

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.

Parte II

4 - Analisi propedeutiche e alternative di progetto

4.1 Introduzione

Le alternative di progetto valutate hanno riguardato soprattutto la parte portuale vera e propria. Le soluzioni prospettate sono state verificate sia sotto l'aspetto tecnico che sotto il profilo economico, valutando in particolare il rapporto costo/benefici.

Le verifiche e le scelte finali sono state fortemente condizionate dal quadro normativo di riferimento che, come già illustrato, pone notevoli vincoli e limitazioni ai progetti di ampliamento e potenziamento della struttura portuale.

Le soluzioni scelte sono state effettuate tenendo conto anche delle probabili mutazioni delle norme che disciplinano lo sviluppo del territorio. Si è optato per la scelta di soluzioni che in un secondo momento si potranno facilmente integrare con i progetti che si renderanno possibili a seguito delle nuove norme che si prestano ad entrare in vigore.

La valutazione delle alternative progettuali si possono sinteticamente riassumere:

Per il *diporto* si sono valutate più opzioni. In particolare si è tenuto conto soprattutto delle possibilità future di incre-

Studio di Fattibilità (Sdf)

a cura di: **Prof. Ing. A. Nuzzolo - Prof. Ing. F. Rispoli**



Il porto d'Ischia dalla ex funivia del Montagnone

mento di posti barca che possono essere realizzate a seguito dell'approvazione del P.T.C.P.

Per i *parcheggi*, non sono state valutate alternative progettuali, in quanto le uniche possibili sono legate alla scelta del numero dei posti auto. Se, per il parcheggio Hotel Jolly, il limite è costituito dalla probabile falda superficiale, che porterebbe all'aumento dei costi e renderebbe poco remunerativo l'investimento, per il parcheggio Galleria SS 270 il limite è rappresentato dal giusto equilibrio tra domanda ed offerta, al fine di rendere quanto più interessante la possibilità di procedere alla realizzazione mediante la formula dell'appalto in concessione.

4.2 Diporto

4.2.1 Introduzione

La conformazione dell'area portuale e l'utilizzo di buona parte del perimetro banchinato per l'attracco di vettori commerciali determina un'offerta della nautica da diporto inferiore al fabbisogno della popolazione residente e fluttuante del Comune di Ischia. In effetti, dalla tabella 2 si evince che l'offerta relativa al Comune di Ischia è molto più bassa rispetto agli altri Comuni dell'isola. E risulta ancora più bas-

sa se si considera, ad esempio, che i residenti del Comune di Barano interessati alla nautica da diporto, per motivi di accessibilità sono portati a scegliere in prevalenza il porto di Ischia.

Ormezzi	Banchina fissa	Pontile gallegg.	Gavitello	Totale	Abitanti	Ormezzi /1000 ab.
Ischia	180	50	0	230	18.253	12,60
Casamicciola Terme	100	90	90	280	7.374	37,97
Forio	20	0	400	420	14.554	28,86
Lacco Ameno	50	0	70	120	4.273	28,08
Serrara Fontana	20	0	50	70	3.060	22,88
Barano d'Ischia	0	0	0	0	8.591	0,00
Isola d'Ischia	370	140	610	1120	56.105	19,96

Tabella 2 Offerta nautica da diporto

Si propone un intervento di riorganizzazione interna con ottimizzazione degli spazi e mantenimento delle attuali funzioni per l'ubicazione di ormezzi stagionali.

4.2.2 Analisi domanda e offerta

La schedatura dei porti contenuta all'interno delle *Linee Programmatiche per lo Sviluppo del Sistema Integrato della Portualità* indica, per il porto di Ischia, una dotazione di ormezzi complessiva di circa 230 posti, dei quali circa 180 in banchina fissa ed il restante al pontile galleggiante.

Una indagine effettuata in loco ha permesso di stabilire che l'offerta attuale, per imbarcazioni da diporto, comprende all'incirca (cfr. par. 3.3.1):

- 95 postazioni in banchina
- 80 postazioni ai pontili galleggianti.

In realtà nei periodi estivi, essendo la domanda notevolmente superiore alle postazioni disponibili, si verificano



Figura 1 – Utilizzo area avamposto

condizioni di sovrassaturazione dello specchio d'acqua interno al porto e un utilizzo, più rischioso, degli specchi d'acqua esterni al bacino portuale per ormeggi al gavitello.

