



Consiglio Superiore
DEI

LAVORI PUBBLICI

SEZIONE III^a

LA SEZIONE

Adunanza del 20/4/ 1977

N.° del Protocollo 255

OGGETTO

CATANIA - Porto di Catania -
proposta di variante al vigen-
te piano regolatore.-

- VISTA la nota n.1401 - Div.1^a -
OM in data 8/4/77 con la quale la
Direzione Gen.le per le OO.MM. in-
via per esame e parere l'affare in
argomento;
- ESAMINATI gli atti;
- UDITA la Commissione Relatrice :
(Vitellozzi, Baratono, Ricciardi, Di
Paola, Balducci, Della Corte, Onufrio);

P R E M E S S O

CARATTERISTICHE E SITUAZIONE DEL PORTO:

Il Porto di Catania, classificato
nella 2^a cat. 1^a classe con R.D. 12
Febbraio 1888, n.5263, è situato sul-
la costa della Sicilia Orientale in
fondo alla grande insenatura compresa
fra il Capo Molino ed il Capo S.Croce.

Esso è costituito da un bacino com-
pletamente artificiale, racchiuso dal
molo foraneo di Levante della distesa
di circa m.1.925 e da un molo sottoflut-
to, a mezzogiorno lungo circa m.400.-

Detto porto risulta esposto a tut-
ti i mari compresi nel settore fra le
direzioni S.E. 1/4 S ed E.N.E.

I venti provenienti dal predetto
settore, che sono regnanti a Catania

specialmente nelle stagioni autunnali ed invernali, hanno tutti forza di sollevare violente agitazioni.

Il diagramma della frequenza dei venti, riportato nella planimetria generale, è stato desunto dalle statistiche anemometriche rilevate durante il periodo di osservazione 1946 - 1965, dalla stazione meteorologica dell'Aeroporto Militare di Catania Fontanarossa.

L'imboccatura portuale attuale ha ampiezza di circa m.240 in fondali compresi da mt. (-9,00) a mt. (-11,00).

Attualmente sono in corso lavori di escavazione a m.(-12,00) dall'imboccatura e dello specchio acqueo operativo interno.

Il fondale è costituito, prevalentemente, da sabbia con inclusioni di modeste quantità di limi e con presenze saltuarie di materiale lapideo.

In generale la roccia lavica della calata vulcanica che interessa la zona ove ricade il porto, si riscontra in fondali di m. (-30,00).

Al di sotto di tale quota è stata rilevata la presenza di argilla mista a sabbia.

Verso l'interno del porto la roccia, di natura lavica, si riscontra in fondali anche molto modesti.

Nell'interno del bacino, i fondali variano da un massimo di mt. (-9,00) ad un minimo di mt. (-5,00).

Le banchine di accosto hanno tiranti utili di mt.(-9,00) circa.

Attualmente sono in corso i lavori di adeguamento a m. (-12,00) della banchina di ponente dello sporgente centrale.

Lo specchio acqueo ridossato è soggetto ad interrimenti causati in prevalenza dalle torbide del fiume Simeto.

Tale fenomeno, negli ultimi anni si ritiene sia attenuato a seguito della realizzazione di una scogliera a Sud, a protezione dell'insabbiamento.

HINTERLAND DEL PORTO -

Il Porto di Catania riveste particolare importanza per il volume dei traffici commerciali connessi allo sviluppo industriale della zona e alla notevole produzione agricola del retroterra che interessa anche le provincie limitrofe.

Detto porto, infatti, trovasi in posizione pressoché baricentrica rispetto alla fascia costiera della Sicilia Orientale.

Sullo stesso gravitano, pertanto, tutti i traffici del vasto hinterland catanese.

Nel porto in parola hanno luogo, inoltre, trasporti specializzati per cereali, di containers e prodotti petroliferi.

Il movimento di merci rilevato per gli anni (1954 - 1975) è riportato nel relativo grafico allegato.

Detto scalo è anche collegato con servizi traghetti ai porti di Napoli e Malta.

AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGOLATORE -

L'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Palermo autorizzato dal Ministero dei LL.PP. di redigere l'aggiornamento al vigente Piano Regolatore del porto di Catania, ha promosso apposite conferenze di servizio per l'esame delle nuove opere preposte.

