

Città di Ischia

PIANO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA PORTUALE

Scopo dello studio di fattibilità (Sdf) è quello di individuare, entro le linee della politica di pianificazione territoriale, il quadro degli investimenti che consentano di rispondere alle esigenze evidenziate nelle linee programmatiche del POR Campania e del Complemento di Programmazione e che prevedono la riorganizzazione degli spazi a mare, in ragione della coesistenza di una molteplicità di funzioni - diporto nautico (stanziale, stagionale e in transito); vie del mare, commercio e pesca, sport nautici; emergenza e sicurezza -, ed interventi a terra in relazione alla riorganizzazione delle attività cantieristiche, alla dotazione di aree di parcheggio, di terminal dei trasporti, di aree attrezzate per l'imbarco dei veicoli.

I passi riportati sono tratti dalla documentazione e dalla relazione del Progetto, cui si riferiscono i numeri di paragrafi.

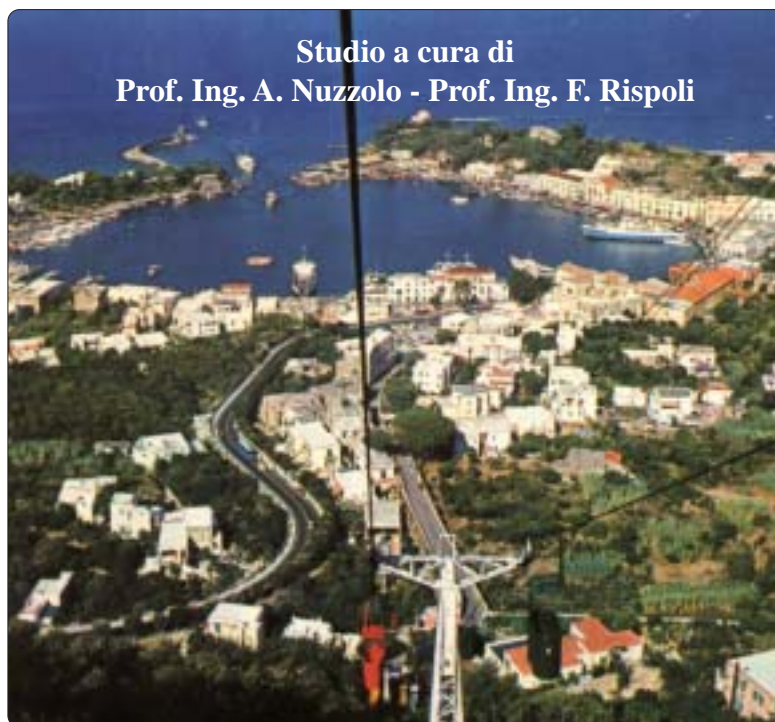
2 - Problematiche dell'area portuale

2.1 Delimitazione dell'area di intervento

L'area di intervento comprende lo specchio acqueo portuale vero e proprio, le sue aree marginali più dirette ed il sistema degli spazi attrezzati e delle infrastrutture di connessione e collegamento che più direttamente servono il porto stesso. Si tratta di un'area ad alta valenza strategica, che evidenzia una serie di problematiche sulle quali si riferirà più avanti e che assume, nel quadro degli usi complessivi del territorio, un ruolo fondamentale di vera e propria "porta", paragonabile, per importanza, ad un grande terminal metropolitano se si tiene conto del movimento di passeggeri e merci che lo interessa.

La sua condizione di "porto naturale" rappresenta, per questo sito ad un tempo, paradossalmente, una straordinaria specificità ed un limite oggettivo: straordinaria specificità nel senso che esso possiede caratteristiche di forma, entro uno scenario naturale, che lo fanno annoverare certamente tra i più belli del Mediterraneo; limite perché il suo specchio acqueo presenta, proprio per la sua forma "definita", una superficie complessiva rimasta immutata nel corso dei

Studio di Fattibilità (Sdf)



Il porto d'Ischia dalla ex funivia del Montagnone

150 anni della sua storia a fronte dell'aumento esponenziale dei traffici non solo marittimi che lo hanno interessato.

Del pari le sue aree marginali, strette tra l'edificato consolidatosi prima del boom turistico del secondo dopoguerra ed il limite militare, sono state investite da una serie di interventi che ne hanno, per così dire, "inseguito" lo sviluppo con una serie di trasformazioni che si sono susseguite di volta in volta nel tempo in una logica emergenziale, senza una complessiva strategia, per far fronte ad esigenze crescenti ed in rapida evoluzione connesse al suo mutato ruolo.

2.2 Aspetti urbanistici

L'inquadramento dell'area di studio all'interno delle condizioni normative deve fare i conti, necessariamente, con una serie di strumenti di piano talvolta datati (il PRG) o di natura eccessivamente vincolistica (il PTP). Tali condizioni, come è ovvio, vengono comunque tenute in conto da questo studio.

E, tuttavia, al fine di evitare i rischi in cui una proposta ignara delle linee di pianificazione territoriale può incorrere, un disegno strategico generale, che pure lo studio ha ritenuto di tratteggiare nelle sue componenti fondamentali,

non ha potuto fare a meno di misurarsi con le più recenti evoluzioni e proposte, in particolare quelle contenute nel PTCP, recentemente adottato dal Consiglio Provinciale di Napoli e che, è lecito pensare, richiederanno un adeguamento del Piano Regolatore Generale Comunale.

3- Obiettivi e scenari di intervento

3.1 Introduzione

La descrizione della condizione attuale del Porto di Ischia e delle sue aree di margine non può prescindere dalla considerazione che nel 2004 cadrà il 150° anniversario della sua apertura. Ricavato dal taglio del tombolo sabbioso che separava dal mare lo specchio lacustre che aveva trovato posto entro la caldera di un cratere vulcanico, nel corso della sua lunga vicenda, e segnatamente nel corso del boom turistico che ha interessato l'isola d'Ischia nel secondo dopoguerra, il Porto di Ischia ha visto aumentare il suo carico di utenza dal punto di vista quantitativo attraverso una vera e propria crescita esponenziale alla quale è corrisposto un progressivo scadimento della sua originaria, straordinaria qualità.

Le trasformazioni più rilevanti del sito, anche denominate originariamente *Villa de' Bagni*, risalgono al periodo borbonico. Luogo emblematico per eccellenza, da cui presero avvio le successive vicende urbanistiche, fu il *Casino*. Appartenuto al Protomedico di corte Francesco Buonocore, passò successivamente in proprietà dei Borbone, che da quel momento lo elessero luogo privilegiato di vacanza e con la loro presenza ebbero modo di recitare un ruolo assai rilevante sul destino dell'isola, contribuendo a creare le premesse del suo successivo sviluppo.

Pietra angolare di questo processo fu senza dubbio il progetto voluto da Ferdinando II di trasformare l'antico lago in porto; iniziativa alla quale ne seguirono numerose altre, destinate ad incidere sull'intero assetto dell'area circostante.

Nella consapevolezza della straordinaria natura dei luoghi e delle preesistenze ambientali, gli interventi dei sovrani si mossero nel rispetto della specificità del sito. Ferdinando II infatti nominò il botanico Giovanni Gussone Presidente della Commissione per la riparazione e manutenzione delle strade e gli affidò la tutela dei territori interessati ai progetti.

Filo conduttore delle vicende urbanistiche ed architettoniche che interessarono la *Villa dei Bagni* fu il *Casino Reale*, i cui lavori di adeguamento si conclusero, per una fatale coincidenza, con la caduta stessa dei Borbone.

È a questo edificio, ed al protrarsi delle opere che si espansero fino a coinvolgere l'intero ambito circostante, che bisogna far riferimento per comprendere come una struttura architettonica della Real Casa, nella politica intrapresa dai Borbone per la gestione dei Siti Reali, poteva rappresentare un fattore propulsivo di trasformazione del territorio e di potenziamento delle realtà locali.