Ciò comporta per l'utenza livelli di servizio non in linea con le funzioni minime standard previste dalle Linee Programmatiche per la nautica da diporto in Campania. In dettaglio si contano, nei periodi di punta, nello specchio d'acqua del porto e nello spazio all'esterno di punta Aragonese, circa 300 imbarcazioni da diporto.

Queste 300 imbarcazioni possono senz'altro essere classificate come stanziali e stagionali, essendo la domanda di transito e temporanea quasi completamente inevasa. In effetti, durante il periodo estivo, sovente si assiste a manovre di ingresso/uscita di natanti che non hanno la possibilità di attraccare senza contare le imbarcazioni di coloro che cambiano destinazione in partenza già conoscendo il livello di affollamento del porto di Ischia.

4.2.3 Le alternative di progetto

La possibilità di individuare alternative progettuali è pressoché nulla. La sistemazione interna dello specchio acqueo del porto, per la sua particolare conformazione non trova sbocchi logistici, se non quelli individuabili all'esterno dell'area porto.

Oltre alla risistemazione del bacino interno si sono valutate due alternative possibili. La prima riguarda la possibilità di utilizzo ai fini diportistici di parte dell'area dell'avamposto.

La notevole superficie acquee disponibile e la possibilità di utilizzare parte di un banchinamento già esistente, ha indotto ad una verifica tecnica di tale possibilità. La soluzione prospettata, illustrata nel grafico di fig 1 pone notevoli dubbi, sia in ordine ad una limitazione dello spazio di manovra dei natanti in ingresso ed uscita dal porto, sia in ordine ai costi necessari alla realizzazione della struttura. E inoltre il rapporto costo per posto barca risulta essere particolarmente elevato.

Altra soluzione ipotizzata è quella rappresentata nella figura 2. Si è valutata la possibilità di localizzare un nuovo approdo, nei pressi della spiaggia di San Pietro, sottostante il costone, che sarà oggetto di un importante intervento che ne vedrà l'intera demolizione ed il successivo ripristino a seguito della realizzazione del depuratore delle acque reflue. Un simile intervento certamente porterà a trasformazioni assai rilevanti di alcuni tratti della costa.

Quindi la realizzazione di un approdo non costituirebbe un aggravio delle mutate condizioni ambientali. Inoltre, il sito si troverebbe in una posizione ottimale dal punto di vista meteo-marino, e facilmente collegabile alla vicina struttura portuale attraverso la passeggiata di collegamento tra il porto e la spiaggia di San Pietro, meglio illustrata al cap. 4.3.

La soluzione presenta un ottimo rapporto tra costi e benefici, ma risulta non compatibile con le vigenti norme di tutela e non conforme alle disposizioni del P.R.G

Questa ipotesi, si inserisce, al pari di quella prevista per



Figura 2 – Nuovo approdo località San Pietro

Ischia Ponte, nel programma a medio-lungo termine che si potrà attivare appena operativo il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Le previsioni di piano, per il Comune d'Ischia, indicano il Porto, sito oggetto di riqualificazione e potenziamento della nautica da diporto sino ad un massimo di 300 posti barca.

Tale obiettivo difficilmente potrà essere raggiunto, se continuerà il porto d'Ischia ad essere gravato della quasi totalità del traffico commerciale e passeggeri che interessa l'intera Isola. Solo una equa distribuzione del traffico commerciale sugli altri approdi isolani potrà consentire una migliore fruibilità dello spazio portuale.

La previsione di affiancare una struttura ex novo, in adiacenza dell'avamposto, rappresenta l'unica soluzione per soddisfare la domanda di posti barca.

Questa ipotesi, unita a quella di Ischia Ponte, dove lo stesso P.T.C.P. prevede la realizzazione di un approdo stagionale della capacità massima di 300 posti barca, potrebbe soddisfare l'intera domanda del diportismo nautico.

Vi è da fare una ulteriore considerazione, in merito all'approdo di Ischia Ponte.

La realizzazione dell'approdo, dimensionato secondo le massime previsioni del P.T.C.P, comporterebbe un notevole impatto dal punto di vista architettonico ed ambientale, per assicurare un'adeguata messa in sicurezza dell'approdo. Un contenimento del numero di posti barca offre la possibilità di intervenire con opere meno impattanti e dai costi certamente più contenuti.