Risulta che ad una prima riunione del 29/1/1973, presso la Capitaneria di Porto di Catania, sono intervenuti: il Capo dell'Ufficio Tecnico del Comune di Catania, i rappresentanti della Camera di Commercio, della Circoscrizione della BF.SS., della Dogana, del Corpo dei Piloti e della Compagnia dei Lavoratori Portuali di Catania.

In seguito sono state tenute altre riunioni, presso la Camera di Commercio di Catania, allo scopo di recepire le richieste di tutti i settori interessati al potenziamento del

Porto di che trattasi.

L'Ufficio, tenuto conto delle richieste di un maggiore sviluppo delle banchine e di più ampie calate ed, in particolare, della necessità di dotare di maggiori fondali gli specchi acquei operativi del Porto ha redatto la presente proposta di aggiornamento del vigente piano regolatore.

Nella planimetria allegata sono indicate in rosso le seguenti proposte di nuove opere:

- PORTO COMMERCIALE

- Opere foranee

- Prolungamento del molo foraneo per circa mt.570, con struttura a svogliera, a protezione delle nuove infrastrutture portuali;

Banchinamenti

- Allargamento della banchina a ridosso del molo foraneo;
- tratto in radice, fra le progressive ml.240; 630, per attracco navi traghetto;
- tratto fra le progressive ml.630; 1.100 (richiesto dalla Capitaneria di Porto);
- banchina di attracco per navi traghetto alla radice della calata F.Crispi;
- prolungamento della banchina intestata al molo F. Crispi;
- costruzione nuova darsena industriale con fondali di mt. (-14,00) a sud del molo di mezzogiorno, con adeguate banchine a servizio della zona industriale e per il traffico containerizzato;
- demolizione del tratto terminale di ml.70 del molo di mezzogiorno.

ADEGUAMENTI

- adeguamento a m.(-12,00) della banchina di ponente dello sporgente centrale della banchina F.Crispi e della banchina Nord del molo di mezzogiorno, per consentire i tiranti utili richiesti dal traffico marittimo di grosso tonnellaggio./.

Escavazione

- Approfondimento a mt. (-12,00) dei fondali dell'area
acquei operativi compresi fra lo sporgente centrale, la ca-
lata F. Crispi e la banchina Nord del Molo e Lazzeretto;
- Approfondimento a mt. (-14,00) dei fondali della nuova dar-
sena.

Viabilità

- Sistemazione degli accessi portuali e dei raccordi con la
rete stradale esistente e con quella prevista dal P.R. del
la città;

Edilizia portuale

- Costruzione edifici a servizio dell'attività portuale (in-
dicati ai sensi dell'art.31 della L. 17/8/1942 n.1150 e del
lo art.10 della legge 6/8/1967 n.765).

Arredamenti

- Costruzione dei raccordi e binari ferroviari nelle nuove ca-
late;
- Impianti, elettrico, idrico e telefonico;
- Parabordi;
- Segnalamenti nuove opere portuali.

Si riportano qui di seguito gli elementi caratteristi-
ci riepilogativi delle principali opere preposte :

- <u>Molo foraneo</u> - Prolungamento di mt.	570
- <u>Nuovi banchinamenti</u> :	
- banchine al molo di Levante	mt. 820
- banchina traghetti alla radice della calata F. Crispi	mt. 115
- banchina di prolungamento alla calata F.Crispi	mt. 175

NUOVA DARSENA A SERVIZIO ZONA INDUSTRIALE IN

FONDALI DI MT. (-14,00)

- banchine	mt. 1.040
------------	-----------

- calate e piani viari	mq. 70.000
- <u>Adeguamento</u> a mt. (-12,00)	
- banchina di ponente dello sporgente centrale	mt. 330
- banchina F. Crispi	" 350
- banchina Nord Molo di Mezzogiorno	" 250
- <u>Escavazione</u> a mt. (-14,00)	
- specchio acqueo darsena a servizio area industriale	mq. 90.000

PORTO PESCHERECCIO

A Sud del porto commerciale è stata prevista la costruzione del porto peschereccio.