L'edificio, dal momento del suo passaggio alla Casa Reale, nonostante fosse costantemente impegnato da lavori di trasformazione e sistemazione dei limitrofi terreni, entrati a

far parte della tenuta Reale, assunse una crescente importanza, tanto da diventare uno dei siti di villeggiatura estiva privilegiati dai Borbone. Ma l'interesse per questo edificio non può essere separato dal più vasto programma d'interventi iniziato con Ferdinando II nell'ambito della sua politica dei trasporti che includeva il potenziamento dei porti, la costruzione di lazzaretti, la istituzione degli Empori, del Porto Franco, della Scala Franca, ecc..

Nello specifico i lavori deliberati dal sovrano prevedevano un complesso di opere che possono così essere riassunte: la trasformazione del lago in porto mediante il taglio del tombolo di sabbia che congiungeva la collinetta di S. Pietro con quella del Boschetto; la costruzione della nuova chiesa di S. Maria di Portosalvo, quale suggello sacrale al complesso intervento; un insieme di opere aggiuntive costituite da scogliere, strade, condotte, impianti idraulici e termali, lanterne, ed infine l'installazione del telegrafo elettromagnetico, la cui importanza è stata spesso ignorata. Si trattò, come si può facilmente comprendere, di un insieme di opere che conferirono all'isola una importanza strategica rilevante sul piano dei trasporti e dei traffici commerciali, contribuendo in maniera determinante a sottrarla alle sue naturali condizioni di isolamento.

I radicali interventi di trasformazione, sia pure concentrati nel perimetro ristretto dell'isola, non mancarono di ripercuotersi negli altri centri abitati, favorendo lo sviluppo di attività legate allo sfruttamento di alcune risorse locali; emblematica in questo senso può essere considerata l'edificazione di nuovi stabilimenti termo-minerali, come quello che utilizzava le antiche sorgenti di Fontana e Fornello nella Villa dei Bagni, diretto da Fazzini (1845), e l'altro che sfruttava quelle del Gurgitello (1853-54), diretto da Francesconi, a Casamicciola; mentre la piccola cantieristica si avvantaggiò dell'apertura del nuovo porto in un'area che fino ad allora aveva conservato immutato il suo habitat e che si estendeva con molte vigne e paludi nelle adiacenze del lago.

La presenza dei Borbone nella *Villa de' Bagni*, sia pure orientata inizialmente alla creazione di uno spazio residenziale privato, comportò nei fatti un più diretto contatto con la popolazione insediata e la conseguente maggiore attenzione verso i problemi locali, che venivano sottoposti ai sovrani attraverso varie petizioni, come la richiesta della scogliera a protezione dell'agglomerato edilizio adiacente la cattedrale, alle strade, al telegrafo.

A metà del XIX secolo fu avviato un piano di miglioramento della viabilità nell'isola, ma fu la realizzazione del porto in soli 2 anni a rappresentare l'innovazione più significativa, con effetti indotti determinanti per gli anni successivi. La Villa de' Bagni, da luogo privilegiato riservato esclusivamente ai piaceri della famiglia Reale, si trasformò progressivamente in una struttura urbana interessata da una forte dinamica di sviluppo.

In precedenza, infatti, i Borbone avevano pensato di accrescere il carattere privatistico della Villa, enfatizzandone l'immagine con un sontuoso progetto elaborato da Carlo Vanvitelli che coinvolgeva l'intero perimetro del lago, ma

che rimase inattuato probabilmente in seguito alle tumultuose vicende politiche che sconvolsero l'Europa. Francesco I a sua volta si impegnò in una vasta opera di trasformazione, coadiuvato, a tale scopo, da diversi artefici napoletani per rendere più funzionale il Casino ed impreziosirne l'aspetto. L'intervento conclusivo di re Ferdinando, che volle inserire l'edificio in un più articolato contesto urbanistico, così come in contemporanea avveniva per la Reggia di Napoli, introdusse importanti innovazioni, non solo funzionali, che conferirono al Casino le qualità preminenti di un Sito Reale, in grado di collegarsi, tra l'altro, mediante il telegrafo elettromagnetico, con le altre stazioni telegrafiche disseminate nei luoghi strategici del Regno.

Se queste furono le vicende che caratterizzarono l'originario insediamento, un approccio in termini di riqualificazione al Porto non può, d'altro canto, prescindere in alcun modo da una descrizione delle sue attuali condizioni, anche normative e dal rapporto che esso ha con le aree che più direttamente vi gravitano.

Perciò si ritiene necessario allestire una cornice strategica di fondo, che tenga conto delle necessità connesse ad una sistemazione complessiva di tutta l'area e che si confronti con gli avanzamenti degli strumenti di piano ai vari livelli, entro la quale ritagliare un **primo insieme articolato di "azioni sistematiche"** ad essa coerente e che rappresenti un tassello dotato di una sua propria autonomia, in termini di fattibilità e di sostenibilità tecnico-economica, ma comunque **in grado di raccordarsi con un sistema complessivo di scelte ed interventi** dai quali dovrà scaturire un più articolato scenario in una prospettiva che è lecito immaginare neppure molto distante nel tempo.

Tale cornice si riferisce ad un ambito comprendente:

1. lo specchio acqueo del porto;
2. le sue condizioni di frangia comprensive delle banchine e degli spazi pubblici (strade e piazze);
3. le attrezzature presenti al suo margine;
4. il sistema dell'accessibilità e degli scambiatori del traffico.

3.2 L'attuale modello organizzativo dell'area portuale - Le condizioni attuali

Per ciascuna delle componenti dell'ambito possono descriversi le attuali condizioni.

3.2.1. Lo specchio acqueo del porto.

Il porto d'Ischia è costituito da un invaso di origine naturale, a forma circolare, aperto a settentrione da una bocca di accesso piuttosto stretta, protetta da una scogliera di sopraflutto che inizia dalla località Pagoda e termina nel Faro.

All'esterno, a protezione della collina di San Pietro, che fa da cornice all'edificio che ospita la Stazione Zoologica ("l'Acquario"), è posizionata una piccola scogliera di sottoflutto.

Lo specchio acqueo interno, porto *per tutti i tempi* a detta di marinai tra i più esperti, era originariamente aperto anche più a settentrione nella zona di "Zi Maddia" con la vecchia bocca di origine borbonica che consentiva l'ingresso della linfa vitale per la svariata fauna presente nell'originario lago d'Ischia.

Il porto, quasi completamente banchinato, vanta due grossi pontili, realizzati più recentemente in occasione del Campionato mondiale di calcio (Italia '90), adibiti a terminal aliscafi. Altri quattro pontili, adibiti all'ormeggio delle imbarcazioni da diporto, sulla riva destra sono stati realizzati ancor più recentemente con fondi comunitari. Un piccolo pontile, anch'esso adibito all'ormeggio di imbarcazioni da diporto è stato poi, ultimamente, installato ad opera di privati nei pressi della riva sinistra in località Pagoda.

Al centro dello specchio d'acqua, spostata verso sud-ovest, resiste ancora la famosa isola nell'isola, la *Rotonda*, sito privilegiato da Ferdinando di Borbone per la caccia e la pesca.

Per avere un'idea del particolare grado di commistione presente nel porto d'Ischia è opportuno descrivere l'attuale situazione regolata dal "Piano Ormeggi" riassumendo brevemente le funzioni ospitate all'interno dello specchio acqueo.

1. Partendo dalla nota Riva Destra, in senso orario, il pri-

mo tratto di banchina, di fronte al cantiere Argita, è destinato all'ormeggio delle barche dei pescatori; la restante parte a seguire, è destinata all'ormeggio delle imbarcazioni da diporto ed è gestita dalla società Ischiambiente - Marina di Portosalvo.

2. La parte di banchina prospiciente al Municipio è destinata all'ormeggio delle imbarcazioni utilizzate per le gite turistiche e, in prosieguo vi è un tratto a destinazione mista che, nei periodi di alta stagione, ospita i megayacht.

3. Il successivo tratto è destinato all'ormeggio delle imbarcazioni in dotazione alla capitaneria di porto (mezzi di sicurezza, navi militari e di soccorso).