Rilevato che l'intero lungomare di Ischia Ponte ha perso

il contatto diretto col mare, a causa della scelta di ubicare le opere di difesa dell'abitato proprio sulla linea di costa, e volendo recuperare questo utile ed indispensabile rapporto, soprattutto visuale, si può ipotizzare di localizzare a largo questa protezione e recuperare l'intero tratto di lungomare, per destinarlo ad approdo stagionale.

Una simile soluzione combinerebbe due risultati: uno quello di riqualificare l'intero litorale e conseguentemente la cortina urbana retrostante, e l'altro di localizzare, tra attracchi diretti in banchina od a mezzo di pontili galleggianti, tra i 150/200 posti barca.

La soluzione prescelta.

Dalla comparazione delle varie opzioni possibili, è emersa la decisione di optare per una soluzione "ponte", che costituisce il passaggio tra l'intervento a breve-medio periodo a quello a lungo periodo, favorendo sia il potenziamento che lo sviluppo delle attività portuali, senza bisogno di interventi "correttivi o demolitori" delle strutture realizzate in questa prima fase.

La scelta degli interventi da attuarsi si basa innanzitutto sulla loro conformità alle attuali norme sia paesistiche che urbanistiche.

4.3 Passeggiata a mare

4.3.1. Introduzione

L'intervento prevede la realizzazione di una "passeggiata" che funga da collegamento tra il porto turistico e la spiaggia di San Pietro, costeggiando il promontorio della omoni-

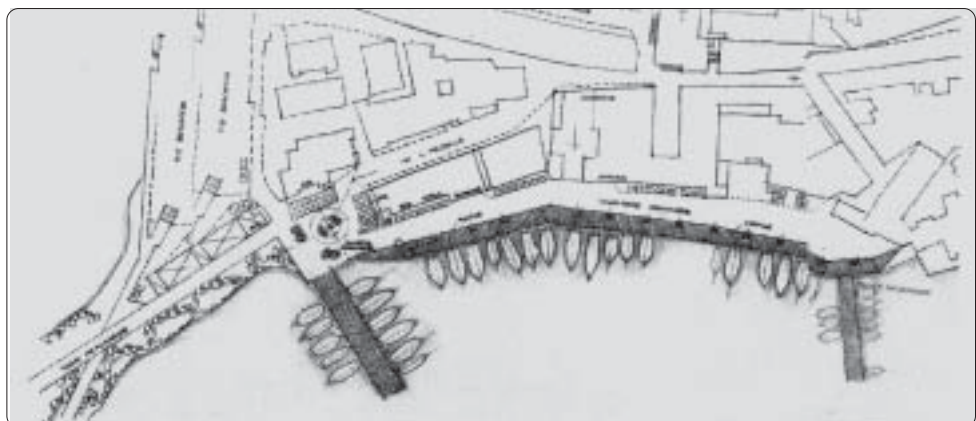


Figura 3 – Ipotesi di approdo ad Ischia Ponte

ma collina.

Detto promontorio è situato sul lato destro dell'imboccatura del porto di Ischia e si caratterizza per la lussureggiante vegetazione nella quale si intravede la costruzione dell'osservatorio geomarino, detto "l'Acquario", ubicata sulla cima della collina.

Un tempo percorribile a piedi, tale tratto è stato interessato da vari fenomeni di erosione fino al punto di divenire impraticabile, comportando la separazione fisica e delle funzioni tra il porto e la spiaggia di San Pietro.

L'azione erosiva del mare ha tra l'altro comportato l'inserimento di varie opere di difesa. Gran parte del tratto sottocosta è infatti interessato da una scogliera frangiflutti, che ha definitivamente precluso il passaggio dal porto all'arenile e viceversa. Altre scogliere sono sistemate più a largo a difesa dell'imboccatura del porto. Lungo la spiaggia sono invece ben visibili i pennelli resisi necessari per frenare l'asporto della preziosa sabbia.

Interventi rivelatisi non sempre felici, perché continuano sia i movimenti dell'arenile sia l'erosione del promontorio di San Pietro.

La riapertura del passaggio consentirebbe di ristabilire un lontano rapporto tra l'area portuale e la spiaggia di San Pietro, favorendo sviluppi di carattere sociale, economico e di riqualificazione ambientale.

D'altro canto, detto collegamento fornisce ulteriori interessanti spunti con la possibilità di utilizzare l'area in questione per l'approdo turistico e consentendo un facile e suggestivo accesso agli stabilimenti balneari presenti, nonché consentirebbe la continuità della passeggiata lungomare che da Ischia Ponte va a finire proprio sul finire della spiaggia di San Pietro.

