

PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

Il ridosso naturale creato dal capo roccioso su cui ricade attualmente la città di Anzio è stato utilizzato fin dalla preistoria per l'ormeggio e la sosta di imbarcazioni effettuanti attività commerciali. In epoca storica Anzio fu abitata dapprima da una popolazione di origine volsca, quindi, dopo aspri combattimenti, divenne colonia romana.

Vi nacque Nerone, che la dotò di un vasto porto i cui resti sono ancora oggi osservabili sia in terraferma che al di sotto del livello medio marino (al giorno d'oggi più elevato di circa 2,00 m rispetto agli inizi dell'era cristiana).

Il porto, dopo la caduta dell'impero romano, fu utilizzato saltuariamente nel medioevo ma rinacque a nuova vita sotto il papato di Innocenzo XII (intorno al 1700), che fece costruire un nuovo molo (detto appunto Innocenziano) radicato ai ruderi di levante del porto antico ed orientato all'incirca verso Torre Astura.

Il nuovo porto, pur assicurando un vivace traffico commerciale, fu soggetto fin dall'inizio ad un rilevante fenomeno di insabbiamento, per contrastare il quale vennero suggeriti numerosi rimedi, senza successo. L'efficienza del porto ha potuto essere assicurata, fino ai giorni nostri, solo con un'opera periodica di dragaggio.

Dall'epoca dell'Unità d'Italia le modifiche ed i miglioramenti introdotti rispetto al porto innocenziano non sono stati sostanziali. Nel secolo passato il porto ha mantenuto una vocazione commerciale e peschereccia e fu dotato perfino di un binario ferroviario per facilitare i collegamenti con l'entroterra.

Gradualmente però la città di Anzio ha sviluppato una vocazione prettamente turistica, soprattutto dopo l'avvenuta bonifica delle paludi pontine, ed il porto ha spostato il proprio settore di interesse verso le imbarcazioni da diporto ed il traffico di passeggeri, prevalentemente in direzione dell'arcipelago pontino, mentre l'attività peschereccia restava stabile o subiva addirittura una contrazione.

Da numerosi anni è evidente che il porto nella sua configurazione attuale non è sufficiente a soddisfare le nuove esigenze e per di più non offre il vantaggio di una razionale compenetrazione con l'adiacente centro abitato. Ciò ha reso indispensabile l'approntamento di un nuovo piano regolatore, basato su un'analisi accurata degli inconvenienti del porto attuale, delle necessità sia portuali che cittadine, delle potenzialità di sviluppo.

Per una lungimirante decisione dell'Amministrazione cittadina, la pianificazione del nuovo porto ha potuto procedere di pari passo con quella del centro abitato, affidata al Prof. Arch. P.L. Cervellati.

Ciò ha consentito di sviluppare il progetto in piena unità di intenti fra specialisti dei due tipi di pianificazione territoriale, contemperando esigenze che talvolta non vengono prese in considerazione muovendosi all'interno di una prospettiva monotematica.

ANALISI SWOT

STRENGTHS punti di forza, WEAKNESS punti deboli, OPPORTUNITIES opportunità di sviluppo, THREATS minacce e rischi di recessione

Punti di forza

- Posizione geografica favorevole per la vicinanza a Roma e quindi ad un grande bacino d'utenza; per la prossimità di mete importanti quale le Isole Pontine, il Circeo e la costa vicina, i porti di Roma (Ostia e Fiumicino);
- Presenza consolidata di una flotta nautica importante;
- Tradizione marinara, che si estrinseca tuttora attivamente nell'attività di pesca e cantieristica;
- Importanza dal punto di vista del traffico passeggeri;
- Presenza di importanti vestigia del passato;
- Ottima ricettività turistica;
- Buon collegamento ferroviario con Roma;
- Presenza di siti archeologici (grotte e villa di Nerone, porto antico, castello Innocenziano) e di attrattive turistiche importanti (Villa Borghese, Villa Spigarelli, in futuro il Casinò).