4. Sul margine della banchina centrale (banchina del *Redentore*) è situato il primo pontile-terminal aliscafi.

5. Il successivo tratto ospita saltuariamente traghetti, nel mentre il molo detto *O' Fraulesse* è destinato a servizi vari, fino allo scivolo di via Iasolino che serve per lo sbarco dei traghetti.

6. Di seguito sono posizionati il secondo pontile-terminal a destinazione mista e un ulteriore tratto destinato all'ormeggio di imbarcazioni da diporto.

7. Il tratto successivo è impegnato dall'ormeggio dei pescherecci e da un'ulteriore quota di natanti da diporto fino alla ex cantina D'Ambrà.

8. La banchina Olimpica è destinata allo scalo dei traghetti.

9. Superata la "bocca vecchia" vi è il tratto che ospita il distributore di carburante ed una gru per operazioni di alaggio e varo.

10. L'ultimo tratto è impegnato da un'ulteriore quota di imbarcazioni da diporto.

Come risulta dalla descrizione del porto d'Ischia allegata al Regolamento per la programmazione, realizzazione e gestione delle strutture dedicate alla nautica da diporto in Campania, il "*Porto d'Ischia è un porto naturale completamente banchinato. È protetto da un molo di sopraflutto,*

curvilineo, non banchinato, e da un corto molo a scogliera che si protende circa per NW da Punta S. Pietro. Una ulteriore scogliera, di protezione, è posizionata esternamente al Molo di sopraflutto ad un centinaio di metri da esso. Dalla banchina di riva si protendono due pontili riservati all'attracco degli aliscafi: il pescaggio massimo consentito è di 4 m. Le imbarcazioni da diporto possono attraccare alle banchine laterali ed in particolare alla banchina Via Porto Riva Destra per m 100, alla banchina Iasolino per m 40 e alla banchina località Pagoda per m 30. Il pescaggio massimo consentito è di 4 m alla banchina aliscafi mentre, per l'accosto alle altre banchine, varia da 3,5 m a 4,5 m, tranne che alla banchina di riva ad E, dove è di 2,5 m. Con riferimento alla nautica da diporto il numero di ormeggi in banchina fissa è di circa 180 e di circa 50 al pontile galleggiante. La dimensione della imbarcazione massima consentita è di 30 m. Servizi e attrezzature per il diporto: Distributore di benzina e gasolio in banchina - 5 prese per manichetta - illuminazione banchine - cabina telefonica - scivolo - 2 scali d'alaggio - 2 gru fisse - 2 gru mobili - rimessaggio al coperto e all'aperto - officine motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazioni scafi legno e vtr - sommozzatori - ormeggiatori - servizi antincendio - servizio meteo - rifornimento alimentare".

I dati, riferiti alla capacità attuale dei posti barca riportati nel Regolamento, sono sovrastimati, infatti come risulta dall'elenco dei posti barca adibiti al diporto seguente: *Ischiambiente-Marina di Portosalvo*, sulla Riva Destra, dispone di 85 posti barca; *La conc. F. Ferrandino*, in località Pagoda, dispone di circa 30 posti barca; *La Lega Navale* e lo *Yacht Club* su via Isolino, dispongono di circa 30 posti barca; L'area per i residenti posta di fronte alla ex Cantina D'Ambra, dispone di circa 30 posti barca; il totale è di circa 175 posti barca.

Lo specchio acqueo interno risulta così impegnato:

• Pesca e sport nautici

Nella zona destinata ai pescatori, presso la riva destra, stazionano, disposte su più file parallele, con notevoli difficoltà d'uso e di manovra, circa 40 imbarcazioni dedite alla piccola pesca. La localizzazione attuale delle imbarcazioni dei pescatori determina una situazione di interferenza e di notevole disagio anche di carattere logistico. Infatti essendo la zona deputata agli ormeggi di loro competenza difficilmente accessibile, specialmente nel periodo estivo, i pescatori sono costretti a spostarsi dall'altro lato del porto, presso la banchina del distributore, per caricare le attrezzature pesanti e scaricare il pescato.

I pescherecci più grandi ("paranze") stazionano invece sul tratto di via Iasolino dove scaricano il pescato, trasferendolo con dei carrelli nelle pescherie dislocate su via Iasolino. Il versante occidentale del porto d'Ischia ospita sia attività di diving, nei pressi del ristorante "*O' Fraulesse*", che le imbarcazioni degli associati alla *Lega Navale* e lo *Yacht Club*.

• Nautica da diporto

La società *Ischia Ambiente S.p.A* è concessionaria di una

zona demaniale marittima situata sulla riva destra del Porto. Specificatamente per l'attività di gestione degli approdi, la società *Ischia Ambiente S.p.A.* si avvale di una "Divisione" della società stessa denominata *Marina di Portosalvo* - presso la quale operano n° 3 lavoratori dipendenti a tempo indeterminato, che svolgono attività amministrativa coadiuvati da una cooperativa di servizi (10 dipendenti a tempo indeterminato) - con la quale ha stipulato un contratto per la prestazione di servizi relativi all'attività di ormeggio.

Il numero di posti barca gestiti ammonta attualmente ad 85 circa. Le imbarcazioni vengono ormeggiate lungo le banchine in concessione e lungo 4 pontili galleggianti.

I servizi amministrativi vengono svolti in locali ubicati nel complesso edilizio che ospita anche il Municipio di Ischia.

Dal 2000, primo anno di attivazione dei servizi di ormeggio per le imbarcazioni da diporto, in poi, la *Ischia Ambiente S.p.A.* ha costantemente incrementato il proprio fatturato, che di seguito si riporta limitatamente a questo settore di attività: Anno 2000: 312.623; Anno 2001: 408.018; Anno 2002: 557.806 Euro.

Pertanto, come si evince dalla tabella, i proventi derivati dalla gestione degli ormeggi per le imbarcazioni da diporto si sono incrementati, in termini di fatturato, di circa il 78% dal 2000 al 2002. L'attività si è ben sviluppata anche grazie al fatto che la posizione favorevole degli ormeggi nel pieno centro della rinomata "Riva Destra" presenta un notevole appeal presso una clientela estremamente selezionata in grado anche di sopportare tariffe piuttosto elevate.

Partendo dalla località Pagoda, in senso antiorario, è presente uno specchio acqueo in concessione al sig. Francesco Ferrandino; dalla ex Cantina D'Ambra in poi vi sono alcune bitte a disposizione dei residenti, altre in concessione del sig. Tufano Domenico, altre in concessione alla ditta Luise & Sons ed infine altre ancora in concessione alla Lega Navale e al Circolo Nautico.

L'attuale situazione, piuttosto caotica, provoca notevoli disagi per i vari settori di utenza creando numerosi problemi per una gestione compatibile.

• Vie del mare e commercio

Il settore commerciale, che comprende gli aliscafi, posizionati nei pressi del pontile n°1, i traghetti e mezzi veloci delle varie compagnie di navigazione, i cui ormeggi sono posizionati sul molo del Redentore, su via Iasolino e sulla banchina Olimpica, si trova in una condizione di particolare interferenza anche in ragione del numero invero alto e difficilmente sopportabile di questi mezzi di trasporto.