In particolare, con una opportuna rimodulazione delle opere di difesa a mare esistenti (scogliere), sarà possibile realizzare dei luoghi riparati dove sarà possibile prevedere l'ormeggio di imbarcazioni turistiche, andando a potenziare la capacità dei posti barca del porto.

L'ormeggio delle imbarcazioni turistiche potrà effettuarsi lungo il lato esterno del molo di sottoflutto e lungo una serie di pontili galleggianti da disporsi a raggiera intorno alla collinetta di San Pietro.

Gli interventi necessari alla realizzazione della passeggiata si possono così sintetizzare:

- 1) messa in sicurezza del costone;
- 2) realizzazione della passeggiata;
- 3) rimodulazione delle opere di difesa marine (scogliere e pennelli);

Il tutto puntando su una riqualificazione ambientale dell'area che si estende dalla imboccatura del porto fino ad interessare la spiaggia di San Pietro. Analizziamo i singoli interventi.

4.3.2 Ipotesi progettuale

1) Messa in sicurezza del costone.

La messa in sicurezza del costone è in realtà un intervento che si renderà necessario indipendentemente dalla rea-

lizzazione o meno della passeggiata.

Difatti il costone presenta già segni di dissesto, pericolosi, tra l'altro, per la sicurezza del prestigioso Acquario. Al fine di preservare il gradevole aspetto offerto dalla collina a chi si accinge ad entrare nel porto, saranno da preferire interventi di difesa non invasivi e poco visibili.

Si prevedono opere atte a scongiurare la caduta di massi dalla parete rocciosa e l'integrazione della scogliera sottostante con l'aggiunta di ulteriori elementi lapidei di origine vulcanica. La tecnica attualmente più accreditata al primo scopo risulta quella della messa in opera di una rete metallica fissata con chiodature alla parete rocciosa, poco invasiva e poco visibile per l'appunto.

2) Realizzazione della passeggiata.

Dal punto di vista costruttivo, si prendono in considerazione due diverse ipotesi, nel seguito denominate Ipotesi A) e Ipotesi B):

Ipotesi A): realizzazione di una passeggiata di tipo "leggera", facilmente amovibile;

Ipotesi B): realizzazione di una banchina da sfruttare anche per l'approdo turistico.

Nel primo caso (Ipotesi A), si prevede la realizzazione di una passerella della larghezza media di 2 metri, realizzata con pannelli, costituiti da assi in legno, montati su una struttura in travi di legno lamellare e pali in acciaio ancorati nella scogliera. Questa tecnica costruttiva consente la facile rimozione degli elementi durante il periodo invernale nonché rende più agevole la manutenzione.

La struttura portante della passerella è quindi composta da pali di tipo HE in acciaio zincato, ancorati alla base della scogliera, ed aventi una piastra di attesa per il fissaggio delle travi in legno lamellare; una orditura secondaria, anch'essa in travi di legno lamellare, costituisce con i pannelli di assi di legno il piano di calpestio della passerella.

Gli elementi metallici saranno trattati con prodotti anticorrosione, mentre quelli in legno saranno trattati con apposite resine protettive.

Il tratto previsto al livello della spiaggia sarà realizzato mediante l'utilizzo di pannelli prefabbricati in c.a., aventi il piano di calpestio realizzato con tavolato in legno, dotati di appositi ganci o dispositivi simili che ne garantiscano la continuità. Per la posa in opera di tali pannelli, in parte destinati a sostituire delle piastre in cemento già esistenti, si rende necessario solo un livellamento locale della superficie sabbiosa. La tecnica di realizzazione di questo tratto di passeggiata consente la sua facile amovibilità nonché una agevole manutenzione ed è dettata anche dal suo utilizzo estivo a servizio degli esistenti stabilimenti balneari.

Nella eventualità che il tratto di costa venga impiegato per l'approdo turistico (Ipotesi B), si dovranno prevedere opere più consistenti, necessarie per raggiungere e servire i pontili che si andranno a realizzare.

I pontili, infatti, oltre che poter essere facilmente raggiungibili, necessiteranno di una serie di servizi, quali l'approvvigionamento idrico ed elettrico, impianti antincendio, impianti di raccolta dei reflui e degli oli esausti, ecc.