Pericolo di recessione

- Perdita di una clientela affezionata, attratta da porti vicini più efficienti;
- Possibilità di abbandono del porto da parte di linee di navigazione esistenti;
- Riduzione dell'occupazione in un comune che risente di una flessione nell'attività industriale e la cui vocazione è tipicamente turistica;
- Decadimento della qualità dell'offerta turistica, che si identifica sempre di più in un turismo povero, a sfavore di un turismo "ricco", che genera a sua volta ricchezza.

Punti di debolezza

- Difficoltà dei collegamenti stradali, sia dal punto di vista della viabilità principale che di quella comunale;
- Mancanza di uno o più "ingressi" ben definiti al porto, a cui si perviene in modo disordinato da numerose strade;
- Problemi di interrimento del porto, che hanno dato luogo più volte a difficoltà di accesso e ad incidenti gravi, nonché provocato la sospensione delle linee di comunicazione con le Isole Pontine;
- Disordine accentuato della gestione portuale, con una serie di organizzazioni di dimensioni talvolta minime che gestiscono zone portuali a loro concesse, senza un disegno logico complessivo;
- sottrazione al godimento pubblico dell'intera zona di porto adiacente alla riviera Zanardelli, più prossima al centro cittadino e soffocata da una serie ininterrotta di cantieri e di circoli sportivi;
- Inquinamento dello specchio acqueo, dovuta all'assenza di ogni regolamentazione nell'attività cantieristica e di pesca.

Opportunità di sviluppo

- Diventare un centro nautico di grande importanza, destinato ad accogliere manifestazioni sportive di risonanza nazionale ed internazionale, nel solco di una tradizione che è rimasta viva nonostante gli inconvenienti del porto attuale;
- Accogliere imbarcazioni turistiche di ogni taglia, compresi i mega yachts e barche d'epoca, con sviluppo dell'occupazione e del turismo;
- Favorire la crescita del traffico passeggeri, da non legare solo al collegamento con le isole pontine, ma anche a collegamenti con altre località (Capri, Ischia, Sardegna) e all'accosto di navi da crociera;
- Stimolare la nascita di un nuovo waterfront cittadino, collegato direttamente al centro storico ed in grado di consentire il godimento del porto alla cittadinanza ed ai turisti, rendendo la via Zanardelli un lungomare piacevole e pieno di vita.

LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL NUOVO PRP

- Ampliare il porto in modo da renderlo atto a ricevere in modo razionale e moderno una flotta turistica ben più numerosa e consistente dell'attuale e da fornire adeguate strutture di ricezione alla flotta da pesca ed al traffico passeggeri;
- Suddividere fisicamente le diverse attività che si svolgono nel porto;
- Assicurare spazi adeguati all'attività cantieristica, che gode di una meritata fama in campo nazionale e costituisce una importante fonte di lavoro;
- Realizzare un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una completa riconversione del water-front cittadino nel rispetto delle linee di sviluppo previste nell'attuale revisione del piano regolatore urbanistico;
- Formulare ipotesi sul miglioramento dei collegamenti stradali con il porto, agendo sia sulla viabilità urbana che su quella extraurbana;
- Tenere conto delle necessità della nautica "minore" attraverso la massima facilitazione al sistema terra-mare;
- Migliorare il transito dei sedimenti messi in moto dal moto ondoso e dalle conseguenti correnti litoranee, evitando la formazione di barre sabbiose all'imboccatura e riducendo gli oneri di escavazione;
- Adottare i provvedimenti necessari per stabilizzare la spiaggia compresa fra i comuni di Anzio e Nettuno.

Descrizione del nuovo piano

La configurazione prescelta per il nuovo piano regolatore, dopo un confronto accurato con soluzioni alternative ed un processo di “ottimizzazione” guidato anche da una valida modellazione matematica degli aspetti più tipicamente marittimi, è caratterizzata da:

- un bacino dedicato unicamente alla navigazione da diporto, corrispondente all’incirca al bacino esistente;
- un nuovo bacino posto a sud dell’attuale e destinato all’attività di pesca, alla cantieristica, al trasporto di passeggeri ed alla navigazione da diporto;
- una banchina di elevata lunghezza (circa 300 m) interposta fra i due bacini, denominata “polifunzionale” in quanto offre la possibilità di essere destinata a diversi usi (crocieristici, sportivi, ricreativi, etc.) e di accogliere i mezzi delle Autorità (Capitaneria, Carabinieri, Polizia, Finanza).

