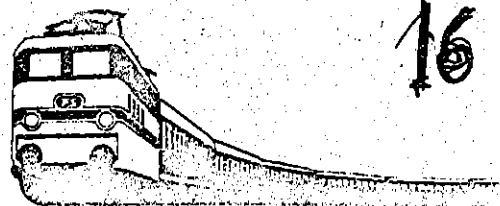
14) Quali problemi esistono in ordine alla necessità di creare nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina attesa l'insufficienza degli svincoli esistenti e l'aumento del volume dei traffici che discenderà con la creazione delle nuove strutture portuali;

15) E' opportuno graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del piano regolatore portuale secondo un ordine prioritario e da quali opere si dovrebbe incominciare ad attuare la variante stessa;

Potenziamento della rete viaria immediata creazione di svincoli di sfogo da realizzarsi subito.

- 1) - Potenziamento rete viaria e svincolo.
- 2) - Opere foranee di protezione per l'acquisizione di nuovi specchi acquei tranquilli.
- 3) - Darsene, bacini, scali d'alaggio, ecc.

p/r



AZIENDA AUTONOMA FERROVIE DELLO STATO

SIG. CAPO UFFICIO
DEL GENIO CIVILE PER
LE OPERE MARITTIME

A N C O N A

1^a SEZIONE
14 LUG. 1978

COMPARTIMENTO DI ANCONA

IL DIRETTORE

Ancona, 14/7/1978

Classif. UPC. AN. 2.0/812
(da citare nella risposta)

Rif. _____
del _____ (_____)

SIG. CAPO UFFICIO DEL GENIO CIVILE
PER LE OPERE MARITTIME

ANCONA

p.c. SIG. CAPO UFFICIO MOVIMENTO
SIG. CAPO UFFICIO LAVORI

ANCONA

p.n. SIG. ING. GAETANO SPINA
UFFICIO MOVIMENTO

ANCONA

Progetto di variante al piano regolatore del porto di Ancona.-

Si riscontra la lettera 7031 del 10 luglio 1978 per fare presente che, come noto a codesto Ufficio, questo Compartimento ha già redatto uno studio circa gli impianti ferroviari nell'ambito del Porto di Ancona.

Comunque, per l'approfondimento di alcuni aspetti di dettaglio circa le future esigenze di potenziamento e ristrutturazione, l'Ingegnere incaricato da codesto Ufficio potrà prendere gli opportuni contatti con l'Ing. Gaetano SPINA del locale Ufficio Movimento.-

UFFICIO DEL GENIO CIVILE
PER LE OP. MAR. - ANCONA
14 LUG. 1978
PROT. N. 7172

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE
(Dott. Ing. Aristide Loria)

RU3363 da
20 LUG. 1978

POLIZIA DI FRONTIERA

PORTO ANCONA 17

12

1)-

E' comune convincimento che le nuove strutture attuate dal Cantiere abbiano modificato il corso delle correnti marine all'imbocco del porto per cui si rende necessario eliminare gli inconvenienti che, appena il mare é mosso, a occhio nudo^{no} visibili l'entrata e l'uscita diventano laboriose e talvolta si é recentemente assistito a spettacoli impressionanti anche per navi come la "TIZIANO" e la "TINTORETTO". Tanto può essere confermato dai piloti e dai Comandanti delle navi: Col mare mosso per poter entrare o uscire agevolmente bisogna seguire la direzione ovest-est, cambiando direzione al largo.

2)-

Con le opere che in seguito saranno indicate si ritiene che tutto lo specchio acque^o antistante la zona portuale debba esser recuperata fino alla profondità di + 14 mt.-

3)-

Minimo occorre raggiungere i fondali di 14 mt. di profondità per far sì che nel porto vengano effettuati attracchi anche di grosse navi e non solo per carico e scarico, ma anche per rifornimenti o piccole riparazioni con creazioni di banchine atte allo scopo.

4)-

Una buona organizzazione comporta necessariamente le specializzazioni nonché le preferenze, sempre che siano fatti salvi i principi di equità predisponendo banchine generiche per altre merci in maniera da non turbare il traffico con conseguenti dirottamenti di navi. In sintesi occorre allargare il numero di banchine e contemporaneamente lo specifico col generico.

5)-

Attuazione di quanto previsto dai vari programmi di lavoro: eliminazione di uffici e strutture estranee al porto ed all'attività portuale con restituzione dell'intero immobile oggi esistente alla sua naturale destinazione con recupero ed eliminazione di strutture vecchie.

Attuazione delle innovazioni deliberate in marzo '78 da apposite commissioni per la somma di £.50.000.000 all'uopo stanziati.

Rafforzare l'efficienza della Stazione passeggeri con interventi decisi in apposite riunioni di uffici pubblici e privati operanti nel porto.-

6)-	Sollecitare le innovazioni previste e di cui più volte è stato riferito, nonché eliminazione dei macchinari inefficienti con sostituzioni di essi.
7)-	<p>Nuovi cantieri di alaggio da collocare a nord dello sbocco del fosso Conocchia.</p> <p>Porto turistico da sviluppare all'estremo lembo della zona Zipa, laterale alla rete ferroviaria verso Falconara, come da progetto dell'ing. Cipriani. Tra i due complessi banchina con officine per riparazioni specifiche navali.</p>
8)-	Migliore sistemazione degli impianti di assistenza. I pescherecci si ritiene siano ben collocati in quella zona non altrimenti recuperabile.
9)-	<p>La Marina Militare dovrebbe avere una sua zona con quanto necessario per comodità di attracco e vigilanza, soprattutto zona sottratta alla comune attività. <u>Tutto ciò che è militare dovrebbe essere sistemato in unica Zona per non subire o recare intralcio.</u> Qualora venissero ampliate le attrezzature foranee molto valida sarebbe il molo foraneo nord con la costruzione di altro piccolo molo ove attualmente sono le baracche dei "mosciolari".</p>
10)-	In linea di massima si ritiene l'ultimo piano elaborato sia rispondente ad ogni ottimale previsione, a condizione che la Marina Militare non intralci eccessivamente con la recente creazione delle due piazzole sulla banchina 7 per gli aliscafi. Lo snellimento e l'ammodernamento della rete necessario per far sì che il porto abbia un omogeneo sviluppo e non subisca la preminenza di un solo tipo di traffico che peraltro, pur se utile, sul piano della concorrenza non è sempre completamente utilizzato.
11)-	No
12)-	Creazione magazzini per deposito merci allo scopo di allargare la gamma delle merci in arrivo come caffè, zucchero, banane al posto dell'attuale deposito della M.M. sul molo trapezoidale e nella zona laterale alla sala pompe M.M.- Altri magazzini da creare nelle

nuove aree recuperate con gli interramenti.

13)-

Il traffico portuale, ora angustiato da un quasi libero accesso, deve essere ^{con} comuni concordi previsioni regolamentato in maniera da ridurlo all'essenziale. In vista di tanto la richiesta di apposizione urgente delle sbarre ai tre varchi.

Già si é dato conferma della validità del piano proposto dalle FF.SS. per la rete. Si aggiunge che una idonea segnaletica orizzontale dovrebbe salvaguardare la circolazione ferroviaria dall'intralcio automobilistico.

Occorre spazio per la sosta dei carri in attesa di svincolo doganale da ricercare nel tratto della banchina da Chio nr.17.

Per il traffico automobilista urge una segnaletica sempre efficiente sia orizzontale che verticale, per le zone di parcheggio in special modo, limitando una zona antistante del bar Manganelli ad un'ora.