3) rimodulazione delle opere di difesa marine.

Oltre alla scogliera addossata al costone, di cui già si è parlato in precedenza, la situazione attuale delle opere di difesa a mare vede le seguenti opere:

- una scogliera sul versante nord-ovest, disposta quasi parallelamente all'ultimo tratto del molo di sopraflutto, di circa ml 150,00;

- un pennello disposto ortogonalmente alla spiaggia, a partire dall'arenile, subito dopo il promontorio di San Pietro, suddiviso in due tronchi lunghi rispettivamente ml 22,00 e ml 70,00 alla distanza di ml 20,00 l'uno dall'altro;

- tre scogliere in prosecuzione del pennello, da questo distanti la prima ml 60,00, disposte a semicerchio, per complessivi ml 150,00 di scogliera;

- un pennello all'imboccatura del porto sul versante nord est, lungo circa ml 40,00, a formazione dell'avanporto.

C'è da dire che il primo pennello non ha comportato considerevoli benefici a favore dell'arenile, che non ha trovato ancora una situazione di equilibrio stabile. Inoltre il tratto di arenile che va dal pennello al promontorio di San Pietro (circa 120,00 ml) si è ormai ridotto ad una stretta lingua di spiaggia.

L'idea che dunque si propone è quella di rimodellare le scogliere ed i pennelli del versante nord-est, per ottenere i seguenti scopi:

- creare un avanporto più ampio e meglio protetto di quello attuale, che comprenda anche il promontorio di San Pietro, eventualmente da sfruttare come approdo turistico;

- favorire un migliore e più equilibrato assetto della spiaggia.

4.4 Impianti per la sosta

4.4.1 Introduzione

Il dimensionamento del parcheggio e della struttura multifunzione che sono descritti in seguito è stato effettuato tenendo conto di tutti i parametri di attrazione veicolare che innescano una domanda di sosta e non solo di quelli strettamente connessi alle attività portuali.

Gli impianti per la sosta dei veicoli sono ubicati in zona centro (Via De Luca, area Jolly Hotel) ed in zona variante (area già esistente).

4.4.2 Analisi domanda e offerta

L'attuale offerta di sosta nell'area di intervento è costituita da circa 300 posti, ovvero i 160 del parcheggio della zona variante ed i 140 del parcheggio di Via De Luca (area Jolly Hotel).

L'offerta di sosta a margine delle carreggiate è limitata a poche strade del Comune di Ischia e di conseguenza si verificano frequentemente episodi di sosta illegale. Nella sola area di intervento, da un'indagine puntuale sulla domanda di sosta, è emerso che complessivamente sono state censite oltre 100 autoveicoli in sosta illegale.

Già queste considerazioni portano a valutare come deficitaria l'offerta di posti auto.

Per la stima della domanda futura si sono considerate alcune aliquote indipendenti:

1. stanziale, riguardante i residenti e gli addetti delle atti-

vità site nell'area di intervento, stimata in circa 270 unità e che nel periodo maggio-settembre raggiunge anche le 330 unità.

2. per diporto nautico, ovvero per coloro che devono raggiungere la zona portuale per l'utilizzo dell'imbarcazione ormeggiata nel bacino. Tale domanda, di tipo stagionale, nel periodo maggio-settembre è variabile fra le 100 e le 160 unità.

3. per residenti dell'isola che utilizzano vettori marittimi dopo aver parcheggiato la propria auto nella struttura multifunzione a tariffa agevolata.

4. di tipo orario, per categorie e motivi diversi, variabile all'incirca fra 50 e 180 unità, costituita da coloro che devono raggiungere la zona portuale per fruire di funzioni allocate nel perimetro portuale e nell'area centrale del Comune (servizi pubblici e privati, bar, ristoranti, ecc...). Tale domanda è stata stimata considerando anche la pianificazione trasportistica dell'Amministrazione, tesa ad ampliare le zone a traffico limitato sia per obiettivi di riqualificazione delle zone portuali che di altre zone non strettamente collegate alle funzioni di portualità turistica. Complessivamente quindi risulta che la domanda futura di sosta varia all'incirca fra le 430 e 800 unità giornaliere del mese di agosto. Evidentemente questa stima tiene conto sia dell'aliquota direttamente connessa agli obiettivi del Progetto Integrato sia di quella connessa a obiettivi di miglioramento dell'accessibilità e della vivibilità di aree adiacenti a quella di intervento

4.4.3 Alternative progettuali

La stima della domanda porta a determinare un fabbisogno infrastrutturale di parcheggi abbastanza definito. Si ritiene di dovere adeguare l'attuale dotazione dei due parcheggi per soddisfare varie aliquote di domanda, anche allo scopo di contribuire alla tutela ed alla riqualificazione del bacino portuale.