L'esigenza di detta infrastruttura è stata sempre manifestata dalle categorie interessate che attualmente operano nell'ambito del porto commerciale.

La necessità di distinguere gli specchi acquei e le banchine destinati ai pescherecci da quelli commerciali, oltre che per non creare nocive interferenze, dipende dalla circostanza che la Regione Siciliana non può finanziare alcuna opera nei porti classificati di interesse Nazionale anche se destinata all'attività peschereccia.

Come già favorevolmente sperimentato per i porti di Mazara del Vallo e Trapani per quest'ultima attività, è stato studiato un dispositivo portuale autonomo anche se contiguo a quello commerciale.

Il porto peschereccio è stato previsto dall'Ufficio predetto con imboccatura indipendente, per non interferire nelle intenzioni dell'Ufficio medesimo, col movimento delle navi commerciali, ed avrà una capacità ricettiva di circa 500 imbarcazioni, dai pescherecci d'altura alle imbarcazioni minori e da diporto.

Sarà dotato di due scali di alaggio per la riparazione di piccole barche e di due scali con binari e relativo ri-

messaggio per la riparazione di grosse imbarcazioni.

Nello stesso è prevista, inoltre, una sezione dei Vigili del Fuoco con relativa banchina attrezzata ed una sezione del Corpo dei Piloti.

La previsione del nuovo porto peschereccio con funzione distinta rispetto al porto commerciale consentirà risolvere l'annoso problema di dotare la città di Catania di un nuovo porto anche per le imbarcazioni minori.

Detto dispositivo portuale, inoltre, potrà essere attuato indipendentemente dal prolungamento del molo foraneo.

Infatti, la sua configurazione ed orientamento sono tali che l'ampio specchio acqueo racchiuso risulterà adeguatamente ridossato dai marosi di traversia.

Le caratteristiche principali del porto peschereccio sono le seguenti:

- Opere foranee	m. 1500
- Banchine e pontile di accosto	" 1700
- Scali di alaggio (fronte di)	" 230
- Piazzali	mq. 150.000

DIMENSIONAMENTO OPERE

Per quanto concerne le strutture delle opere progettate si riferisce quanto segue:

Molo foraneo - tratto di prolungamento, E' prevista la realizzazione con scogli di varie categorie, mantellata di massi artificiali e massiccio di sovraccarico ^{sperimentato} da muro paraonda.

La scarpata interna è stata prevista di 1/1, quella esterna 3/1 da quota m. 7,00 a m. (-5,00) e di 3/2 fino al fondo.

Dette scarpate esterne sono eguali a quelle della sagoma del molo esistente già trasformato da parete parabolica a scogliera.

Gli elementi di mantellata saranno di peso non inferiore a 60 Tonn., in analogia a quanto già favorevolmente sperimentato sul tratto di molo esistente.

./.

Il massiccio corrisponde per dimensioni e quote a quello del tratto esistente.

Scogliera difesa porto peschereccio.

Detta opera foranea nel secondo tratto è stata prevista scarpa esterna del 3/1 fino a quota m/(-5,00) e del 3/2 fino a fondo con mantellata di massi artificiali in analogia al molo

Ciò per consentire - come prima riferito - la realizzazione del porto peschereccio indipendentemente dal prolungamento, nella sua interezza, del molo foraneo.

Banchine.

I muri di sponda sono stati previsti in pile di massi dipendenti adottando sezioni tipo, in relazione al fondale utile ed al materiale di sedime interessato, già superiormente approntate.

VIABILITA'

Per quanto attiene la viabilità ed il raccordo alla rete stradale è stato previsto un nuovo ingresso al porto in corrispondenza dello esistente piazzale antistante il Faro Biscari.

Tale soluzione è stata concordata in linea di massima, con l'Ufficio Tecnico del Comune di Catania in conformità alle previsioni del vigente Piano Regolatore Generale della città, nonché del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Catania.

PARERI ENTI VARI

Ai sensi delle norme vigenti l'Ufficio, con nota 4837 del 7/5/76, ha chiesto il parere sulla proposta di aggiornamento del P.R. di che trattasi agli Enti interessati.