Per la creazione di spazi idonei a snellire e il traffico e la sosta di automezzi occorre eliminare, così come già stabilito, l'attuale infermeria della Marina, magari cedendo o utilizzando locali della stazione sanitaria marittima, raccogliendo così gli uffici e comandi della Marina Militare, come in altro punto chiarito.

Nell'interno del porto per unire la zona nord e la zona sud occorre una sopraelevata che parta dalla banchina 17 e cada nella zona del Mandracchio o anche con l'interramento del tratto acqueo sul lato nord della Mole Vanvitelliana, si ricavi una strada che perfori il muro perimetrale e sfrutti la sede ferroviaria fino alla zona del Mandracchio.

14)-

Urge la creazione di aree di parcheggio per i propri dipendenti da parte dei C.N.R.; la creazione di aree di parcheggio per automezzi pesanti ove attualmente sostano gli automezzi dei dipendenti dei cantieri;

Urge, a scanso di gravi inconvenienti e disordini, alleggerire il traffico al Mandracchio in entrata e uscita.

Bisogna dare respiro alla circolazione all'intera area portuale per non rischiare la paralisi, trovando soluzioni atte a non fare dipendere la circolazione del porto dalla circolazione cittadina.

Non risponde l'attuale situazione del traffico ad alcun criterio di logica e di opportunità e sembra legato a vecchi schemi che ributtano il polmone della vita economica di Ancona e dell'intera regione (porto-zona Zipa-Cantiere Navale), a superati piani che assolutamente ne pregiudicano lo sviluppo socio-economico in ogni senso.

Al porto, ai Cantieri Navali Riuniti e minori e alla zona Zipa occorre dare una propria autonomia dal centro urbano che con la sua spasmodica circolazione invischia sempre più la funzionalità di tutti quei settori altamente produttivi, a scanso di responsabilità non solo morali, poiché alla concorrenza, come viene riferito, di altri porti sta prendendo sempre più corpo.

Poiché é avviso di quest'ufficio che il porto debba svilupparsi verso la zona Zipa sfruttandone tutta la parte antistante, non si vede altra soluzione che lo sbocco verso le "Torrette" con una svincolo che dia vitalità ed immediata immissione del traffico nelle grandi linee di comunicazione: o il progetto della Associazione Artigiana o altra soluzione alternativa a quella dell'asse attrezzato sud, indispensabile é l'attuazione dello svincolo per dare alla stessa Ancona un certo respiro che pur merita.

15) -

Non si vuole suggerire priorità di lavori: auspicabile é che si inizi e si scuoti gli ambienti interessati dal torpore di sempre, sostituendo alle parole, ai programmi irreali, i fatti.-

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OPERE MARITTIME -ANCONA-

OGGETTO: Studio del progetto di variante al vigente piano regolatore del Porto di Ancona.

- QUESTIONARIO -

16 LEGIONE

GUARDIA DI

FINANZA

18

1) Le opere foranee di protezione
non sono sufficienti a difendere
il bacino portuale esistente;

2) In relazione alle prospettive
di aumento di traffico si rende
necessario l'estensione delle
opere foranee di protezione per
la acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi;

3) Nell'ipotesi di ampliamento del-
le opere foranee in modo da com-
prendere nello specchio acqueo
protetto anche la area del Can-
tiere navale in osservanza al
voto n.191 del 12.3.1975 del Con-
siglio Superiore dei LL.PP., in
quali fondali si deve far ricadere
la nuova imboccatura portuale, aven-
do riguardo all'aumentato tonnel-
laggio delle navi e alle nuove tec-
niche di trasporto marittimo che
richiedono banchine attraccabili
in alti fondali ed al fatto che le
caratteristiche morfologiche del pa-
raggio di Ancona consentono di rag-
giungere facilmente i fondali pro-
fondi;

La destinazione della banchina n.7
al traffico commerciale, anziché
all'allestimento delle navi varate
dal cantiere, consentirebbe, durante
la stagione turistica estiva, un più
razionale sfruttamento delle infra-
strutture della Stazione Marittima
ed il decongestionamento, in adegua-
ta misura, del piazzale prospican-
te il molo 14.

....//....

4) In relazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (contai-
nerizzati, lash, cerealico, rotta-
mi di ferro ecc.) ed alle esigenze
di determinati servizi (buncherag-
gio navi, ormeggio petroliere, de-
purazione acque di zavorra ecc.)
esiste la necessità di creare ban-
chine specializzate, preferenzia-
li e terminali;

Si, anche ai fini della tutela de-
gli interessi dell'Erario, in quanto
la creazione di banchine specializ-
zate, preferenziali e terminali con-
sentirebbe lo snellimento dei servi-
zi di vigilanza e riscontro.

5) Quali esigenze di potenziamento,
adeguamento e miglioramento strut-
turale richiede l'aumentato traf-
fico passeggeri a cominciare dal-
la Stazione Marittima;

Corsie di accesso e di deflusso de-
gli automezzi al seguito dei passeg-
geri; stabile destinazione di deter-
minate banchine all'attracco delle
navi che fanno servizio passeggeri;
box in sala visite da adibire a po-
sto di riscontro della G. di F.

6) Stante il bisogno di accelerare al
massimo le operazioni di sbarco ed
imbarco delle merci e la loro mani-
polazione sulle banchine, quale ne-
cessità di ristrutturazione e poten-
ziamento presenta il complesso dei
mezzi meccanici che sempre più deve
garantire servizi altamente effi-
cienti per una economia dei traspor-
ti

La ristrutturazione ed il potenziamen-
to dei mezzi meccanici non possono
essere disgiunti dalla creazione di
infrastrutture che eliminino definiti-
vamente il gravissimo intralcio
derivante, anche all'espletamento del-
le formalità doganali, dalla presenza
di curiosi e sfaccendati che accedo-
no in porto. E' indispensabile re-
cintare e precludere ai non addet-
ti l'area portuale.

7) Quali infrastrutture si rendono ne-
cessarie per favorire la creazione
di quei complessi industriali che
hanno connessioni con l'attività
portuale (cantieri minori, ZIFA, ecc.);

Netta separazione fra zona portua-
le e Z.I.P.A. e, comunque, aree de-
stinate ad attività non strettamen-
te connesse con i traffici portuali.

8) Nell'ipotesi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandracchio) quali necessità si rappresenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti

9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla Marina Militare richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;

10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di potenziamento e ristrutturazione hanno gli impianti di bina ri e di scali ferroviari esistenti nell'ambito portuale;

Il problema è connesso alla creazione e ristrutturazione di adeguati varchi doganali ferroviari. Si potrebbe conseguire il potenziamento del traffico ferroviario mercantile, destinando le attuali attrezzature ferroviarie del porto esclusivamente al trasporto merci, considerato che ogni ulteriore aumento di binari o traffico congestionerebbe ulteriormente la circolazione stradale.

11) Esiste la necessità di creare un bacino di carebaggio e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;

12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate

di recinzioni dell'area risulta oltre le opere foranee del molo ^{irregio} sud in alle banchine 25-24

per assicurare l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;

e 23, nonché dell'area adiacente alla banchina da 22 a 18- arretramento del varco doganale del Mandracchio alla radice della banchina 18. Creazione di altro varco doganale in corrispondenza dell'area di risulta di cui sopra. Arretramento e ristrutturazione del varco doganale di banchina da Ghio alla radice della banchina 17 (ved. nota numero 10413/200 del 17.10.78 di quest Gruppo).

