

35, delimitato dalla congiungente le testate dei due moli, foraneo e di ridosso, ben difeso dai venti del 1° e 4° quadrante. La superficie del porto potrà, poi, in avvenire, essere elevata — relativamente con poca spesa — a ben ha. 64, effettuando la costruzione dell'altro molo di ridosso, innestato all'estremo del Vecchio Molo foraneo.

È, infine, in progetto, essendo stati ultimati i relativi studi, il completamento della difesa foranea mediante una nuova ampia diga, che partendo innestata all'estremo del Nuovo Molo foraneo, si protenda arditamente in mare aperto con due bracci e con sviluppo rispettivamente verso N. e N. O.

\* \* \*

Un particolare cenno merita la sistemazione stradale del porto e delle sue vie di accesso.

Nel 1905, l'accesso al porto dal retroterra avveniva per due brevi tratti di strada, della larghezza di appena m. 8: uno seguente il litorale per m. 350 e l'altro costeggiante la Città vecchia per m. 430, partenti entrambi dall'angolo a nord-ovest del Castello mediovale e congiungentisi presso la Capitaneria di porto, per raggiungere poi la radice del Vecchio Molo Foraneo.

La sistemazione stradale ebbe inizio contemporaneamente alla costruzione del nuovo porto. Veniva anzitutto effettuato l'allargamento a m. 16, la rettifica planimetrica ed il prolungamento della strada di servizio del porto (Corso Trieste) che risulta attualmente di uno sviluppo complessivo di oltre 3.000 metri, dal porto verso S. Cataldo.

Con tale sistemazione si è soppresso l'antico tronco di strada litoranea, che esisteva nel 1905