I pareri relativi sono stati formulati con i seguenti fogli allegati in copia alla presente proposta :

- Comando Provinciale VV.FF. Catania (14/5/76 n.1487)
- Capitaneria di Porto Catania (15/5/76 n. 4/7371)
- Circoscrizione doganale Catania (21/5/1976 n. 6185)

Comando Militare Marittimo Autonomo di Sicilia

4/9/1976 n. S4/DEM/0307)

Soprintendenza ai monumenti della Sicilia

orientale - Catania (23/9/1976 n. 3455)

Consorzio per l'area di Sviluppo Industriale--

Catania (21/10/1976 n. 3413)

Direzione Compartimentale Azienda Autonoma F.F.S.

29/10/1976 n. 0037873)

Camera di Commercio - Catania (22/11/1976 n. 879)

Amministrazione Provinciale - Catania (1/12/1976 n. 25507)

Comune di Catania (28/2/1977 n. 14111/5868)

In merito ai pareri medesimi si fa presare quanto se-

:

Il Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Catania, esprimendo parere favorevole ha osservato di non ritenere necessaria la istituzione di altro distaccamento V.V. nel nuovo porto peschereccio, bensì adeguare la sede attuale che necessita di piccoli interventi manutentori.

Pertanto la indicazione nel piano è stata lasciata so- per memoria, e per evitare che per future richieste sia ne- ssario sentire il Comune di Catania.

La Capitaneria di Porto nell'esprimere il proprio pa- re favorevole ha chiesto di inserire nella proposta di aggior- namento al P.R. di che trattasi l'allargamento di mt. 10 della macchina del Molo di Levante, nel tratto compreso fra le pro- cessive mt. 640 e + 1200.-

Tale richiesta è stata inserita dall'Ufficio nelle pre- sioni del P.R.

La Circostrizione Doganale, esprimendo parere favorevo- le, ha formulato riserva perchè vengano indicate e specificate tutte le opere edilizie ed i connessi servizi che, in sede ed in occasione della realizzazione del piano, si rendessero necessa- ri per assicurare il regolare svolgimento delle attività degli

Uffici Doganali.

Il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Catania ha espresso le seguenti raccomandazioni :

- ampliamento delle previsioni delle aree demaniali per l'edilizia portuale (E.P.) sulla calata F.Crispi e sul Molo di Mezzogiorno, allo scopo di consentire le attività industriali portuali in aree coperte;
- introdurre nel disegno, il nuovo tracciato dello svincolo del faro Biscari in conformità al programma della Cassa per il Mezzogiorno.

Circa le suindicate raccomandazioni l'Ufficio progetti sta fa presente quanto segue:

Non viene condivisa dall'Ufficio e dalla Capitaneria di Porto le opportunità di destinare all'edilizia portuale le altre aree ricadenti sulle calate F.Crispi e sul Molo di Mezzogiorno, onde non ridurre le aree portuali.

L'edilizia portuale infatti è stata ampiamente prevista nell'ambito del molo Crispi a ridosso della recinzione del porto nonchè sul molo di Mezzogiorno.

Per quanto attiene lo svincolo del Faro Biscari, il relativo tracciato, conformemente alle previsioni del succitato Consorzio A.S.I. è stato riportato sull'elaborato planimetrico (scala 1 : 2000) della proposta in argomento.

L'Azienda Autonoma FF.SS. ha comunicato di non avere nulla da osservare in merito alla proposta di aggiornamento al vigente P.R. del Porto di Catania ed ha indicato il tracciato dei nuovi impianti ferroviari proposti.

Tale schema è stato riportato in planimetria.

La Camera di Commercio di Catania ha espresso parere favorevole con riserva di intervento, in sede di progetto esecutivo, per formulare il proprio parere circa la destinazione delle aree previste per la Edilizia portuale.

Gli altri Enti hanno espresso parere favorevole senza riserve o obiezioni alcuna.

Il costo delle opere di cui alla present proposta, dal computo estimativo di massima, risulta di L. 4.500.000.000=.