Dotazione di ogni varco doganale di sbarre per ciascun senso di marcia stradale. Creazione di locali da destinare a depositi doganali privati nell'area del porto, in modo da ovviare al dispendio di personale del Corpo necessario per le operazioni di introduzione e di estrazione delle merci allo stato estero in una decina di detti depositi disseminati nella città. In attesa di realizzare le infrastrutture necessarie, sarebbe opportuno esaminare l'effettivo utilizzo, da parte dei beneficiari di concessione nell'area portuale, onde individuare locali destinabili a magazzini doganali privati, anziché ad attività che nulla hanno a che vedere con il traffico portuale, e che quindi potrebbero essere svolte in città.

13) Quali sono i punti di maggior strozzatura che al momento mani-

Tutta la viabilità commerciale interna del porto è condizionata dal

.../...

resta la viabilità interna del porto; e quali sono i problemi e le necessità in ordine alla razionalizzazione e regolamentazione del traffico degli automezzi e ferroviario nel porto (creazione di aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari, area di smistamento, intersezione viabilità ferroviaria e stradale, sedi sopraelivate;

fatto che attraverso di esso scorre il traffico rotabile cittadino. Pertanto è pregiudiziale alla soluzione del problema eliminare la strozzatura in corrispondenza della banchina da Ghio, fra la banchina 17 ed il passaggio a livello del Mandracchio, che sopporta tutto il traffico commerciale rotabile da e per le banchine da 1. a 17. Si potrebbe attenuare l'inconveniente raddoppiando la larghezza della sede stradale (è possibile eliminando l'aiuto e le costruzioni in fregio alla strada) ed abituando la rotabile esclusivamente al traffico commerciale da e per il porto;

Si possono ricavare aree di parcheggio per autocarri limitando le aree attualmente adibite a parcheggi di autovettura.

14) Quali problemi esistono in ordine alla necessità di creare nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina attesa l'insufficienza degli svincoli esistenti e l'aumento del volume dei traffici che discenderà con la creazione delle nuove strutture portuali;

Le nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina sono indispensabili allo sviluppo del porto, ma risulteranno soltanto inutili palliativi se la cittadinanza non smetterà di considerare il porto come luogo di svago, intasando banchine ed aree di parcheggio che devono essere rese agibili ad operatori ed enti per lo svolgimento delle rispettive attività.

15) E' opportuno graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del piano regolatore

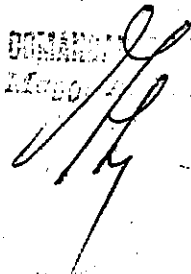
Per quanto riguarda l'espletamento dei servizi demandati alla Guardia di Finanza hanno importanza prioritaria

.../...

PORTUALE secondo un ordine prioritario e da quali opere si dovrebbero incominciare ad attuare la variante stessa;

taria tutte quelle opere che possono decongestionare le infrastrutture attualmente esistenti; A titolo esemplificativo: recintare l'area portuale e creare e ristrutturare i varchi doganali nel quadro della sistemazione delle strade ed accessi esistenti è certamente di utilità concreta più attuale della progettazione di svincoli in ordine ai quali si sta ancora discutendo a livello di progettazione di massima.

IL COMANDANTE
Maggio 1960





MINISTERO PER I BENI CULTURALI E AMBIENTALI

SOPRINTENDENZA PER I BENI AMBIENTALI E ARCHITETTONICI
DELLE MARCHE - ANCONA

-4 DIC. 1978

Prot. N. 6516 Posiz. PR/3
(da citarsi nella risposta)

60100 Ancona, li
P.za del Senato, 15 - Tel. 28790 - 56281

Allegati.....

Risposta al foglio n. 9220 del 20.9.78

ALL'UFFICIO DEL GENIO CIVILE
PER LE OPERE MARITTIME

O G G E T T O

ANCONA

ANCONA -
progetto di variante del Piano
Regolatore del Porto =

1^a SEZ
9 DIC. 1978

UFFICIO DEL GENIO CIVILE
PER LE OP. MAR. ANCONA
-7.DIC.1978
PROT. N. 11973

La Soprintendenza ha preso in esame il questionario inviato
da codesto Ufficio relativo a motivi comunque legati al progetto
di variante del Piano Regolatore del Porto di Ancona.

I compiti di Istituto della Soprintendenza, già riferiti come
noto alla tutela del paesaggio, sono passati alla Regione Marche
in applicazione del D.P.R. 24 luglio 1977 n.616; rimangono quelli
interessanti la tutela ambientale e monumentale, motivi questi che
hanno ugualmente notevole rilievo nella zona portuale per la pre-
senza delle antiche mura, dell'Arco Traiano, dell'Arco Clementino
e della Mole Vanvitelliana.

Prospettano nella zona del Porto la Casa del Capitano, Porta
Pia, nonché il Colle Guasco con il Duomo di San Ciriaco.

Per l'Arco di Traiano e l'Arco Clementino è stata a suo tempo
disposta, come è noto, una formale zona di rispetto in applicazione
dell'art.21 della legge 1° giugno 1939 n.1089 che vieta e limita
la utilizzazione di determinate aree.

Per le zone interne del Porto, con particolare riferimento al
tracciato delle mura, la Soprintendenza si è ripetutamente incon-
trata anche con i rappresentanti della Capitaneria di Porto per esa-
minare la possibilità di ubicare in altre zone il fabbricato per
gli ormeggiatori e altri manufatti onde allontanare gli stessi dal-
la cinta muraria e dalla zona Archi.

Naturalmente anche in questa sede viene confermata detta neces-
sità che permetterà il libero godimento da parte del pubblico dei
camminamenti e dei monumenti che verranno ripristinati e restaurati
dalla Soprintendenza, proseguendo il programma già in corso per il
tratto Arco di Triano - Arco Clementino.

Appare evidente che il progetto di variante dovrà tenerne nella
dovuta considerazione, oltre quanto sopra esposto, anche la tutela
ambientale e panoramica di tutta la zona retrostante le attrezzature
portuali onde conservare alla Città di Ancona le sue caratteristiche
naturali e tradizionali, purtroppo in gran parte già compromesse.

GC/al

IL SOPRINTENDENTE
(dott.arch. M. Luisa Polichetti)



60100 ANCONA, addì 26 LUG. 1978

*Comando in Capo
del Dipartimento Militare
Marittimo*

AGENZIO CIVILE OPERE MARINE

60100 ANCONA

DELL'ADRIATICO - ANCONA -

Uff. Difesa

INDIRIZZO TELEGRAFICO: MARIDIPART ANCONA

Prot. N° 38060 / D Allegati

OGGETTO Porto di Ancona. Progetto di Variante del Piano Regolatore Portuale.

Riferimento foglio N°6445 in data 23/6/78.

1. Si trasmette, in allegato, un succinto prospetto illustrativo riguardante le esigenze minime di posti d'ormeggio, infrastrutture ed aree necessarie alla difesa ed al supporto logistico delle Unità militari, come richiesto dal foglio in riferimento.
2. Si vuole, in merito, sottolineare che la presenza della Marina Militare deve essere considerata come una realtà imprescindibile nel Porto di Ancona che è appunto classificato di 1^a categoria ai fini della Difesa. Sarà, pertanto, gradito, che nel nuovo studio del porto vengano tenute presenti non solo le necessità prospettate, ma anche la dislocazione delle Unità operative, affinché non siano troppo decentrate rispetto al varco principale del Porto, per favorire la franchigia degli equipaggi.
3. Per contatti diretti, codesto Ufficio può rivolgersi al C.C. CORNELIO Francesco - Capo Ufficio Difesa di questo Comando in Capo.