3.2.2 Le condizioni di frangia comprensive delle banchine e degli spazi pubblici (strade e piazze).

Le condizioni di frangia dello specchio acqueo del porto di Ischia sono caratterizzate da alcuni elementi peculiari che è possibile descrivere percorrendolo internamente in senso orario dal lato sinistro al lato destro del suo ingresso:

- il **cantiere navale**, che occupa praticamente tutta l'area residua dell'originario tombolo dal taglio del quale fu ricavato l'ingresso al porto di Ischia;

– la **riva destra** (c.d. *Rive droite*) che va dal Cantiere fino al Municipio d’Ischia e che costituisce, con i suoi bar, ristoranti, taverne, ecc., uno degli attrattori più noti e frequentati per il turismo isolano alla cui radice è collocato un distributore di carburante ed il cui terminale si configura come vera e propria interruzione di un possibile percorso di bordo alla collina di S. Pietro;

– l’**area del demanio militare** (Palazzo Reale) che borda, con un limite “invalicabile” per definizione, il tratto di via Iasolino che va dal Municipio fino alla Chiesa di S. Maria di Portosalvo;

– la **Chiesa di Portosalvo** e le sue pertinenze di fronte alla quale è collocato un primo terminal aliscafi;

– il **Piazzale Trieste** che si configura, per chi sbarca ad Ischia, come vera e propria “porta” dell’abitato e che, allo stato attuale, presenta i caratteri di un caotico affastellarsi di spazi per lo stazionamento degli autobus di linea e turistici, di taxi e microtaxi, di auto private in sosta senza alcuna presenza di percorsi pedonali che sono relegati sul margine di separazione tra piazzale e carreggiata senza alcuna sede propria e sul marciapiede opposto;

– il **tratto di Via Iasolino che da Piazzale Trieste giunge fino all’edificio “ex cantine D’Ambra”**, sul quale insiste il secondo terminal aliscafi (c.d. “della Rotonda”);

– la **banchina “Olimpica”**, sede di attracco dei traghetti dell’armamento pubblico e privato;

– il **tratto della c.d. “Bocca Vecchia”** che rappresenta la “traccia” dell’antica canaletta che collegava l’originario Lago d’Ischia col mare;

– il **tratto di frangia del parco pubblico della “Pagoda”** sul quale esiste un distributore di carburante ed una gru per l’alaggio e varo di imbarcazioni medio-piccole.

3.2.3 Le attrezzature presenti sul margine.

Sul margine del porto sono presenti numerosi edifici pub-

blici o ad essi assimilabili. Percorrendolo nello stesso senso del punto precedente:

– La casa comunale di Ischia che occupa l’intero isolato compreso tra via Iasolino, via Porto e la banchina;

– lo stabilimento termale militare;

– la chiesa di Portosalvo;

– l’edificio delle “ex cantine D’Ambra” in parte destinato a terminal della banchina “Olimpica”, in parte alla Capitaneria di Porto ed in parte a servizi del Municipio di Ischia;

– la centrale Enel con i relativi uffici.

3.2.4 Il sistema dell’accessibilità e degli scambiatori del traffico.

Il sistema di accessibilità al porto è sostanzialmente ridotto alle strade di margine al suo specchio acqueo ed al terminal di Piazzale Trieste. Unico *by pass* è la variante (c.d. “sopraelevata”) che dalle “ex cantine D’Ambra” conduce alla Strada Statale in prossimità della strada statale di variante esterna all’abitato di Ischia.

Le aree di parcheggio pubblico che servono il porto sono:

4.1 - il parcheggio antistante il Jolly Hotel di Ischia;

4.2 - il parcheggio posto all’attacco tra la Strada Statale e la variante esterna all’abitato. Ad esse si aggiungono:

4.3 - un piccolo spazio in testa alla Via Quercia (attualmente in fase di risistemazione);

4.4 - due piccoli parcheggi nelle vicinanze di Piazzale Trieste ricavati da privati;

4.5 - un’ulteriore riserva di posti auto è quella che si trova al di sotto della c.d. “sopraelevata”.

I percorsi che da tali aree servono i punti di imbarco e sbarco appaiono per lo più inadeguati sia per quanto riguarda la loro consistenza fisica che in termini di tempi di percorrenza, fatti salvi quelli che servono il parcheggio di cui ai punti 4.1 e 4.4.



3.3 Lo scenario di intervento di lungo periodo

Il Progetto di sistemazione del Porto d'Ischia prevede perciò un intervento specifico nell'ambito interno ed esterno allo specchio acqueo ed un intervento a carattere generale costituito da vero e proprio Piano di Recupero dell'intera area portuale. Il Piano di Recupero prevede la riorganizzazione degli spazi in rapporto alle svariate e molteplici funzioni presenti sul territorio e nell'ecosistema marino.

Più in dettaglio gli elementi strategici sono di seguito descritti:

3.3.1 Lo specchio acqueo del porto.

Per quanto riguarda lo specchio acqueo interno del porto, salvo la rimarcata esigenza di un alleggerimento del traffico commerciale il cui carico dovrà, in prospettiva, essere distribuito più equamente tra i vari porti esistenti sull'isola, lo scenario di lungo periodo coincide, sostanzialmente, con quello proposto nel medio periodo, dal momento che esso comporta una serie di interventi strutturali e di riqualificazione, di potenziamento dei servizi e di messa a punto di una logistica compatibile con le condizioni ambientali del porto stesso non più rinviabili.

Pertanto gli "elementi" di questa strategia saranno qui descritti sinteticamente, rinviandone una descrizione di maggior dettaglio al successivo capitolo che illustra lo scenario di intervento del medio periodo.

· Emergenza e sicurezza.

L'asse centrale che parte dal Redentore e che guarda la bocca del porto verso Nord, idealmente divide il Porto in due settori, quello a destra turistico, quello a sinistra commerciale. Di fronte alla ex Cantina D'Ambra è posizionata la zona della Capitaneria e degli altri mezzi di controllo mentre quelli di emergenza e di sicurezza sono posizionati sul primo tratto di via Iasolino. L'ex Cantina D'Ambra è il terminal che svolge le funzioni strategiche, di sicurezza e di controllo, legate soprattutto al settore commerciale.

· Aspetti sociali

Le numerose imbarcazioni di proprietà di residenti nel Comune sono una quota di domanda "sociale" della quale è opportuno che l'Amministrazione comunale tenga equamente conto nell'ambito della generale riorganizzazione degli approdi.

· Diporto nautico (stanziale, stagionale e di transito) e giri dell'isola

Il particolare livello di commistione delle diverse categorie e destinazioni attuali crea notevoli condizioni di disagio sia per gli utenti stanziali che per i residenti proprietari di imbarcazioni, costretti, nei periodi di alta stagione, sia per motivi economici che per l'attuale esiguità del numero di posti barca, a spostarsi ove possibile, per la maggior parte all'esterno dell'area portuale.

Un maggior numero di posti barca consentirà di dare una positiva risposta alla domanda dell'utenza stanziale.

L'obiettivo di una migliore utilizzazione del Porto d'Ischia, coerente con le sue caratteristiche naturali, può essere raggiunto attraverso la sistemazione del servizio di trasporto

turistico, locazione e giri dell'isola su via Iasolino nei pressi del pontile n° 2, più prossimo all'area destinata al traffico veicolare turistico e commerciale oltre che più centrale ed in asse rispetto al varco d'ingresso del porto e quindi meglio accessibile sia da terra (Capolinea di Piazzale Trieste) che da mare.

Sarà inoltre possibile offrire al turista ed al diportista una serie completa di servizi diretti ed indiretti compreso quello speciale per i portatori di handicap motori.

· Imbarcazioni da diporto

I servizi verranno estesi alle imbarcazioni da diporto ed implementati su livelli altamente qualificati. I nuovi posti, posizionati sulla banchina del Redentore e su quella "O' Fraulese", possono disporre di tutti i servizi specializzati necessari.

L'intervento di riqualificazione e potenziamento della capacità dei posti barca negli approdi del Porto d'Ischia risponde ad una esigenza fondamentale: la razionalizzazione del servizio di approdo, che prevede il dislocamento delle navi da diporto in una zona più tranquilla, meglio servita e distante dal traffico veicolare e dalla zona prevalentemente destinata al traffico commerciale.

La possibilità di ospitare navi da diporto di grandi dimensioni permette inoltre una serie di benefici economici indotti. Attualmente gli stazionamenti di più lungo periodo sono penalizzati dalla mancanza di servizi minimi essenziali.

· Pesca e sport nautici

Il tratto destinato alla piccola pesca, presso la riva sinistra in località Pagoda, è in grado di ospitare circa 40 imbarcazioni, consentendo sia lo smistamento del pescato che l'approvvigionamento del carburante e delle attrezzature. Con il recupero dell'area dell'antica apertura del porto ("Bocca vecchia"), è possibile creare una piccola darsena con uno spazio a terra attrezzato e protetto, per la vendita diretta del pescato. Gli ormeggi dei pescherecci di maggiore dimensione ("paranze") sono posizionati sulla banchina di via Iasolino a breve distanza dai relativi punti vendita.