Si riportano le caratteristiche fondamentali del nuovo progetto.

Bacino esistente ristrutturato

Area specchio acqueo	136.000 m ²
Aree a terra:	
• per la nautica da diporto	38.000 m ²
• per gli usi cittadini (“waterfront”)	44.000 m ²
Ricettività di barche di lunghezza compresa fra 8 e 50 m	n°791
Parcheggi a servizio della nautica da diporto (60% dei posti barca)	n°475
Parcheggi pubblici	n°215
Il bacino comprende:	
• scivolo pubblico per alaggio e varo imbarcazioni	
• spazi per circoli nautici e attività sportive diverse (tavole a vela, etc.)	
• edifici a servizio della nautica da diporto (servizi, club nautico, etc.)	

Nuovo bacino

Area specchio acqueo	134.000 m ²
Aree a terra (solo molo di sopraflutto):	18.500 m ²
• per l’attività di pesca	3.000 m ²
• per l’attività cantieristica	11.000 m ²
• per la nautica da diporto	51.000 m ²
Ricettività di barche da diporto di lunghezza compresa fra 8 e 50 m	n°291
Ricettività di imbarcazioni da pesca di lunghezza compresa fra 6 e 30 m	n°103

Ricettività di natanti per trasporto passeggeri:

- 2 attracchi per traghetti con rampa per carico e scarico autoveicoli
- 3 attracchi per aliscafi

Parcheggi a servizio della nautica da diporto		n°291
Parcheggi a servizio della pesca	70+88(pubblici)=	n°158
Parcheggi a servizio dell’attività cantieristica	130(riservati)+86(pubblici)=	n°216
Parcheggi a servizio del traffico passeggeri		n°430

Il bacino comprende:

- edifici a servizio dell’attività di pesca (deposito e conservazione del pesce, vendita all’incanto ed al pubblico)
- edifici a servizio della nautica da diporto
- capannoni ed edifici per attività cantieristica e per rimessaggio di piccole imbarcazioni
- stazione marittima
- torre di controllo a servizio dei due bacini
- eliporto sulla testata del molo di sopraflutto

Banchina di collegamento fra i due bacini (Vecchio molo Innocenziano prolungato)

Lunghezza banchina: 300 m

Profondità al piede: 5,00 m

Area a terra:

affacciate al porto esistente

affacciate al nuovo bacino

- per il traffico passeggeri
- per la cantieristica
- per viabilità e parcheggi

13.000 m²

11.000 m²

32.500 m²

18.500 m²

COMPOSIZIONE DEL GRUPPO DI LAVORO

ASPETTI MARITTIMI

MODIMAR S.r.l.

Coordinamento generale:

Prof. Ing. Alberto Noli

Prof. Arch. Giancarlo Capolei

STUDIO 3C+T Capolei – Cavalli Architetti Associati

Arch. Fabrizio Capolei
Arch. Pierfrancesco Capolei (coordinatore)
Arch. Giunio Valerio Cavalli

Configurazione portuale ed opere marittime: Prof. Ing. Alessandro Togna

Prof. Ing. Paolo De Girolamo
Dott. Ing. Mauro Marini
Dott. Ing. Paolo Contini

Arch. Paolo Romano Cavalli

Arch. Andrea Amelio
Arch. Gabriele Bonaiuto
Arch. Michele Guidi

Studi meteomarini:

Dott. Ing. Davide Saltari
Dott. Ing. Giancarlo Milana

Arch. Fabio Schingo

Arch. Claudio Mercuri

Trasporto litoraneo:

Dott. Ing. Fabio Mondini
Dott. Ing. Rodolfo Piscopia

Elaborati grafici:

Geom. Severino Cioci

Editing:

Rag. Lucilla Mozzetti

STUDIO DI INSERIMENTO AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

Arch. Fulvio Scapellati (coordinatore)
Arch. Paolo Zucconi
Arch. Renato Lucchetti