MINISTERO DELLA DIFESA

UFFICIO DEL RAGIONE
PER IL PG. ANCONA
26.100.1178
PROG. N. 7599

d'ordine
IL CAPO DI STATO MAGGIORE
(C.V. Vincenzo FERRI)

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, etc.) 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 della 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 delle 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 supporto logistico;
- Pontile Trapezoidale: 2 Centrali Elettriche di trasformazione per Unità Navali; 2 Depositi Doganali di combustibili, magazzini di deposito materiale;
- Calata Guasco: Sala Pompe;
- Molo Clementino: parte sottostante la stazione sanitaria marittima per deposito materiali;
- Calata Sauro: manufatto antistante la Capitaneria di Porto per Infermeria e Servizi Logistici.

3) AREE DI UTILIZZAZIONE

L'area attualmente assegnata alla M.M. nell'ambito portuale è solamente quella del Molo Nord che risulta appena sufficiente per le necessità logistiche.

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





**AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA
DELLE STRADE**

(A. N. A. S.)

COMPARTIMENTO DELLA VIABILITÀ DELLE MARCHE
ANCONA

Prot. N. 10776 Sez. 3°

Risposta a nota N. 7032 del 10.7.78

Allegati N. 1

**OGGETTO: Progetto di variante del piano regolatore
del porto di Ancona.**

ANCONA, li 25 AGO. 1978 197
Via Isonzo n. 15 - Tel. 26.657

**ALL'UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE
OPERE MARITTIME**

ANCONA

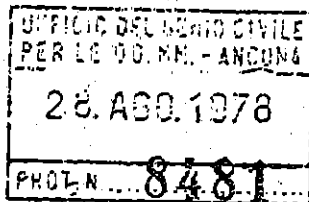
1° SEZIONE

28 AGO 1978

29 AGO. 1978

Con riferimento alla nota sopra richiamata si comunica che la Superiore Direzione Generale di questa Azienda con voto n. 1304 del 7.7.78 ha approvato il progetto generale di massima del raccordo autostradale tra il porto di Ancona ed il Casello di Ancona Sud della A 14.

Si trasmette, allegata alla presente, la corografia dell'opera da realizzare, precisando che la restante documentazione potrà essere presa in visione presso questo Compartimento previ accordi telefonici.



3670

IL CAPO COMPARTIMENTO
Dirigente Superiore Tecnico
(ing. Raul Mistretta)

ld/

me

28 AGO. 1978

OGGETTO: Studio del progetto di variante al vigente piano regola-
tore del porto di ANCONA -
- Q U E S T I O N A R I O -

22

1) Le opere foranee di protezione
sono sufficienti a difendere il
bacino portuale esistente;

Non si ritiene di avere competenza
per giudicare e rispondere

2) In relazione alle prospettive di Si
aumento di traffico si rende ne-
cessario l'estensione delle ope-
re foranee di protezione per la
acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi;

3) Nell'ipotesi di ampliamento delle opere foranee in modo da compren-
dere nello specchio acqueo protetto anche le aree del cantiere na-
vale in osservanza al voto n° 19
del 12/3/1975 del Consiglio Supe-
riore dei LL.PP., in quali fonda-
li si deve far ricadere la nuova
imboccatura portuale, avendo ri-
guardo all'aumentato tonnellaggio
delle navi e alle nuove tecniche
di trasporto marittimo che richie-
dono banchine attraccabili in al-
ti fondali ed al fatto che le ca-
ratteristiche morfologiche del pa-
raggio di Ancona consentono di
raggiungere facilmente i fondali
profondi;

Occorre garantire che l'imboccatura del
porto ricada in fondali maggiori, così
come dovranno essere disponibili banchi
ne con più alti fondali.

4) In relazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (containerizzati, lash, cerealico, rotami di ferro ecc...) ed alle esigenze di determinati servizi (buncheraggio navi, ormeggio petroliere, depurazione acque di zavorra ecc...) esiste la necessità di creare banchine specializzate, preferenziali e terminali;

SI

5) Quali esigenze di potenziamento, adeguamento e miglioramento strutturale richiede l'aumentato traffico passeggeri a cominciare dalla Stazione marittima;

come al punto 1)

6) Stante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro manipolazione sulle banchine, quale necessità di ristrutturazione e potenziamento presenta il complesso dei mezzi meccanici che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti;

Si ritiene debbano essere potenziati i mezzi meccanici e redistribuiti anche su altre banchine.

7) Quali infrastrutture si rendono necessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con l'attività portuale (cantieri minori, ZIPA, ecc.)

Creare accessi più agevoli e più consistenti a tutte le aree portuali.

8) Nell'ipotesi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandracchio) quali necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;

Come al punto 1)

9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla Marina Militare richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;

Come al punto 1)

10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di potenziamento e ristrutturazione hanno gli impianti di binari e di scali ferroviari esistenti nell'ambito portuale;

Si ritiene che oltre al servizio binari a tutte le banchine debba essere potenziato il collegamento con gli scali ferroviari.

11) Esiste la necessità di creare un bacino di carenaggio e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;

Come al punto 1)

12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;

Come al punto 1)

13) Quali sono i punti di maggior strozzatura che al momento manifesta la viabilità interna del porto, e quali sono i problemi e le necessità in ordine alla razionalizzazione e regolamentazione del traffico degli automezzi e ferroviario nel porto (creazione di aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari, aree di smistamento, intersezione viabilità ferroviaria e stradale, sedi sopraelevate);

14) Quali problemi esistono in ordine alla necessità di creare nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina attesa l'insufficienza degli svincoli esistenti e l'aumento del volume dei traffici che discenderà con la creazione delle nuove strutture portuali;

15) E' opportuno graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del piano regolatore portuale secondo un ordine prioritario e da quali opere si dovrebbe incominciare ad attuare la variante stessa;

Il punto più negativo è il passaggio a livello del Mandracchio che dovrebbe rimanere soltanto per il piccolo traffico interessante pescherecci e i loro servizi. Non si può pensare che esso possa sopportare a lungo tutto il traffico portuale. D'altra parte non si può destinare a parcheggio generico il Largo Fiera della Pesca. Quindi è indispensabile creare parcheggi specializzati nell'area portuale, con relative aree di smistamento che siano collegate con la viabilità urbana ed extra urbana attraverso accessi indipendenti dal passaggio a livello e cioè con assi sopraelevati, dei quali si è molto parlato.

Per realizzare tutto in tempi brevi occorre prolungare lo stradale che dall'area portuale va verso Palombella, fino a scavalcare la ferrovia e l'attuale Statale 16 e collegarsi a monte di Torrette con la nuova Statale.

di diseconomia generale, diretta e indiretta, sia per la gestione ferroviaria, sia per l'economia generale degli operatori della Città e della Regione. Esso, inoltre, funziona con un esercizio talmente pesante e condizionante di tutto il traffico che meriterebbe di essere radicalmente rivisto sia per quanto riguarda i meccanismi in uso, sia per quanto riguarda la programmazione del traffico ferroviario fra Ancona marittima e Ancona centrale.

Si ritiene che l'opera più importante sia quella che riguarda gli accessi all'area portuale e la viabilità interna.