· Vie del mare e commercio

La sistemazione del settore commerciale prevede la rimozione del pontile n. 1, per decongestionare la banchina del "Redentore", riaprire alla vista dal nodo centrale di questa banchina l'intero porto e ricavare uno spazio più ampio per potenziare gli ormeggi da destinare alle imbarcazioni da diporto. Ciò comporta che gli aliscafi siano spostati ad est del pontile n° 2, ove si prevede l'allocazione di un altro piccolo apposito pontile. I due pontili consentiranno l'approdo di quattro unità.

I traghetti e le navi veloci sono allocati presso la banchina Olimpica. L'attuale condizione di interferenza sarà così eliminata a vantaggio di sicurezza e funzionalità.

La più razionale risistemazione dei vari ambiti dello specchio acqueo portuale in rapporto alle diverse funzioni ospitate ed alle loro corrispondenti strutture di servizio "a ter-

ra”, contribuirà in maniera notevole alla risoluzione delle svariate problematiche sopracitate anche nelle more di una complessiva previsione di più lungo periodo che comprenda un potenziamento del numero degli ormeggi da localizzarsi nell’ambito dell’ampliamento e della riqualificazione dell’avanporto .

3.3.2 Le condizioni di frangia comprensive delle banchine e degli spazi pubblici (strade e piazze).

Gli interventi che si rendono necessari sulla frangia dello specchio acqueo del porto possono così riassumersi:

- **delocalizzare le attività di rimessaggio** del cantiere navale, dal momento che le superfici disponibili appaiono insufficienti per tale destinazione e scarsamente compatibili in rapporto agli altri usi presenti; naturalmente questo obiettivo può essere raggiunto individuando un sito alternativo da destinare a tali attività; uno spazio residuo potrà essere lasciato per le operazioni urgenti di riparazione *“in acqua”* e per l’alaggio e varo di piccoli natanti carrellati; in altre parole occorre, per fare un’analogia di tipo sanitario, delocalizzare la degenza e lasciare solo il presidio di pronto soccorso.

- la **riva destra**, che – come è noto – è stata oggetto di recenti massicce operazioni di demolizione di corpi di fabbrica abusivi a servizio di bar, ristoranti, ecc., che nel corso del tempo erano stati realizzati in ampliamento agli spazi disponibili ai piani terra degli edifici di cortina – d’altra parte rivelatisi progressivamente sempre più esigui -, **va ridisegnata** tenendo conto delle necessità di maggiori spazi di servizio sia pure a carattere stagionale, al fine di non mettere in crisi un punto di attrazione rivelatosi tra i più validi nel corso dello sviluppo turistico di Ischia; appare utile, inoltre, attuare la previsione, chiaramente evidenziata nel PRG vigente, di un percorso di frangia alla Collina di S. Pietro in grado di operare un collegamento di notevole interesse con la via Francesco Buonocore;

- l’**area del demanio militare** (Palazzo Reale) **potrebbe essere sottopassata con un percorso di collegamento con il parcheggio** di cui al precedente punto 4.2 che, come si vedrà in seguito, dovrebbe essere potenziato in termini di capacità e che dovrebbe ospitare anche le funzioni di rimessaggio delocalizzate dall’attuale cantiere navale;

- lo **spazio di pertinenza della Chiesa di Portosalvo in margine alla via Quercia** va ricompreso nell’ambito di una generale risistemazione del Piazzale Trieste con l’obiettivo di elevare le condizioni di vivibilità di questo importante nodo strategico del sistema di accessibilità (la “porta” di Ischia), valorizzando nel contempo il ruolo di monumento che la Chiesa stessa possiede nei confronti del tessuto urbano circostante e dotandola di uno spazio che possa recuperare un ruolo di sagrato che non pare – in ragione della presenza della strada che limita la chiesa sul margine della via Iasolino e del frenetico via vai di autoveicoli vari e dello stesso movimento pedonale connesso alla presenza del terminal aliscafi – possa più essere affidato alla banchina “del Redentore”;

- il **Piazzale Trieste va ridisegnato in ogni sua parte**, comprendendo anche gli spazi di cui al punto precedente,

qualificandolo nel suo ruolo di nodo di “accoglienza” attraverso una forte “pedonalizzazione” che richiede una efficace limitazione dello stazionamento degli autobus di linea e turistici (che potranno, nella loro gran parte trovare posto nell’ambito dell’area di parcheggio di cui al punto 4.2) ed una accorta dislocazione degli spazi di sosta temporanea di taxi e microtaxi;

- il **tratto di Via Iasolino che da Piazzale Trieste giunge fino all’edificio “ex cantine D’Ambra”**, va anch’esso ridisegnato per tener conto del suo ruolo di connettore dei nodi di imbarco e sbarco rappresentati dal terminal aliscafi e dal terminal ospitato dalle “ex cantine D’Ambra”; in particolare il nodo costituito dalla centrale Enel in via di dismissione assume una qualificazione strategica fondamentale ai fini della realizzazione di un *by pass* che consenta di evitare la strozzatura, compresa nel tratto di via Iasolino compreso tra il Palazzo D’Ambra e la Centrale stessa, che determina alcuni dei più gravi problemi di traffico nell’area portuale; è perciò opportuno che l’Amministrazione comunale, nell’ambito dell’adeguamento del PRG, indichi già specificamente questa previsione allo scopo di non compromettere questa opportunità – che non ammette opzioni alternative - al momento della dismissione della centrale; – la banchina “Olimpica”, sede di attracco dei traghetti dell’armamento pubblico e privato va recuperata a migliori condizioni di servizio in rapporto all’attuale carico, anche se, in prospettiva ed in rapporto ad suo “alleggerimento” conseguente ad una diversa distribuzione del traffico commerciale sui porti dell’isola d’Ischia, essa potrebbe rappresentare un’ulteriore riserva di posti barca per potenziare il ruolo di approdo turistico che è, senz’altro, quello per vocazione più appropriato per il porto di Ischia;

- il **tratto della c.d. “Bocca Vecchia”** che rappresenta la “traccia” dell’antica canaletta di collegamento tra l’originario Lago d’Ischia ed il mare, va valorizzato nel suo ruolo di testimonianza storico-ambientale e dovrà ospitare una struttura per le operazioni di alaggio e varo dei natanti da e per il sito di rimessaggio;

- il **tratto di frangia del parco pubblico della Pagoda** va valorizzato come punto di margine e terminale del percorso di frangia al porto anche nella prospettiva di qualificare ulteriormente la parte dello specchio acqueo destinata alle imbarcazioni da pesca che, in linea con le più recenti tendenze (peraltro sperimentate anche ad Ischia) potrebbero sviluppare ulteriori economie dalle attività di pesca-turismo.

3.3.3 le attrezzature presenti sul margine.

- Nell’ambito degli spazi dell’attuale casa comunale di Ischia – per la quale in prospettiva non appare azzardato pensare ad una delocalizzazione necessaria per decomprimere il consistente volume di attività che gravita sul porto – va valorizzato il ruolo del salone delle Antiche Terme Comunali e degli spazi annessi, in rapporto al ruolo importante al quale, nella logistica degli ormeggi del naviglio turistico, sono deputati i tratti di banchina più prossimi;

- delle azioni incidenti in rapporto alla presenza dello stabilimento militare e della chiesa di Portosalvo già si è riferito nei punti precedenti; tuttavia si dovrà, in una prospettiva

va più lunga, pensare ad una intesa con il demanio militare che possa in qualche modo favorire, sia pure per punti interconnessi, l'utilizzazione di alcune fasce di margine al fine di recuperare spazi pubblici lungo tutto il fronte che dall'ingresso dello stabilimento militare conduce fino alla via Portosalvo;

– un discorso a parte meritano l'edificio "ex cantine D'Ambra" e la centrale Enel con i relativi uffici. Essi infatti occupano un sito di importanza strategica fondamentale nel contesto del Porto di Ischia. La programmata dismissione della centrale Enel, i cui tempi sono resi incerti dalla nota vicenda legata al mancato avvio dell'esercizio della nuova centrale realizzata a Lacco Ameno, potrà favorire in prospettiva un'operazione di ristrutturazione urbanistica dell'intero ambito comprendente i due edifici articolabile in:

- la realizzazione di una "bretella" di collegamento tra porto e "sopraelevata" che consenta di evitare la strozzatura del tratto di via Iasolino compresa tra i due edifici;
- la piena utilizzazione degli spazi dei due edifici per attività compatibili (shopping center, sale convegni, uffici di viaggio, ecc.) con quelle legate al porto;
- la pedonalizzazione del tratto di strada compreso tra i due edifici; la valorizzazione del ruolo di terminal (e non di semplice "biglietteria") del sito.

