

# Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

*Porto di Civitavecchia  
Porto di Fiumicino  
Porto di Gaeta*

## Porto di Civitavecchia Implementazione del sistema di difesa elastica sulla banchina P. Franco a servizio della locale flotta peschereccia

**IL PRESIDENTE**  
Dott. Pino Musolino

**IL PROGETTISTA E COORDINATORE DELLA  
PROGETTAZIONE**

Dott. Ing. Giuseppe Solinas

**IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

Dott. Giorgio Fersini

Collaboratori APC	geom. Vittorio Lauro geom. Jacopo Turchetti arch. Marco Vettraino ing. Fabio Poleggi
-------------------	---

## RELAZIONE TECNICA

ELABORATO

**R.T.**

CODICE PROGETTO:

SCALA: 1/4000

REV.	DATA	Descr.
0	Aprile2021	
RIF.DIS.	Z:\1 CIVITAVECCHIA\IP DISEGNO\DARSENIA ROMANA ORMEGGI PESCHERECCI\TAV 1.DWG	

## **PREMESSA**

Il progetto proposto, denominato “Implementazione del sistema di difesa elastica sulla banchina P. Franco a servizio della locale flotta peschereccia” è finalizzato al perseguimento degli obiettivi tematici del Quadro Strategico Comune per la programmazione 2014/2020 (Obiettivo Tematico 3) prefiggendosi, tra le finalità, quella di promuovere l’adeguamento di un’infrastruttura preesistente (banchina P. Franco) del porto commerciale di Civitavecchia (RM), per favorire una maggiore competitività delle PMI operanti nella filiera ittica.

L’intervento in argomento, in linea con gli obiettivi di cui alla Misura 1.43 “Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all’asta e ripari di pesca” del Programma Operativo FEAMP 2014-2020, è volto ad adeguare detto sito di sbarco con l’obiettivo di migliorare la sicurezza e le condizioni di lavoro degli operatori, contribuendo contestualmente alla protezione dell’ambiente.

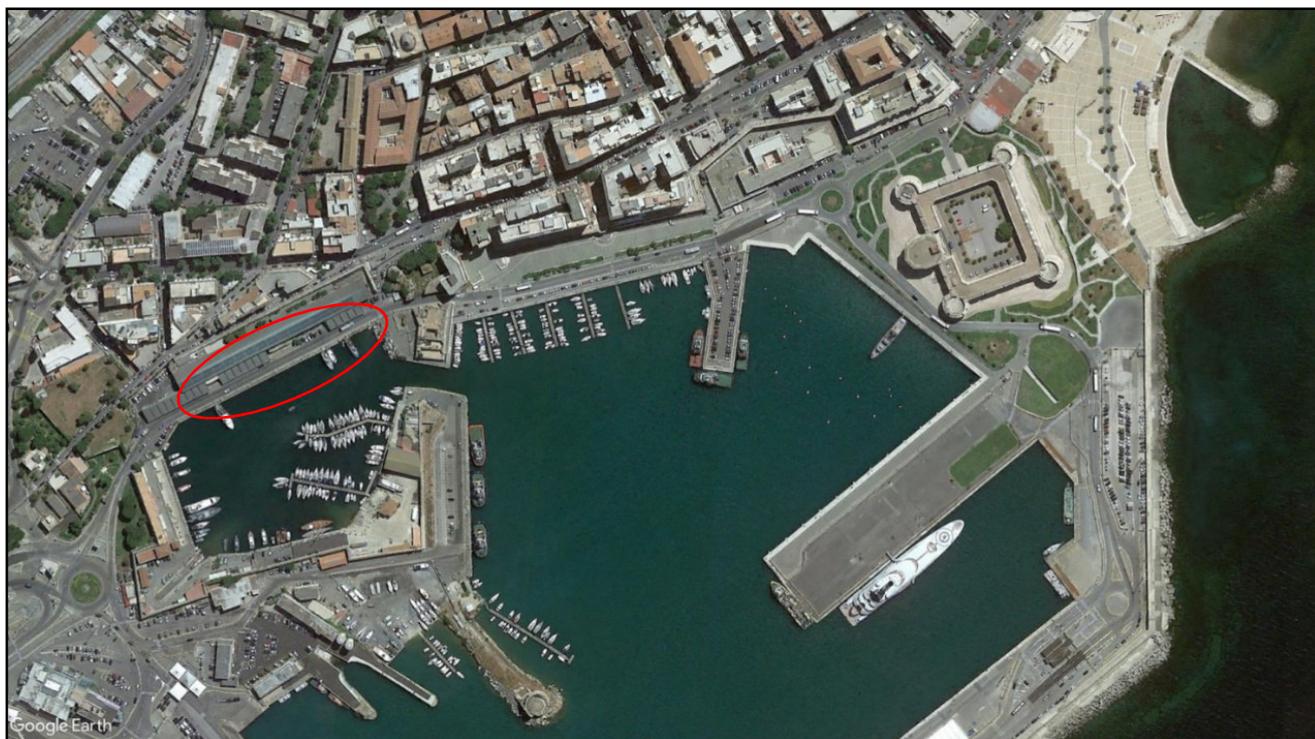
Nello specifico l’investimento, volto a migliorare detta infrastruttura portuale, in uso alla flotta peschereccia iscritta al compartimento marittimo di Civitavecchia (beneficiario collettivo), migliorando la sicurezza e le condizioni di lavoro, migliorerà le operazioni di ormeggio dei natanti e le condizioni di sbarco del pescato con le conseguenti ripercussioni su tutta la filiera: dalla qualità, al controllo e tracciabilità dei prodotti sbarcati.