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

CIRCOSCRIZIONE
DOGANALE ANCONA

OGGETTO: Studio del progetto di variante
tore del porto di ANCONA -
- Q U E S T I O N A R I O -

23

1) Le opere foranee di protezione
sono sufficienti a difendere il
bacino portuale esistente;

Non sono competente per rispondere

2) In relazione alle prospettive di
aumento di traffico si rende ne-
cessario l'estensione delle ope-
re foranee di protezione per la
acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi;

Credo di sì, ma non sono competente
per rispondere

3) Nell'ipotesi di ampliamento delle
opere foranee in modo da compren-
dere nello specchio acqueo protet-
to anche le aree del cantiere na-
vale in osservanza al voto n° 191
del 12/3/1975 del Consiglio Supe-
riore dei LL.PP., in quali fonda-
li si deve far ricadere la nuova
imboccatura portuale, avendo ri-
guardo all'aumentato tonnellaggio
delle navi e alle nuove tecniche
di trasporto marittimo che richie-
dono banchine attraccabili in al-
ti fondali ed al fatto che le ca-
ratteristiche morfologiche del pa-
raggio di Ancona consentono di
raggiungere facilmente i fondali
profondi;

Non sono competente per rispondere

4) In relazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (containerizzati, lash, cerealico, rottami di ferro ecc...) ed alle esigenze di determinati servizi (bun-cheraggio navi, ormeggio petroliere, depurazione acque di zavorra ecc...) esiste la necessità di creare banchine specializzate, preferenziali e terminali;

Vedi risposta allegata

5) Quali esigenze di potenziamento, adeguamento e miglioramento strutturale richiede l'aumentato traffico passeggeri a cominciare dalla Stazione marittima;

Vedi risposta allegata

6) Stante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro manipolazione sulle banchine, quale necessità di ristrutturazione e potenziamento presenta il complesso dei mezzi meccanici che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti;

Vedi risposta allegata

7) Quali infrastrutture si rendono necessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con l'attività portuale (cantieri minori, ZIPA, ecc.)

Vedi risposta allegata

8) Nell'ipotesi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandracchio) quali necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;

Vedi risposta allegata

9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla Marina Militare richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;

Vedi risposta allegata

10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di potenziamento e ristrutturazione hanno gli impianti di binari e di scali ferroviari esistenti nell'ambito portuale;

Vedi risposta allegata

11) Esiste la necessità di creare un bacino di carenaggio e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;

Vedi risposta allegata

12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;

Vedi risposta allegata

13) Quali sono i punti di maggior strozzatura che al momento manifesta la viabilità interna del porto; e quali sono i problemi e le necessità in ordine alla razionalizzazione e regolamentazione del traffico degli automezzi e ferroviario nel porto (creazione di aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari, aree di smistamento, intersezione viabilità ferroviaria e stradale, sedi sopraelevate);

Vedi risposta allegata

14) Quali problemi esistono in ordine alla necessità di creare nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina attesa l'insufficienza degli svincoli esistenti e l'aumento del volume dei traffici che discenderà con la creazione delle nuove strutture portuali;

Non sono competente a rispondere

15) E' opportuno graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del piano regolatore portuale secondo un ordine prioritario e da quali opere si dovrebbe incominciare ad attuare la variante stessa;

Non sono competente a rispondere

PUNTO 4

- L'esigenza di creare banchine specializzate o preferenziali è anche sentita dal punto di vista doganale - ciò soprattutto è necessario per il traffico cerealicolo che, per la natura stessa degli impianti situati su banchine, nonché per le necessità di smistamento dei prodotti dai silos all'entroterra, debbono avere a disposizione e banchine specificamente idonee ed attrezzate ed impianti che consentano agevolmente la uscita dal Porto dei prodotti. E' da considerare pertanto inopportuno, anche dal punto di vista meramente doganale, che negli spazi riservati ai settori cerealicoli possano agire, ingenerando notevole confusione, altri operatori intenti ad altri settori.

- Discorso particolare merita il traffico di "Containers"

Il Porto e la Dogana di Ancona stanno assumendo un'importanza di primo rilievo nei traffici oggi molto ambiti con il Medio Oriente. Il normale mezzo di trasporto delle merci è costituito dal containers.

La movimentazione di questi mezzi di trasporto è risultata, in questi ultimi tempi, raggiungere un incremento molto rilevante per i containers con merce in esportazione, mentre, data la carenza in Medio Oriente di materie atte ad essere trasportate con lo stesso mezzo (prodotti industriali ecc.) risulta irrilevante il movimento delle merci con reimpiego di containers vuoti al ritorno - Si assiste quindi all'arrivo quotidiano di containers vuoti.

Una tale situazione crea problemi per la tutela degli interessi erariali.

- A maggiore garanzia del fisco occorrerebbero :

- a) moli attrezzati unicamente per il servizio containers;
- b) uffici doganali e della Guardia di Finanza decorosi ed idonei per il disbrigo ordinato in loco delle operazioni doganali;
- c) strutture idonee a separare la merce estera da quella nazionale;
- d) appositi recinti di temporanea custodia per le merci estere;
- f) che containers vuoti, al fine di poter procedere agevolmente alla visita, siano depositati in una zona ben distinta da quelli pieni;
- g) che, in banchina per l'imbarco, sostino esclusivamente containers per i quali siano già state esaurite le formalità doganali presso gli stabilimenti o presso altre Dogane con esclusione quindi di merci da sottoporre a verifica doganale in loco.

Qualora si voglia mantenere la possibilità di procedere in banchina alla verifica doganale per le merci in esportazione, la stessa banchina dovrà essere attrezzata in modo da tener separate le merci da inviare direttamente all'imbarco da quella da sottoporre a verifica, con la necessità quindi di ulteriori strutture (pianali di scarico, tettoie per riparare le merci e le persone dalle inclemenze atmosferiche, bilance di pesatura ecc.).

PUNTO 5

- L'attuale Stazione Marittima risulta inidonea a svolgere il servizio viaggiatori per i seguenti motivi in quanto gli attracchi attualmente praticabili sono scarsi in relazione agli arrivi per cui si deve procedere allo svolgimento del servizio doganale viaggiatori in banchine non attrezzate allo scopo.

Pertanto è necessario :

- a) o aumentare gli attracchi da adibire a solo servizio viaggiatori almeno nella stagione turistica (con la costruzione di idonee strutture anche presso i nuovi attracchi : uffici, transennatura, illuminazione ecc.)
- b) o scaglionare durante la settimana gli arrivi e le partenze di navi passeggeri in modo da evitare che il traffico si condensi caoticamente nelle giornate festive e prefestive.

Inoltre :

- 1) Manca in modo assoluto un'adeguata transennatura che conduca necessariamente il viaggiatore al posto di dogana, sia per l'imbarco sia per lo sbarco;
- 2) deve essere assicurato il servizio assistenza A.C.I. ai viaggiatori anche nei giorni festivi e prefestivi;
- 3) debbono operare, come cambiavalute, una o più banche autorizzate nell'ambito portuale ed il loro orario di servizio deve essere in relazione all'arrivo od alla partenza di navi passeggeri, in modo da garantire il turista da speculazioni di privati.

PUNTO 6

E' assolutamente indispensabile liberare il Porto dai mezzi e dalle persone che in esso non operano -

Quindi è :

- da vietare l'uso dell'area antistante la Stazione Marittima come par-

./.

- cheggio autorizzato a ridosso del centro cittadino -
- da impedire la possibilità di entrare nel Porto e di circolarvi senza motivo attinente all'attività portuale -
- da limitare al massimo le autorizzazioni per l'ingresso nel Porto con propri automezzi.

PUNTO 7

Le migliori infrastrutture da suggerire sono :

- ampia strada -
- ponte sulla rete ferroviaria -
- recinzione del Porto industriale -
- varco di entrata a sud e di uscita a nord.

PUNTO 8

- Le attuali strutture di attracco per il naviglio da pesca sono abbastanza buone, tuttavia per evitare il disagio derivante da una insufficiente disponibilità di spazio si dovrebbe :
- a) disporre altrove l'attracco della draga e delle altre imbarcazioni comprese quelle della Guardia di Finanza che attualmente sostano in quello specchio d'acqua -
- b) liberare la zona antistante la Sezione Mandracchio da camions e corriere ivi parcheggiati.