3.3.4 Il sistema dell'accessibilità e degli scambiatori del traffico.

Il sistema di accessibilità proposto si articola in una rete di percorsi di connessione, autonomi e distinti dalla rete veicolare, che dai vari punti di scambio del traffico perviene ai punti nodali del porto, con l'obiettivo di distribuire più diffusamente le occasioni di accesso e di valorizzare anche gli ambiti retrostanti il *waterfront* del porto attraverso idonee normative che possano favorire il riuso di alcuni fabbricati per stabilirvi attività di servizio al porto stesso capaci di indurre forme di economie diffuse su tutto l'ambito interessato. Le aree di parcheggio pubblico vanno potenziate attraverso la costruzione di parcheggi pluripiano da ricavare in interrato; in particolare:

4.1 - il parcheggio antistante il Jolly Hotel di Ischia, articolato in n. 2 livelli, ospiterà n. 400 autoveicoli a fronte degli attuali 140;

4.2 - il parcheggio posto all'attacco tra la Strada Statale e la variante esterna all'abitato, articolato in n. 3 livelli ospiterà n. 400 autoveicoli a fronte degli attuali 160 e inoltre, parte della superficie complessiva da realizzare sarà destinata a terminal degli autobus di linea e ad area per il rimessaggio di imbarcazioni da diporto.

Un discorso a parte va fatto per il sito sottostante la c.d. "sopraelevata". Si tratta di un'area che sostanzialmente, come purtroppo frequentemente accade ai margini delle infrastrutture in Italia, si configura come "relitta".

La mancanza di un progetto preciso per quest'area, pure di notevole consistenza, non ha impedito ad alcuni usi di insediarsi. Così essa è diventata una riserva di parcheggi gratuiti, dotata di notevole appeal anche per questo ma an-

che in rapporto alla limitata capacità dei parcheggi veri e propri che servono l'ambito portuale, ed alla maggiore vicinanza al terminale di imbarco della banchina "Olimpica".

Ai suoi bordi si sono, inoltre, stratificati numerosi insediamenti, per lo più abusivi, di tipo artigianale che, per le loro condizioni qualitative (coperture in lamiera, occupazione di lotti frammentati attraverso progressive intrusioni, spazi di sosta e di parcheggio affidati pressoché esclusivamente alla fascia sottostante la strada, ecc.) configurano un'immagine fortemente degradata di un sito che potrebbe certamente essere ridisegnato senza penalizzare gli usi e le economie consolidati ma ricercandone un'immagine più organizzata e meno precaria che potrebbe scaturire da una loro redistribuzione al di sotto di una piastra dotata di patii per la messa a verde e per l'illuminazione delle parti sottostanti in cui potrebbero essere ospitate tutte le attuali attività, senza diminuirne le superfici complessive ma ricavando, in più, un'ampia ulteriore quota di parcheggi pubblici in una posizione particolarmente importante nel sistema di accessibilità prefigurato.

Il quadro complessivo delle scelte strategiche di lungo periodo è descritto nella tav. 2 che mostra l'assetto che, "a regime", si ipotizza debba avere l'intera area di studio. Esso può essere articolato in una serie di punti, che riassumono le opzioni precedenti che sinteticamente si articolano in:

Riqualificazione specchio acqueo interno al porto

Passeggiata a mare

Potenziamento stazione marittima (palazzo D'Ambra)

Potenziamento servizi alla nautica da diporto (ex terme Comunali)

Terminal Bus e Piazzale Trieste

Parcheggi: Strada Statale e Jolly Hotel

Approdo in ampliamento loc, San Pietro

Utilizzo area centrale Enel

Area di interscambio sopraelevata

Collegamento pedonale parcheggio Strada Statale e porto

Recupero urbano della bocca vecchia

3.4 - Lo scenario di intervento di medio periodo

Entro il quadro strategico evidenziato è possibile disegnare uno scenario di intervento di medio periodo che, nelle more della definizione degli strumenti normativi di livello territoriale e del conseguente adeguamento del PRG, sia dotato di una sua autonoma fattibilità in termini tecnico-economici e che compatibilmente con le attuali condizioni normative possa ritagliare un insieme di prime azioni sul territorio coerente con il sistema strategico prospettato.

Il Progetto di sistemazione del Porto d'Ischia prevede perciò un primo intervento specifico nell'ambito interno allo specchio acqueo ed una serie di interventi sostenibili entro la generale cornice individuata come vero e proprio Piano di Recupero dell'intera area portuale. Più in dettaglio le azioni specifiche che disegnano questo primo scenario sono di seguito descritte:

3.4.1 Lo specchio acqueo del porto.

• **Emergenza e sicurezza.**

L'asse centrale che parte dal Redentore e che guarda la bocca del porto verso Nord, idealmente dividerebbe il Porto d'Ischia in due settori, quello a destra quasi esclusivamente turistico (stanziale, stagionale e di transito), quello a sinistra quasi esclusivamente commerciale (trasporti marittimi, giri dell'isola, pesca, sport nautici ecc.). Di fronte alla ex Cantina D'Ambra è stata posizionata la zona della Capitaneria e degli altri mezzi di controllo, mentre quelli di emergenza e di sicurezza sul primo tratto di via Iasolino. Le particolari caratteristiche interne dello specchio acqueo, anche in relazione ai collegamenti a terra, individuano l'area della ex Cantina D'Ambra, come terminal idoneo a svolgere tali funzioni strategiche, di sicurezza e di controllo, legate soprattutto al settore commerciale.

• **Aspetti sociali**

La presenza di numerose imbarcazioni di proprietà di residenti nel Comune, di circoli ed associazioni (Circolo Nautico, Lega Navale, Yacht Club, Assomare, Associazione Diportisti, ecc.), denota una marcata partecipazione dei locali alla vita del mare, rappresentano una ulteriore quota di domanda che si può definire "sociale" e della quale è opportuno che l'Amministrazione comunale tenga equamente conto nell'ambito della generale riorganizzazione degli approdi.

• **Diporto nautico (stanziale, stagionale e di transito) e giri dell'isola**

Per quanto attiene la nautica da diporto, il particolare livello di commistione delle diverse categorie e destinazioni attuali, come sopra descritto, crea notevoli condizioni di disagio sia per gli utenti stanziali che per i residenti. I residenti proprietari di imbarcazioni sono costretti, nei periodi di alta stagione, sia per motivi economici legati al regime tariffario degli ormeggi esistenti nel porto che per l'attuale esiguità del numero di posti barca della classe di appartenenza, a spostarsi ove possibile, per la maggior parte all'esterno dell'area portuale.

Un maggior numero di posti barca consentirà di dare una positiva risposta alla domanda dell'utenza stanziale, non tanto nel periodo estivo ma soprattutto nel periodo invernale. Tale circostanza potrebbe, come già detto, risolvere anche problemi di carattere economico-gestionale nei periodi di bassa stagione.

Bisogna, inoltre, tener presente che nello scorso periodo invernale la società Ischia Ambiente ha offerto, per i natanti dei residenti delle particolari tariffe agevolate, per favorire l'esercizio del diporto nei periodi di bassa stagione e per un migliore sfruttamento delle risorse disponibili, svolgendo anche un importante ruolo di carattere sociale. Ovviamente si potrebbero estendere le tariffe speciali per i residenti e per gli stanziali con una maggiore disponibilità, usufruendo dei servizi minimi solo nei periodi invernali.