In particolare si allocano circa 400 posti auto alla struttura di Via De Luca (Jolly Hotel) e circa 400 posti auto effettivi alla struttura multifunzione sita in zona variante.

Per la struttura di via De Luca, oggi a raso ed in grado di ospitare all'incirca 140 posti auto, si pensa all'incirca di triplicare la capacità costruendo due piani interrati che contengano all'incirca 260 posti.

Si avrebbe così la seguente organizzazione:

Livello 0 - parcheggio auto (140 posti)

Livello 1 - parcheggio (130 posti)

Livello 2 - parcheggio (130 posti)

Per la struttura sita in zona variante sono previste funzioni di Terminal Bus, di parcheggio e di rimessaggio invernale delle imbarcazioni da diporto.

Come descritto al par. 4.5.3 la funzione di Terminal Bus viene allocata modificando leggermente i percorsi di alcune linee in modo da portare il capolinea all'interno della struttura progettata. In tal modo si contribuirebbe in misura oggettiva al decongestionamento di Piazzale Trieste.

Nel dettaglio si prevede di lasciare ubicare nella struttura i capolinea di:

- linea 5 (65 corse/giorno)

- linea 6 (30 corse/giorno)

- linea 7 (68 corse/giorno)

- linea 8 (12 corse/giorno)
- linea 15 (16 corse/giorno)
- linea C12 (21 corse/giorno)
- linea C13 (20 corse/giorno)

La funzione di parcheggio auto, già oggi esistente a raso, viene rafforzata passando dai circa 160 posti attuali ai circa 400 posti di progetto.

Infine, per ciò che concerne la funzione rimessaggio si pensa, per la stagione invernale, di utilizzare parte della struttura per il ricovero invernale di alcuni natanti da diporto.

La struttura multipiano, modulata sull'attuale superficie, sarebbe così organizzata:

Livello 0 - Terminal linee bus (superficie equivalente a quella di 80 posti auto) e parcheggio auto (80 posti)

Livello 1 - parcheggio (160 posti)

Livello 2 - parcheggio (160 posti) / rimessaggio invernale barche

La presenza del terminal bus con tutte le linee provenienti dalla/dirette in direzione porto consente di gestire gli spostamenti degli utenti del parcheggio diretti al porto (e viceversa). Il tempo medio d'attesa, considerando la fascia oraria 05.45-23.45, sarebbe di circa 2 minuti e mezzo.

4.5 Nodo di interscambio del trasporto collettivo

4.5.1 Introduzione

La riorganizzazione del sistema di accessibilità, tesa sia alla decongestione dei flussi che alla riqualificazione urbanistica delle aree portuali, nel caso del porto di Ischia si traduce in una razionalizzazione degli spazi dedicati all'imbarco/sbarco e di quelli dedicati allo scambio con le altre modalità di spostamento. Si è analizzato dapprima il fenomeno, individuando le criticità, e successivamente si è descritta l'ipotesi progettuale che utilizza strategie sia di delocalizzazione che di riorganizzazione.

4.5.2 Analisi domanda e offerta

Per il contesto di analisi si definisce, quale nodo di interscambio, tutta l'area portuale. In realtà lo scambio modale che avviene fra i passeggeri provenienti dalla banchina Olimpica e diretti al terminale degli autobus è diverso dallo scambio modale che avviene fra i passeggeri provenienti dai Pontili per gli aliscafi e diretti al piazzale perché per i primi la distanza da coprire è di circa 400 metri e non vi sono appositi percorsi pedonali.

Si terrà conto delle difficoltà dell'utenza organizzando un percorso ad hoc che preveda opportune zone per la sosta delle utenze deboli (panchine, pensiline ...).

In area banchina Olimpica nei giorni più trafficati dell'anno, approdano e ripartono circa 20 traghetti, con un movimento stimato di circa 15.000 passeggeri e 1.500 fra auto e mezzi pesanti. Un'indagine campionaria effettuata il 27/04/2003 ("giorno di punta") ha evidenziato, nella sola fascia 14.00-20.00, la partenza di 6979 passeggeri e 746 veicoli equivalenti.