PUNTO 9

- La Marina Militare dovrebbe traslocare presso altre banchine per lasciare spazio alle navi viaggiatori, in quanto la banchina Nazario Sauro, trovandosi nei pressi della Stazione Marittima, è indispensabile all'attracco delle navi passeggeri.

PUNTO 10

- Si ritiene che gli scali ferroviari nell'ambito portuale debbano essere potenziati e l'esigenza immediata è rappresentata da un bilico moderno con una portata diversa dalla attuale, tale da consentire la pesatura in unica soluzione.

PUNTO 11

- Pur riconoscendo la necessità di creare un bacino di carenaggio, attualmente non esiste una ubicazione nell'ambito portuale da indicare; tuttavia una sua sistemazione adeguata potrebbe essere trovata nella zona industriale.

PUNTO 12

E' opportuno che siano realizzate le seguenti opere :

- Spazi necessari per istituire magazzini di temporanea custodia al fine di depositarvi merci sbarcate in attesa di sdoganamento -
- alloggi per il personale della Dogana mediante ristrutturazione di edifici demaniali già esistenti -
- posti di controllo della Guardia di Finanza -
- costruzione di un capannone per la visita delle merci -
- ampliamento degli spazi (e loro delimitazione) da adibire alla visita degli automezzi -
- sistemazione del varco Da Ghio -
- migliorare e razionalizzare le attrezzature per la pesa che attualmente risultano insufficienti -
- disporre lo svincolo di merci della zona industriale Porto dalla zona portuale di influenza delle attività doganali -
- assicurare una vera recinzione del Porto, nella zona di interesse doganale, tale da tutelare l'Erario e consentire l'ordinato lavoro al ceto operativo.

PUNTO 13

- * 1) Da una nuova sistemazione della zona portuale attualmente occupata dai silos dovrebbe evidenziarsi la possibilità di recintare l'ambito in atto adibito allo sbarco ed al carico di prodotti cerealicoli in modo da consentire, ove la realizzazione sia tecnicamente possibile, il collegamento dei silos stessi con la viabilità extraurbana direttamente a mezzo di una nuova strada che escluda il traffico pesante dalla città e dal varco Mandracchio che attualmente rappresenta un notevole intralcio.

Una tale soluzione permetterebbe anche un più agevole sviluppo delle attività turistico-commerciali connesse con i padiglioni della Fiera della Pesca.

- 2) si riconferma che la presenza nel Porto del traffico cittadino di transito e di sosta impedisce una corretta ed ordinata viabilità nell'ambito portuale precludendo persino ai mezzi ferroviari la normale percorrenza sui binari con disservizi intuibili per il carico e lo scarico delle merci.

./.

SEGUE PUNTO 13

E' pertanto da assolutamente vietare la sosta e l'ingresso di autoveicoli privati estranei all'attività portuale.

- 3) E' necessario arretrare il varco doganale "Da Ghio" di circa 200 metri : la richiesta è stata già avanzata alle autorità competenti e se ne attende la realizzazione.-



IL CAPO DELLA CIRCOSCRIZIONE
PRIMO DIRIGENTE
(Dr. A. Caccavale)

F/L

24

Repubblica Italiana
MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OPERE MARITTIME
A N C O N A

COMMISSIONE
MARITTIMA

TITOLA

OGGETTO: Studio del progetto di varian
tore del porto di ANCONA -
- Q U E S T I O N A R I O -

P. ANCONA 24

regola=

1) Le opere foranee di protezione
sono sufficienti a difendere il
bacino portuale esistente;

Non più. E' necessario e urgente protegge-
re la nuova darsena 24.25.26 ed il nuovo
porto dei Cantieri Navali Riuniti.

2) In relazione alle prospettive di
aumento di traffico si rende ne-
cessario l'estensione delle ope-
re foranee di protezione per la
acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi;

Si. Sono opere prioritarie per poter costrui-
re in acque tranquille. Si preferirebbe un si-
stema di dighe curvilinee al posto della diga
foranea che potrebbe produrre variazioni ba-
timetriche.

3) Nell'ipotesi di ampliamento delle
opere foranee in modo da compren-
dere nello specchio acqueo protet-
to anche le aree del cantiere na-
vale in osservanza al voto n° 191
del 12/3/1975 del Consiglio Supe-
riore dei LL.PP., in quali fonda-
li si deve far ricadere la nuova
imboccatura portuale, avendo ri-
guardo all'aumentato tonnellaggio
delle navi e alle nuove tecniche
di trasporto marittimo che richie-
dono banchine attraccabili in al-
ti fondali ed al fatto che le ca-
ratteristiche morfologiche del pa-
raggio di Ancona consentono di
raggiungere facilmente i fondali
profondi;

Con il sistema delle dighe curvilinee si pos-
sono raggiungere fondali di diversa entità u-
sfruendo di più entrate.

<p>4) In relazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (containerizzati, lash, cerealico, rotami di ferro ecc...) ed alle esigenze di determinati servizi (buncheraggio navi, ormeggio petroliere, depurazione acque di zavorra ecc...) <u>esiste la necessità di creare banchine specializzate, preferenziali e terminali;</u></p>	<p>Sl. Ma solo per quei carichi che richiedono sistemazioni fisse e speciali banchine. Es.: grue portacontainers - silos - depositi costieri.</p>
<p>5) Quali esigenze di <u>potenziamento, adeguamento e miglioramento strutturale</u> richiede l'<u>aumentato traffico passeggeri</u> a cominciare dalla Stazione marittima;</p>	<p>Riorganizzare l'intera Stazione Marittima che non è stata <u>prevista per il traffico autoveicoli</u>. Completarne la costruzione sopraelevata. <u>Aumentare piazzali di sosta. Recingere l'intera zona riservata al traffico passeggeri. Prevedere invasatura per navi traghetto anche con carri ferroviari.</u></p>
<p>6) Stante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro <u>manipolazione sulle banchine</u>, quale <u>necessità di ristrutturazione e potenziamento</u> presenta il complesso <u>dei mezzi meccanici</u> che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti;</p>	<p>Dotare ogni banchina merci di almeno due grue di portate e caratteristiche da definire.</p>
<p>7) Quali infrastrutture si rendono <u>necessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con l'attività portuale</u> (cantieri minori, ZIPA, ecc.)</p>	<p>Scali di alaggio per i Cantieri minori. in un primo momento anche senza <u>protezione</u> dell'opera della parte mare.</p>

<p>8) Nell'ipotesi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandracchio) <u>quali necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;</u></p>	<p>Estendere la zona anche al di fuori del Mandracchio, per assicurare ormeggio almeno a 100 pescherecci. Tubolature di banchina per rifornimento gasolio ed acqua.</p>
<p>9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla <u>Marina Militare</u> richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;</p>	<p>Prevedere accentramento, per il tempo di pace, al Molo Nord con nuova cabina elettrica ed altre attrezzature nautiche da definire.</p>
<p>10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili <u>quali esigenze di potenziamento e ristrutturazione hanno gli impianti di binari e di scali ferroviari esistenti nell'ambito portuale;</u></p>	<p>Servire ogni banchina destinata alle merci di binari per carri e l'ambito portuale di almeno due cabine di pesa. Eliminare a qualsiasi costo il passaggio a livello del Mandracchio mediante creazione di sopraelevata sulla Via da Chio.</p>
<p>11) Esiste la necessità di creare un <u>bacino di carenaggio</u> e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;</p>	<p>Si. Per scafi sino ad almeno 8.000 T. ma del tipo galleggiante e da ormeggiarsi nel nuovo Mandracchio esternamente ai Cantieri minori.</p>
<p>12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare <u>l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;</u></p>	<p>Le sedi per uffici attualmente esistenti sembrano sufficienti. Occorre creare uno stabile che funzioni da torre di controllo ove ubicare piloti - ormeggiatori - posto di attesa per i rimorchiatori - stazione radar. Occorrono piccoli distaccamenti - posti di guardia per polizia - finanza - Capitaneria - Vigili del Fuoco. Occorre recinto per parcheggio - officina di mezzi meccanici.</p>