Nel suddetto computo non sono stati compresi gli interventi, per l'adeguamento a mt. (-12,00) della banchina di portate dello sporgente centrale e per la escavazione del canale di accesso e degli specchi operativi del porto, in quanto già finanziati con legge 6/8/74 n.366.-

C O N S I D E R A T O

- CHE in vista delle esigenze dei ceti marittimi locali e dei traffici appare necessario prevedere all'aggiornamento del piano regolatore vigente che ormai data dal 1952,

- CHE la proposta di aggiornamento in data 31/3/77 è derivata da una serie di conferenze di servizi tra locali Enti interessati che, in seguito hanno tutti, sostanzialmente, espresso parere favorevole alla proposta dell'Ufficio;

- CHE nulla si ha da osservare in linea tecnica sulle proposte di adeguamenti per quanto riguarda il bacino portuale esistente e cioè rettifiche e ristrutturazione delle esistenti banchine, la previsione del "dante" di attracco per navi traghetto (roll on - roll off) al molo di levante, alle maggiori quote di escavo in relazione alle nuove esigenze dei traffici;

- CHE per quanto riguarda la nuova darsena a servizio della zona industriale in fondali di - 14,00, questa Sezione ritiene adeguato il fondale da raggiungere, ritiene adeguate le lunghezze delle banchine a Nord e a Sud, rispettivamente di m. 400 e m. 470, ma ritiene inadeguata la lunghezza della calata di riva, prevista in mt. 170.

Ritiene, pertanto, più efficace e funzionale prevedere la calata di riva di una lunghezza non inferiore ai m. 200. (1)

Raccomanda altresì di prevedere maggiore area di calate oltre i fasci di binari previsti per la banchina Sud della darsena industriale, eventualmente riducendo, di poco, lo specchio acqueo del porto peschereccio, realizzando, altresì, una netta separazione tra le due darsene contigue; (2)

- CHE per quanto riguarda la strutturazione planimetrica del porto peschereccio si osserva quanto segue:

a) Imboccatura - Non è ammissibile l'imboccatura posta nelle immediate adiacenze della attuale imboccatura del porto commerciale esistente in quanto si avrebbero sicuramente gravi interferenze tra il traffico commerciale e quelli delle barche da pesca o naviglio minore. Occorre, pertanto, che l'ufficio preveda una diversa imboccatura a Sud.

b) Molo foraneo della darsena peschereccia - E' previsto un andamento Sud Ovest/Nord Est; mentre per il prolungamento del molo foraneo principale del porto è previsto un andamento all'incirca Nord-Sud.

Di talchè si ha una convergenza dei due moli verso l'interno del porto esistente, con pericolo di una esaltazione del moto ondoso, allorchè un treno d'onda passa da una sezione di circa 640 m. esternamente, ad una sezione di circa 320 m. internamente al nuovo avamposto previsto. (4)

Occorre, pertanto, che venga eliminato tale "imbuto" rettificando con andamento Nord-Sud anche la diga foranea della darsena peschereccia, arretrandola, eventualmente verso terra.

c) Pontili della darsena - Sono da ristrutturare in relazione alla sua nuova imboccatura ed al nuovo andamento della diga eliminando anche la scogliera interna. Non sarà inopportuno prevedere, in parte, anche pontili galleggianti, oggi comunemen-

-13

te usati per piccole imbarcazioni, che possono essere riattati secondo le esigenze.

- CHE nulla si ha da osservare sul prolungamento della diga foranea del porto commerciale, nè sulla sua sezione tipo che è conforme, in linea di massima, alle sezioni trasformata dalla diga esistente.

Invece sembra opportuno che la diga foranea del porto peschereccio abbia una mantellata a pendenza più lieve, anche con elementi di peso minore, per non provocare riflessioni sull'avamposto nel caso che essa venga costituita prima del prolungamento della diga foranea principale;

- CHE all'accertamento delle modifiche di cui ai precedenti considerato sia delegato il competente Dirigente Superiore Tecnico di Zona.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO LA SEZIONE I ALL'UNANIMITA' DEL PARERE

- CHE la proposta di variante n.2999 in data 3.3.1977 al vigente piano regolatore portuale del porto di Catania, redatta dallo Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Palermo, sia meritevole di approvazione con le modifiche di cui ai precedenti considerata e che all'accertamento di tale modifiche sia delegato il competente Dirigente Superiore Tecnico di Zona.



per copia conforme
IL SEGRETARIO
(Dr. Ing. P.G. De Angelis)

[Handwritten signature]