Flussi in partenza da Ischia Porto – banchina Olimpica

I valori stimati (15.000 passeggeri – 1500 veicoli) si sono ottenuti espandendo a tutta la giornata l'andamento nella direzione prevalente e considerando un'aliquota del 50% per la relazione di ritorno.

Appare evidente che, allorché vi è congestione fra più imbarchi/sbarchi, e ciò si verifica quando in un arco di tempo ravvicinato (30-45 minuti) sono previsti due sbarchi e due imbarchi, le limitate dimensioni della banchina e la presenza di varie tipologie di mezzi determina insoddisfacenti livelli di servizio.

Anche per i pontili la stessa indagine campionaria effettuata il 27/04/2003 ("giorno di punta") ha evidenziato, nella sola fascia 14.00-20.00, la partenza di 3929 passeggeri.

In zona pontili si assiste quindi a continue ondate di flussi pedonali che sbarcano dai circa 35 aliscafi giornalieri con un flusso bidirezionale che nei periodi di punta equivale a oltre 8.000 imbarchi/sbarchi.

L'impossibilità di imbarco/sbarco veicoli crea una congestione minore rispetto a ciò che accade in banchina Olimpica. Tuttavia, la vicinanza dei pontili alla strada con l'interferenza dei veicoli e dei Bus in attraversamento provoca anche in questo caso intervalli temporali di forte criticità.

Infatti, per quanto riguarda i mezzi su gomma, in Piazzale Trieste è ubicato il capolinea di 12 linee urbane ed extraurbane dell'isola d'Ischia.

In un giorno estivo (24 h), sono previste da Piazzale Trieste:

- 287 partenze in carreggiata interna (verso Via Jasolino – Via De Luca);
- 167 partenze in carreggiata esterna (verso Via Baldassarre Cossa);
- 165 arrivi dalla carreggiata interna (da Via Baldassarre Cossa);
- 291 arrivi dalla carreggiata esterna (da Via De Luca – Via Jasolino).

Complessivamente quindi in Piazzale Trieste sono previsti 910 eventi (arrivi o partenze di corse bus) nell'arco delle 24 ore: mediamente quindi si ha un evento ogni 100 secondi.

Se invece si analizza la fascia oraria 06.00 – 24.00 invece si hanno:

- 276 partenze in carreggiata interna (verso Via Jasolino – Via De Luca)
- 151 partenze in carreggiata esterna (verso Via Baldassarre Cossa)
- 148 arrivi dalla carreggiata interna (da Via Baldassarre Cossa)
- 278 arrivi dalla carreggiata esterna (da Via De Luca – Via Jasolino)

L'intervallo medio fra due eventi successivi di arrivo/partenza nell'arco della fascia oraria 06.00 – h. 24.00 scende a 76 secondi.

Un'indagine di tipo "speditivo" ha permesso di censire,

nella zona di intervento, la presenza contemporanea di oltre 50 mezzi fra taxi, micro taxi e vettori alberghieri.

Componendo in uno scenario dinamico tutte le componenti della mobilità, oltre alla presenza di flussi veicolari ed autoveicoli in sosta illegale, si ottiene l'attuale scenario del nodo di interscambio caratterizzato dalle seguenti problematiche:

- conflitti fra pedoni e traffico motorizzato;
- scarsa informazione per i passeggeri sbarcati;
- presenza contemporanea di mezzi di varie tipologie che occupano gran parte degli spazi disponibili;
- elevati livelli di inquinamento atmosferico e acustico.

L'insieme di queste problematiche si traduce in condizioni di scarsa vivibilità. L'attenuazione o l'eliminazione di queste problematiche è il risultato atteso dall'attuazione dell'ipotesi progettuale presentata.

4.5.3 Ipotesi progettuale

Si propone quindi un modello alternativo di funzionamento per il Piazzale Trieste e le zone limitrofe che si pone i seguenti obiettivi:

- miglioramento dell'accessibilità del porto soprattutto per gli spostamenti di tipo multimodale;
- decongestionamento della zona critica da flussi indesiderati;
- miglioramento dell'accoglienza per i turisti.

Il raggiungimento di questi obiettivi può essere garantito dalla realizzazione di alcuni interventi infrastrutturali e di adeguamento agli obiettivi di alcune funzioni.