Il progetto proposto, con l’adeguamento infrastrutturale in argomento, contribuirà altresì, seppur marginalmente, anche alla protezione dell’ambiente, mitigando le possibili condizioni di impatto in caso di manovre d’ormeggio erranee e minimizzando l’eventuale immissione in mare dei frammenti che inevitabilmente si generano con l’usura dei spesso occasionali dispositivi plastici solitamente utilizzati per attenuare gli urti in banchina (piccoli parabordi, copertoni, assi di legno ...).

L’A.d.S.P., onde conseguire il miglior risultato, ha avviato la consultazione degli stakeholders al fine di consentirne la partecipazione attiva nella definizione e condivisione delle scelte strategiche che sono state assunte, ritenendo il coinvolgimento dei beneficiari elemento imprescindibile del processo di pianificazione, programmazione e realizzazione che deve contribuire a migliorare l'efficacia degli interventi che saranno realizzati.

## **DESCRIZIONE DEI LUOGHI**

La presente proposta progettuale si occupa della riqualificazione e della ottimizzazione delle condizioni di ormeggio, per la locale flotta peschereccia, presso la banchina Punto Franco della Darsena Romana del Porto di Civitavecchia.



VISTA DALL'ALTO AREA D'INTERVENTO



VISTA FRONTALE AREA D'INTERVENTO

Allo stato attuale la flotta peschereccia residenziale locale (iscritta al compartimento marittimo di Civitavecchia) si compone di venticinque unità, di queste:

- 1) Quindici esercitano la pesca allo strascico.
- 2) Le rimanenti dieci, invece, in modo promiscuo sono attrezzate per la piccola pesca e/o la pesca polivalente.

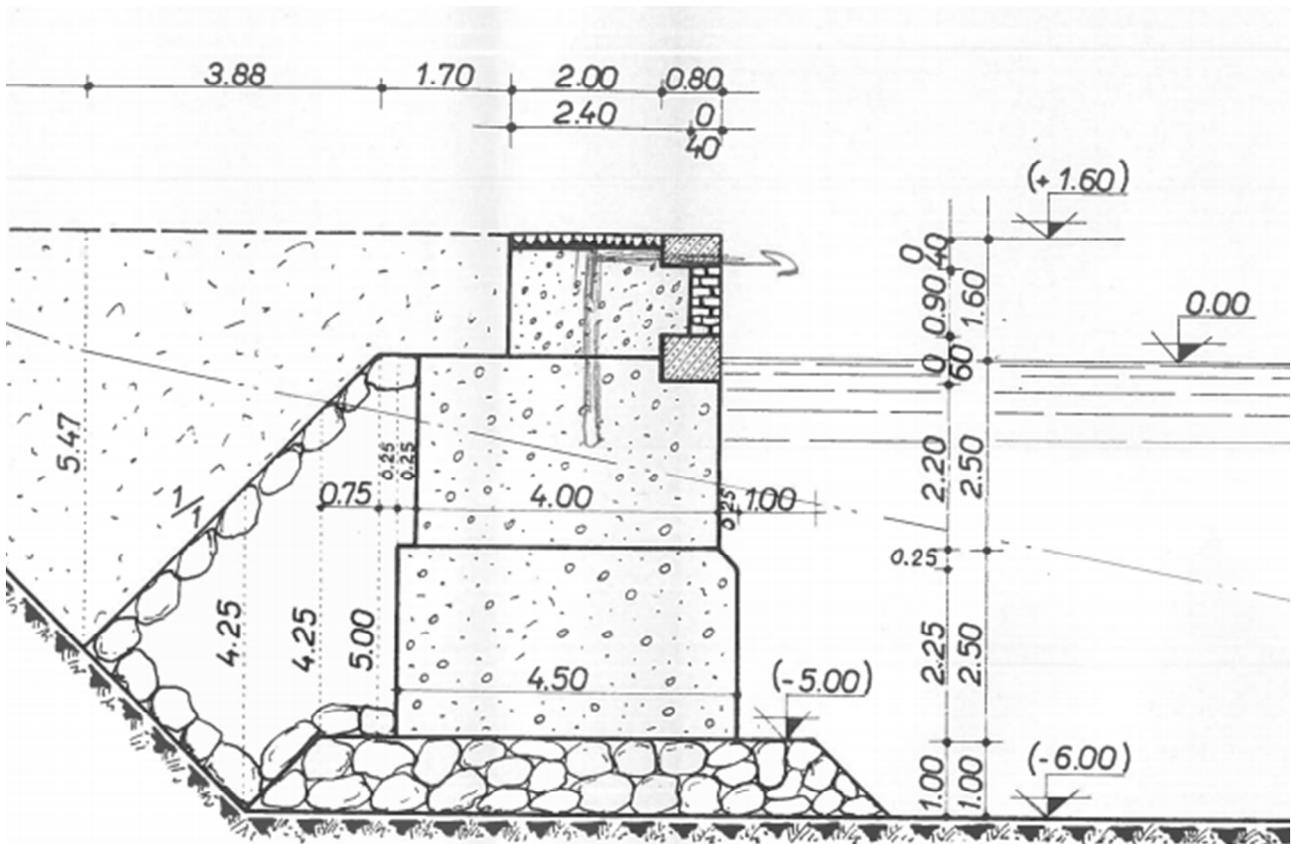
Tutte le unità sono attualmente dislocate lungo i primi centosessanta metri della banchina Punto Franco, a partire da sud in adiacenza al manufatto storico della Rocca.