L'obiettivo di una migliore utilizzazione del Porto d'Ischia, coerente con le sue caratteristiche naturali, può essere raggiunto attraverso la sistemazione del servizio di trasporto turistico, locazione e giri dell'isola su via Iasolino nei pres-

si del pontile n° 2, più prossimo all'area destinata al traffico veicolare turistico e commerciale oltre che più centrale ed in asse rispetto al varco d'ingresso del porto e quindi meglio accessibile sia da terra (Capolinea di Piazzale Trieste) che da mare.

La dislocazione del naviglio proposta eviterebbe la frammentazione delle aree destinate al traffico ed al diporto, in linea con le recenti disposizioni legislative delle quali è necessario tenere conto nella redazione dei progetti di riqualificazione e riorganizzazione.

La risistemazione prospettata appare in grado di agire in maniera assai forte sull'innalzamento dei valori dei parametri di sicurezza portuale per gli occasionali utenti e per le manovre di evoluzione e di ormeggio delle unità navali, assicurando nel contempo migliori garanzie anche per l'integrità delle stesse "navi minori".

Sarà quindi possibile offrire al turista ed al diportista una serie completa di servizi diretti ed indiretti compreso quello speciale per i portatori di handicaps motori.

Nella nuova sistemazione è inoltre necessario considerare le esigenze, espresse anche in termini occupazionali, dell'attuale assetto, puntando a mantenerne il livello, migliorando il rendimento complessivo delle attività di servizio.

• **Imbarcazioni da diporto**

I servizi verranno analogamente estesi alle imbarcazioni da diporto ed implementati su livelli altamente qualificati.

I nuovi posti per navi da diporto, posizionati sulla banchina del Redentore e su quella "O' Fraulese", possono disporre dell'assistenza all'ormeggio e disormeggio, dell'erogazione di acqua dolce ed energia elettrica, di un centro servizi per i diportisti, dell'assistenza agli equipaggi, di quella tecnica per le imbarcazioni, turistica e generica (servizio lavanderia, catering, ecc.), di quelli specialistici, di quelli legati all'informazione meteorologica.

L'intervento di riqualificazione e potenziamento della capacità dei posti barca negli approdi del Porto d'Ischia, risponde ad una esigenza fondamentale: la necessaria razionalizzazione del servizio di approdo, che prevede il dislocamento delle navi da diporto in una zona più tranquilla per lo stazionamento ai fini turistici in quanto meglio servita e distante dal traffico veicolare e dalla zona prevalentemente destinata al traffico commerciale.

La possibilità di ospitare navi da diporto di grandi dimensioni permette inoltre una serie di benefici economici indotti, dal momento che le stesse unità, in presenza di adeguati servizi, hanno la possibilità di stazionare anche per svariati giorni e settimane, cosa questa che contribuirebbe ad innalzare il livello qualitativo del turismo isolano. Attualmente gli stazionamenti di più lungo periodo sono penalizzati dalla mancanza di servizi minimi essenziali che inducono le navi a stazionamenti assai brevi, per poi trasferirsi in porti maggiormente attrezzati.

• **Pesca e sport nautici**

Il tratto destinato alle imbarcazioni da pesca, presso la riva sinistra in località Pagoda, è in grado di ospitare circa 40 imbarcazioni dedite alla piccola pesca. La nuova localizzazione delle imbarcazioni dei pescatori meglio consen-

te sia lo smistamento del pescato che l'approvvigionamento del carburante e delle attrezzature. Con il recupero dell'area dell'antica apertura del porto ("Bocca vecchia"), è anche possibile creare una piccola darsena con uno spazio a terra attrezzato e protetto, per la vendita diretta del pescato.

Gli ormeggi dei pescherecci di maggiore dimensione ("paranze") sono stati posizionati sulla banchina di via Iasolino a breve distanza dai relativi punti vendita. In tal modo questi pescherecci possono rimanere allocati sul versante occidentale del porto d'Ischia, dove, da un lato, non risentono dell'interferenza con il settore commerciale, mentre, dall'altro, ne traggono non pochi benefici.

Vie del mare e commercio

Il settore commerciale risistemato prevede la rimozione del pontile n. 1, con l'effetto di decongestionare la banchina del "Redentore", di riaprire alla vista dal nodo centrale di questa banchina l'intero porto e di ricavare uno spazio assai ampio per potenziare il numero di ormeggi da destinare alle imbarcazioni da diporto. Ciò comporta che gli aliscafi siano spostati ad est del pontile n° 2, ove è stato previsto il posizionamento di un altro piccolo apposito pontile. I due pontili consentiranno l'approdo di quattro unità.

Tutti i traghetti, le navi veloci sono allocati presso la banchina Olimpica.

L'attuale condizione di interferenza sarà in tal modo eliminata a vantaggio della sicurezza e della funzionalità generale.

La più razionale risistemazione dei vari ambiti dello specchio acqueo portuale in rapporto alle diverse funzioni ospitate ed alle loro corrispondenti strutture di servizio "a terra", contribuirà certamente in maniera notevole alla risoluzione delle svariate problematiche sopracitate anche nelle more di una complessiva previsione di più lungo periodo che comprenda un potenziamento del numero degli ormeggi da localizzarsi nell'ambito dell'ampliamento e della riqualificazione dell'avanporto.

3.4.2 Le condizioni di frangia comprensive delle banchine e degli spazi pubblici (strade e piazze);

Gli interventi che si rendono necessari sulla frangia dello specchio acqueo del porto possono così riassumersi:

– **ridisegno della riva destra** tenendo conto delle necessità di maggiori spazi di servizio sia pure a carattere stagionale, al fine di non mettere in crisi un punto di attrazione rivelatosi tra i più validi nel corso dello sviluppo turistico di Ischia; realizzazione del percorso di frangia alla Collina di S. Pietro di collegamento con la via Francesco Buonocore;

– **ridisegno dello spazio di pertinenza della Chiesa di Portosalvo** in margine alla via Quercia, ricomprendendolo nell'ambito di una generale risistemazione del Piazzale Trieste;

– **ridisegno dell'intero Piazzale Trieste**, comprendendo anche gli spazi di cui al punto precedente, qualificandolo nel suo ruolo di nodo di "accoglienza" attraverso una forte "pedonalizzazione" che richiede una efficace limitazione dello stazionamento degli autobus di linea e turistici (che potranno,

nella loro gran parte trovare posto nell'ambito dell'area di parcheggio di cui al punto 4.2) ed una accorta dislocazione degli spazi di sosta temporanea di taxi e microtaxi;

– **ridefinizione degli usi del tratto di Via Iasolino che da Piazzale Trieste giunge fino all'edificio "ex cantine D'Ambra"**, per tener conto del suo ruolo di connettore dei nodi di imbarco e sbarco rappresentati dal terminal aliscafi e dal terminal ospitato dalle "ex cantine D'Ambra";

– **risistemazione della banchina "Olimpica"**, sede di attracco dei traghetti dell'armamento pubblico e privato, che va recuperata a migliori condizioni di servizio in rapporto all'attuale carico;

– **recupero del tratto della c.d. "Bocca Vecchia"** valorizzandone il ruolo di testimonianza storico-ambientale ed allocazione di una struttura per le operazioni di alaggio e varo dei natanti da e per il sito di rimessaggio;

– **risistemazione del tratto di frangia, verso mare, del parco pubblico della Pagoda.**

3.4.3 Le attrezzature presenti sul margine.

– Nell'ambito degli spazi dell'attuale casa comunale di Ischia va valorizzato il ruolo del salone delle Antiche Terme Comunali e degli spazi annessi, in rapporto al ruolo importante al quale, nella logistica degli ormeggi del naviglio turistico, sono deputati i tratti di banchina più prossimi.

– Della prospettiva di lungo periodo relativa all'ambito comprendente l'edificio "ex cantine D'Ambra" e la centrale Enel con i relativi uffici già si è accennato in precedenza. Nelle more un intervento immediato può investire il primo dei due edifici con la piena utilizzazione dei suoi spazi per ospitare attività compatibili (shopping center, sale convegni, uffici di viaggio, ecc.) con quelle legate al porto e con la valorizzazione del suo ruolo di terminal (e non di semplice "biglietteria") del sito.