13) Quali sono i punti di maggior <u>strozzatura che al momento manifesta la viabilità interna del porto</u> e quali sono i problemi e le necessità in ordine alla razionalizzazione e regolamentazione del traffico degli automezzi e ferroviario nel porto (creazione di aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari, aree di smistamento, intersezione viabilità ferroviaria e stradale, sedi sopraelevate);	Vedi anche punto 10. E' prioritaria, anche più del punto 2), la soluzione dei problemi vari del porto mediante creazione di uno <u>svincolo a nord da zona sud del porto a Torrette</u> ; di uno svincolo a sud da zona sud collegato con sot rapasso Mandracchio verso zona nord; di area di parcheggio per autoveicoli pesanti in arrivo e partenza (con piccolo distaccamento doganale); di area di parcheggio per autovetture.
14) Quali problemi esistono in ordine alla necessità di <u>creare nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina</u> attesa l'insufficienza degli svincoli esistenti e l'aumento del volume dei traffici che discenderà con la creazione delle nuove strutture portuali;	Vedi punto 13 - Gli accessi al porto saranno gli attuali; con l'aggiunta della sopraelevata da cavalcavia su Via XXIX Settembre varco Mandracchio via da Chio per istituire un senso unico di entrata ed uscita dalla zona Centro e Nord del porto.
15) E' opportuno <u>graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del piano regolatore portuale secondo un ordine prioritario e da quali opere si dovrebbe incominciare ad attuare la variante stessa</u> ;	Si. 1° svincolo a Nord. 2° svincolo Mandracchio. 3° scali di alaggio - 4° dighe curvilinee - 5° Diga davanti alla ZIPA - 6° Nuova darsena banchine 27 - 28 - 29 - 7° Nuova darsena banchine 27 - 28 - 29 - 8° Bacino galleggiante - 9° Porticciolo turistico e via dicendo.

p/r

Ug

4) In relazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (containerizzati, lash, cerealico, rotami di ferro ecc...) ed alle esigenze di determinati servizi (bun-cheraggio navi, ormeggio petrolie-re, depurazione acque di zavorra ecc...) esiste la necessità di creare banchine specializzate, pre-ferenziali e terminali;

5) Quali esigenze di potenziamento, adeguamento e miglioramento strut-turale richiede l'aumentato traf-fico passeggeri a cominciare dal-la Stazione marittima;

6) Stante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro mani-polazione sulle banchine, quale ne-cessità di ristrutturazione e po-tenziamento presenta il complesso dei mezzi meccanici che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti;

7) Quali infrastrutture si rendono ne-cessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con l'attività portuale (cantieri minori, ZIPA, ecc.)

8) Nell'ipotesi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandracchio) quali necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;

9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla Marina Militare richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;

10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di potenziamento e ristrutturazione hanno gli impianti di binari e di scali ferroviari esistenti nell'ambito portuale;

11) Esiste la necessità di creare un bacino di carenaggio e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale;

12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto;

13) Quali sono i punti di maggior strozzatura che al momento manifesta la viabilità interna del porto e quali sono i problemi e le necessità in ordine alla razionalizzazione e regolamentazione del traffico degli automezzi e ferroviario nel porto(creazione di aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari, aree di smistamento, intersezione viabilità ferroviaria e stradale, sedi sopraelevate);

14) Quali problemi esistono in ordine alla necessità di creare nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina attesa l'insufficienza degli svincoli esistenti e l'aumento del volume dei traffici che discenderà con la creazione delle nuove strutture portuali;

15) E' opportuno graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del piano regolatore portuale secondo un ordine prioritario e da quali opere si dovrebbe incominciare ad attuare la variante stessa;

OGGETTO : Studio del progetto di variante al vigente piano regolatore
del porto di ANCONA -
- Q U E S T I O N A R I O -

- | | |
|---|---|
| 1) <u>Le opere foranee di protezione sono sufficienti a difendere il bacino portuale esistente ?</u> | Attualmente sì.- Ma con la costruzione delle opere foranee del Cantiere Navale e con la costruzione in atto della darsena al molo Sud le nuove banchine 23, 24, 25 saranno investite da un forte movimento di risacca con i venti dal IV quadrante.
Occorrerà pertanto predisporre nuove idonee opere di protezione. |
| 2) <u>In relazione alle prospettive di aumento di traffico si rende necessario l'estensione delle opere foranee di protezione per la acquisizione di nuovi specchi acquei tranquilli dove costruire banchine e piazzali operativi;</u> | La realizzazione di nuove banchine operative al di fuori dall'attuale bacino portuale richiede necessariamente la costruzione di adeguate opere foranee di protezione. |
| 3) <u>Nell'ipotesi di ampliamento delle opere foranee in modo da comprendere nello specchio acqueo protetto anche le aree del cantiere navale in osservanza al voto n° 191 del 12/3/1975 del Consiglio Superiore dei LL.PP., in quali fondali si deve far ricadere la nuova imboccatura portuale, avendo riguardo all'aumentato tonnellaggio delle navi e alle nuove tecniche di trasporto marittimo che richiedono banchine attraccabili in alti fondali ed al fatto che le caratteristiche morfologiche del paraggio di Ancona consentono di raggiungere facilmente i fondali profondi;</u> | La nuova imboccatura portuale dovrà essere ubicata necessariamente su fondali idonei per consentire l'accesso delle navi a tutte le attuali banchine ed a quelle in corso di realizzazione o che potranno essere successivamente progettate. |

4) Inrelazione a determinate tendenze dei traffici marittimi, (containerizzati, lash, cerealico, rottami di ferro ecc...) ed alle esigenze di determinati servizi (buncheraggio navi, ormeggio petroliere, depurazione acque di zavorra ecc...) esiste la necessità di creare banchine specializzate, preferenziali e terminali;

Le banchine specializzate o preferenziali consentono indubbiamente un agevole sviluppo di determinate correnti di traffico. Il porto di Ancona non dispone però di molte banchine operative commerciali per cui se si eccettuano quelle preferenziali per il traffico delle granaie banchine 20, 21 e 22 tutte le altre devono necessariamente avere caratteristiche per un traffico poliedrico. Tuttavia il crescente traffico di containers dovrà far prevedere una sufficiente attrezzatura per tale tipo di traffico sulle costruende banchine della nuova darsena, in quanto saranno le uniche a disporre di un vasto piazzale, idoneo per la movimentazione e depositi di containers. Occorrerà inoltre prevedere su qualche banchina impianti idonei per la movimentazione di merci in polvere, quali ad esempio caolino e fosfati, sì da evitare inquinamento atmosferico.

5) Quali esigenze di potenziamento, adeguamento e miglioramento strutturale richiede l'aumentato traffico passeggeri a cominciare dalla Stazione Marittima?