In primo luogo l'istituzione del divieto di sosta per i veicoli lungo il perimetro portuale e Piazzale Trieste rappresenta una condizione propedeutica alla riconquista degli spazi urbani.

Per ciò che riguarda la banchina Olimpica la lunghezza delle code di autoveicoli in attesa di imbarco è tale da provocare blocchi della circolazione in corrispondenza dell'ex Palazzo d'Ambra Vini.

La riorganizzazione dell'area antistante gli imbarchi prevede l'allocazione dei mezzi in attesa (taxi, microtaxi e pul-

mini alberghieri) in posizione opportuna rispetto a coloro che attendono di imbarcarsi.

Per i passeggeri che intendano utilizzare il mezzo pubblico bisogna garantire l'accesso al Terminal Bus in maniera chiara, indicando e privilegiando i percorsi e le eventuali soste. Sarebbe opportuna anche l'istituzione di una navetta che compisse un piccolo percorso lungo via Jasolino per la tutela delle utenze deboli.

Per gli sbarchi dai pontili si prevede un'organizzazione dello stesso tipo con elevato livello di informazione e accesso immediato alle modalità di trasporto.

In particolare nel tratto di carreggiata di Via Jasolino che collega il c.d. Pontile 2 al Piazzale Trieste si prevede l'allocazione di un numero limitato di taxi, micro taxi e vettori alberghieri.

La sistemazione del Piazzale Trieste prevede il ridimensionamento degli spazi dedicati alla sosta ed alla marcia dei veicoli. In particolare per la parte inferiore del Piazzale, la più vicina ai Pontili di sbarco degli aliscafi, si prevede una funzione di accoglienza e informazioni all'utenza con opportuno arredo urbano. Nella parte superiore della piazza è prevista l'allocazione del Terminal Bus per un numero di linee inferiore a quello attuale.

In particolare si prevede di spostare nel nuovo Terminal il capolinea di tutti i servizi urbani ed extraurbani con penetrazioni verso Via De Luca e lasciare in Piazzale Trieste i soli servizi extraurbani con destinazione verso Casamicciola.

Nel dettaglio si prevede di lasciare in Piazzale Trieste i capolinea di:

- linea 1 (59 corse/giorno)
- linea 2 (31 corse/giorno)
- linea 3 (20 corse/giorno)
- linea CD (55 corse/giorno)
- linea CS (57 corse/giorno)

Per gli altri servizi, i cui capolinea saranno delocalizzati al Terminal B posto all'interno dell'impianto multifunzione in zona variante, si organizzeranno opportuni spazi per le fermate nelle due direzioni.

Forio - Centro di Ricerche Storiche d'Ambra

Ipazia d'Alessandria (370-415), filosofa e matematica greca, celebre per sapienza, bellezza e per l'austerità dei costumi, seguace del neoplatonismo, è stata protagonista della *Giornata Internazionale della Donna*, svoltasi a Forio presso il *Centro di Ricerche Storiche d'Ambra*. Nel marzo del 415 Ipazia fu assalita da una folla di cristiani furibondi e selvaggiamente massacrata. L'avv. Nino d'Ambra ne ha presentato la figura in una appassionata rievocazione, alla presenza di un folto pubblico. Sono intervenuti nel dibattito il generale medico Paolo Castagliuolo, il preside Nunzio Albanelli, il dott. Giuseppe Colucci e le insegnanti Rosa Genovino e Annamaria Piccolo.

Ha accompagnato la manifestazione il gruppo musicale di Carmine Pacera.

L'amore al tempo delle lettere: la storia di Anna e Ciccillo

di *Giuseppe Mazzella*

Questo piccolo libro vuole conservare il ricordo di una storia d'amore di due persone semplici e vuole dare ragione a chi sostiene che l'amore è la forza capace di coprire tutti i vuoti, che dà il senso alla vita e che può durare anche oltre la vita. L'amore è - come diceva Prévert - "cette chose toujours nouvelle et qui n'a pas changé"; questa "cosa sempre nuova e che non è mai cambiata" ha avuto il suo "tempo delle lettere, come oggi ha il tempo degli SMS. Poiché l'esempio vale più di qualsiasi precetto, "questa storia d'amore ha profondamente segnato la mia vita - dice G. Mazzella - ed è stata la lezione più importante, il libro o il giornale più bello che ho letto e dal quale più ho appreso".