3.4.4 Passeggiata a mare

L'intervento prevede la sistemazione del percorso di frangia, in gran parte già esistente, alla collina di S. Pietro al fine di realizzare una connessione "lungomare" tra la riva destra del porto ed il tratto di spiaggia compreso tra la via Buonocore e l'ingresso del porto.

Tale percorso è in grado di riqualificare questo ambito di territorio, attualmente in condizioni piuttosto degradate, valorizzare la fruizione del paesaggio della collina di San Pietro (attualmente del tutto marginalizzato) e di costituire un ulteriore, importante "punto di qualità" a corredo della già straordinaria cornice del porto di Ischia.

3.4.5 Il sistema dell'accessibilità e degli scambiatori del traffico.

Il sistema di accessibilità di medio periodo, corrispondente a questo primo insieme di azioni entro la strategia proposta, si articola in una rete di percorsi di connessione, autonomi e distinti dalla rete veicolare, che dai vari punti di scambio del traffico perviene ai punti nodali del porto, con l'obiettivo di distribuire più diffusamente le occasioni di accesso e di valorizzare anche gli ambiti retrostanti il wa-

terfront del porto attraverso idonee normative che possano favorire il riuso di alcuni fabbricati per stabilirvi attività di servizio al porto stesso capaci di indurre forme di economie diffuse su tutto l'ambito interessato.

L'intervento architettonico prevede:

- il ridisegno dello spazio di pertinenza della Chiesa di Portosalvo in margine alla via Quercia, ricomprendendolo nell'ambito di una generale risistemazione del Piazzale Trieste;

- il ridisegno dell'intero Piazzale Trieste, comprendendo anche gli spazi di cui al punto precedente, qualificandolo nel suo ruolo di nodo di "accoglienza" attraverso una forte "pedonalizzazione" che richiede una efficace limitazione dello stazionamento degli autobus di linea e turistici (che potranno, nella loro gran parte trovare posto nell'ambito dell'area di parcheggio a margine della strada statale in prossimità della galleria) ed una accorta dislocazione degli spazi di sosta temporanea di taxi e microtaxi.

Da un punto di vista trasportistico si sono analizzati il nodo di interscambio del trasporto collettivo e gli impianti per la sosta.

3.4.6 Nodi di interscambio del trasporto collettivo

La riorganizzazione del sistema di accessibilità portuale è tesa a decongestionare gli spazi adiacenti gli approdi ed il Piazzale Trieste.

Per quanto riguarda gli spazi adiacenti gli approdi si possono verificare le seguenti combinazioni fra modalità per i passeggeri a piedi:

1. taxi
2. microtaxi
3. vettore alberghiero
4. mezzo pubblico su gomma

Per ciascun approdo possibile è previsto un percorso guidato alle varie modalità che sosterranno in spazi che saranno opportunamente predisposti nei progetti di dettaglio.

L'organizzazione dovrebbe prevedere in prossimità degli approdi un numero limitato di mezzi pubblici (taxi, microtaxi, vettori alberghieri) con la restante parte concentrata in località poco distanti dal porto. Un sistema intelligente consentirà l'istantanea sostituzione del mezzo in partenza con una presenza numerica costante nella zona del porto.

Per ciò che riguarda il trasporto pubblico su gomma l'attuale organizzazione dei percorsi delle varie linee permette di ipotizzare, senza modificare i livelli di servizio, lo spostamento dello stazionamento di alcune di esse in corrispondenza della struttura multifunzione sita in località variante. In questo modo diminuirebbe la presenza contemporanea di mezzi in Piazzale Trieste e si recupererebbe spazio da dedicare ad altre funzioni specifiche del terminal quali ad esempio:

- organizzazione delle fermate delle linee nei due sensi di marcia;
- creazione di spazi per la sosta adeguati per i turisti in attesa;
- organizzazione di punti di informazione per i turisti.

3.4.7 Gli impianti per la sosta

L'alleggerimento della zona portuale da alcune funzioni

(terminal bus e rimessaggio natanti) ed il potenziamento delle attuali strutture destinate a parcheggio (Via De Luca-Jolly Hotel ed area sita in zona "variante") rappresentano elementi fondamentali nella strategia di riqualificazione del porto.

L'approccio seguito per il dimensionamento dei due parcheggi tiene conto della struttura fluttuante della domanda. Per la struttura progettata in zona variante, si assegnano funzioni diverse in base alle due stagioni considerate, ovvero quella estiva (aprile-ottobre) ed invernale (novembre-marzo). In particolare si prevedono le funzioni di:

1. Terminal Bus (tutto l'anno)
2. Parcheggio auto (tutto l'anno)
3. Rimessaggio natanti (ottobre – aprile)

Per la struttura ubicata in Via De Luca (Jolly Hotel) si prevede la sola funzione di parcheggio. In generale, l'allocatione di queste funzioni nelle due località descritte consente di ottenere i seguenti benefici di tipo trasportistico:

- realizzazione di nodo di interscambio modale auto-bus-mare;
- decongestione di piazzale Trieste;
- diminuzione dell'inquinamento acustico e atmosferico in zona porto;
- diminuzione dell'intrusione visiva.

La funzione multipla di questa struttura appare coerente e sinergica rispetto agli obiettivi specifici del Progetto Integrato Portualità Turistica. Infatti in questo modo da un lato favorisce l'integrazione turistica tra porto e territorio e dall'altro consente una maggiore integrazione modale mare-terra.

L'intervento prevede:

- il potenziamento del parcheggio antistante il Jolly Hotel di Ischia, articolandolo in n. 3 livelli (di cui due interrati) al fine di ospitare n. 400 autoveicoli a fronte degli attuali 140 con un incremento notevole dell'offerta di posti parcheggio in un nodo urbano prossimo al porto ed alla parte più centrale dell'abitato storico di Ischia;

- potenziamento del parcheggio posto all'attacco tra la Strada Statale e la variante esterna all'abitato in prossimità della galleria, che, articolandolo in n. 4 livelli (di cui tre interrati), ospiterà n. 400 autoveicoli a fronte degli attuali 160; inoltre, parte della superficie complessiva sarà destinata a terminal degli autobus di linea e ad area per il rimessaggio di imbarcazioni da diporto.

- il parcheggio antistante il Jolly Hotel di Ischia, articolato in n. 3 livelli (di cui due interrati) ospiterà n. 400 autoveicoli a fronte degli attuali 140;

- il parcheggio posto all'attacco tra la Strada Statale e la variante esterna all'abitato, articolato in n. 4 livelli (di cui tre interrati) ospiterà n. 400 autoveicoli a fronte degli attuali 160.

Il quadro complessivo delle scelte strategiche di medio periodo è descritto nella tav. 3 che mostra l'assetto che, nel medio periodo, si ipotizza debba avere l'intera area di studio.

La tavola n. 3 illustra anche una serie di proposte progettuali agli atti del Comune di Ischia.

Esse vengono riportate a testimonianza dell'esistenza di progetti in avanzato stato di definizione, segno di una serie

PIANO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA PORTUALE

di intenzioni già sedimentate nelle politiche locali. Tali progetti ovviamente andranno adeguati rendendoli coerenti con le indicazioni scaturite dal vaglio tecnico-economico effettuato dal presente studio di fattibilità. Tale adeguamento peraltro non può essere articolato in una serie di punti, che riassumono le opzioni precedenti che sinteticamente si articolano in:

Riqualificazione specchio acqueo interno al porto
Passeggiata a mare

Potenziamento stazione marittima (palazzo D' Ambra)
Potenziamento servizi alla nautica da diporto (ex terme Comunali)
Terminal Bus e Piazzale Trieste
Parcheggi: Strada Statale e Jolly Hotel presenta particolari difficoltà e non incide in maniera apprezzabile sulle autorizzazioni già rilasciate.



Il porto d'Ischia visto dal mare