L'aumentato traffico passeggeri richiede un adeguamento strutturale della Stazione Marittima. Sarebbe opportuno quindi prevedere l'estensione dei servizi della Stazione Marittima nel fabbricato prospiciente la banchina 13 attualmente occupato dai magazzini doganali, che dovrebbero essere dislocati in altra zona portuale;

6) Stante il bisogno di accelerare al massimo le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci e la loro manipolazione sulle banchine quale necessità di ristrutturazione e potenziamento presenta il complesso dei mezzi meccanici che sempre più deve garantire servizi altamente efficienti per una economia dei trasporti?

Dopo le forniture in corso, l'A.M.M. disporrà di un parco grues ~~esistente~~ sufficiente per le esigenze del porto di Ancona. Occorre invece aumentare il personale tecnico (operai e manovratori) dei mezzi e prevedere una razionale manutenzione degli stessi sì da evitare in ogni caso la non operatività di una banchina in mancanza di nuove. Occorre inoltre spostare al più presto le 2 grues attualmente sulla banchina 22; quasi diuturnamente impegnate da navi cerealicole, alla banchina 3.

7) Quali infrastrutture si rendono necessarie per favorire la creazione di quei complessi industriali che hanno connessione con la attività portuale (cantieri minori, ZIPA, ecc.)

Per lo svolgimento dell'attività della cantieristica minore nella zona ZIPA sarà necessario realizzare idonei scali di alaggio. Allo scopo di non appesantire maggiormente il traffico del varco al Mandracchie specie allorché entreranno in funzione le costruende banchine 23 - 24 e 25, è necessario prevedere una sbocca alternata al predetto varco che potrebbe essere realizzata con una sopraelevata che partendo dalla zona sud del porto e dall'area ZIPA si vada a collegare con la statale e con l'autostrada. Attraverso tale strada dovrebbe svolgersi anche il traffico proveniente all'area ZIPA.

8) Nell'ipotesi che il naviglio da pesca utilizzi le attuali strutture di attracco (Mandracchie) quali necessità si presenterebbero per un miglioramento delle stesse strutture ed un adeguamento delle attrezzature esistenti;

Si rende necessario il trasferimento fuori del porto della nautica da diporto e della attività cantieristica minore.

9) Le attrezzature, le installazioni e gli ormeggi esistenti riservati alla Marina Militare richiedono un adeguato miglioramento e potenziamento;

Si. Sarebbe opportuno che al riguardo fosse sentita l'Autorità Militare-Marittima anche alla luce della diversificazione e standardizzazione delle unità militari.

10) In relazione ai traffici presenti e quelli ipotizzabili quali esigenze di potenziamento e ristrutturazione hanno gli impianti di binari e di scali ferroviari esistenti nell'ambito portuale?

Occorre ristrutturare l'intero sistema di binari ferroviari o, eliminando quei tratti di binari non necessari ed eventualmente modificando il passaggio di qualche tratto ferroviario esistente in modo da rendere il sistema più scorrevole e funzionale. Il piano va studiato di concerto con l'azienda delle FF.SS.; sarà necessario reperire delle aree per la creazione di un parco ferroviario per i vagoni in attesa di carica o di discarica o per l'esecuzione di operazioni doganali, in modo da non ingolfare con la loro presenza il sistema viario del porto.

11) Esiste la necessità di creare un bacino di carenaggio e quale sarebbe la ubicazione più adatta nell'ambito portuale?

La costruzione di un bacino di carenaggio è senz'altro auspicabile, ma la ristrettezza del bacino portuale attuale non ne consente l'ubicazione all'interno del porto e quindi sarà necessario reperire un'area idonea all'esterno dell'attuale ambito portuale.

12) Quali sono gli impianti, le attrezzature e le opere che devono essere realizzate, ampliate e migliorate per assicurare l'efficienza di tutti quei servizi che le varie Amministrazioni statali devono garantire nel porto?

Si ritiene utile prevedere la costruzione in posizione idonea di un edificio nel quale dovrebbero essere accentrati i servizi portuali di Pilotaggio, Ormeaggio, e Rimorchio con banchina prospiciente per l'ormeggio dei mezzi nautici di detti servizi. Occorrerà, inoltre, considerare la necessità di allontanare dall'area portuale il servizio di sdoganamento di merci ^{non} destinati al porto che attualmente ne intralciano la funzionalità.

<p>13) Quali sono i punti di maggior <u>strozzatura</u> che al momento manifestano la <u>viabilità interna del porto</u> e quali sono i problemi e le necessità in ordine alla razionalizzazione e regolamentazione del traffico degli auto-mezzi e ferroviario nel porto (creazione di aree di parcheggio, sosta convogli ferroviari, aree di smistamento, intersezione viabilità ferroviaria e stradale, sedi sopraelevate);</p>	<p>La maggior strozzatura alla viabilità del porto si verifica al varco del Man- dracchio anche per la presenza in loco del passaggio a livello. E' necessaria quanto al più presto realizzare uno sbocco alternato a tale varco come già indicato al precedente punto 7.</p>
<p>14) Quali problemi esistono in ordine alla <u>necessità di creare nuove connessioni della viabilità portuale con la rete stradale cittadina</u> attesa l'insufficienza degli svincoli esistenti e l'aumento del volume dei traffici che discenderà con la creazione delle nuove strutture portuali;</p>	<p>Vedasi punti precedenti 7 e 13</p>
<p>15) E' opportuno <u>graduare l'esecuzione delle opere contemplate nella variante del piano regolatore portuale secondo un ordine prioritario</u> e da quali opere si dovrebbe incominciare ad attuare la variante stessa;</p>	<p>La graduale esecuzione di opere contemplate nella variante al piano regolatore comporta l'esigenza del seguente ordine prioritario.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Esecuzione di opere foranee di difesa per l'acquisizione di nuovi bacini portuali. 2) Costruzione di nuove banchine con idonei piazzali ed arredamenti delle banchine adeguatamente alle evoluzioni dei traffici.

Repubblica Italiana
MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OPERE MARITTIME
A N C O N A

COMPAGNIA
LAVORATORI
PORTUALI
2

OGGETTO: Studio del progetto di variante al vigente piano regolatore del porto di ANCONA -
- Q U E S T I O N A R I O -

1) Le opere foranee di protezione
sono sufficienti a difendere il
bacino portuale esistente;

NO

2) In relazione alle prospettive di
aumento di traffico si rende ne-
cessario l'estensione delle ope-
re foranee di protezione per la
acquisizione di nuovi specchi
acquei tranquilli dove costruire
banchine e piazzali operativi;

SI

3) Nell'ipotesi di ampliamento delle
opere foranee in modo da compren-
dere nello specchio acqueo protet-
to anche le aree del cantiere na-
vale in osservanza al voto n° 191
del 12/3/1975 del Consiglio Supe-
riore dei LL.PP., in quali fonda-
li si deve far ricadere la nuova
imboccatura portuale, avendo ri-
guardo all'aumentato tonnellaggio
delle navi e alle nuove tecniche
di trasporto marittimo che richie-
dono banchine attraccabili in al-
ti fondali ed al fatto che le ca-
ratteristiche morfologiche del pa-
raggio di Ancona consentono di
raggiungere facilmente i fondali
profondi;

+ 15 mt

SEGUE PUNTO 13

pertanto da assolutamente vietare la sosta e l'ingresso di autoveicoli privati estranei all'attività portuale.

necessario arretrare il varco doganale "Da Ghio" di circa 200 metri : la richiesta è stata già avanzata alle autorità competenti e ne attende la realizzazione.-



IL CAPO DELLA CIRCOSCRIZIONE
PRIMO UFFICIALE
(Dr. A. Caccavale)