Vista la ristrettezza degli spazi disponibili tutti i pescherecci risultano affiancati gli uni agli altri e si presentano ormeggiati di poppa.

La realizzazione della banchina oggetto del presente intervento risale agli anni Cinquanta ad opera del Genio Civile delle Opere Marittime di Roma.

La tipologia strutturale è a massi sovrapposti in calcestruzzo, la parte emergente del paramento esterno è rivestita con blocchi squadrati di pietra calcarea giustapposti tra loro secondo una geometria regolare a filari orizzontali.

La finitura sommitale è caratterizzata dalla presenza di un masso naturale disposto a correre su tutto il filo banchina le cui dimensioni risultano essere caratterizzate dalle seguenti misure: larghezza ottanta centimetri, altezza quaranta centimetri, come ben evidenziato nella sottostante sezione di progetto.



SEZIONE BANCHINA PUNTO FRANCO

Per quanto riguarda gli arredi di banchina, allo stato attuale, risultano presenti solo dei punti di ancoraggio rappresentati da bitte fissate sul bordo ed anelloni fissati sulla verticale, tutti gli elementi risultano regolarmente intervallati tra loro.

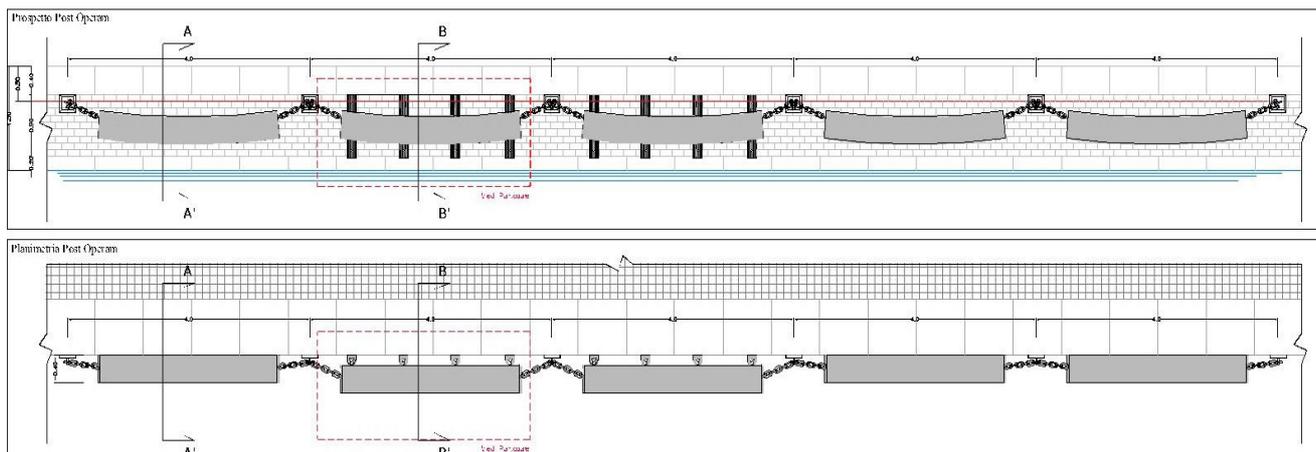
Per quanto attiene la difesa elastica della verticale di banchina da eventuali urti accidentali non risultano presenti elementi fissi in grado di svolgere tale funzione essendo quest'ultima demandata ad occasionali ed improvvisati sistemi di ammortizzamento (parabordi gonfiabili o in neoprene, copertoni di auto ...) disposti a bordo delle varie imbarcazioni ormeggiate.

Da una, pur sommaria, osservazione dello stato dei luoghi emerge che nel passato la banchina dovesse essere sicuramente dotata di un sistema di parabordi i quali, con tutta probabilità (anche in base ad alcuni indizi residuali ancora visibili tipo tracce di vecchi ancoraggi e vecchie foto del porto storico), erano costituiti da un grande asse centrale, ancorato orizzontalmente alle estremità, contornato di copertoni, di quelli normalmente in dotazione agli autoveicoli, disposti affiancati tra loro lungo l'asse.

#### **DESCRIZIONE DEI LAVORI**

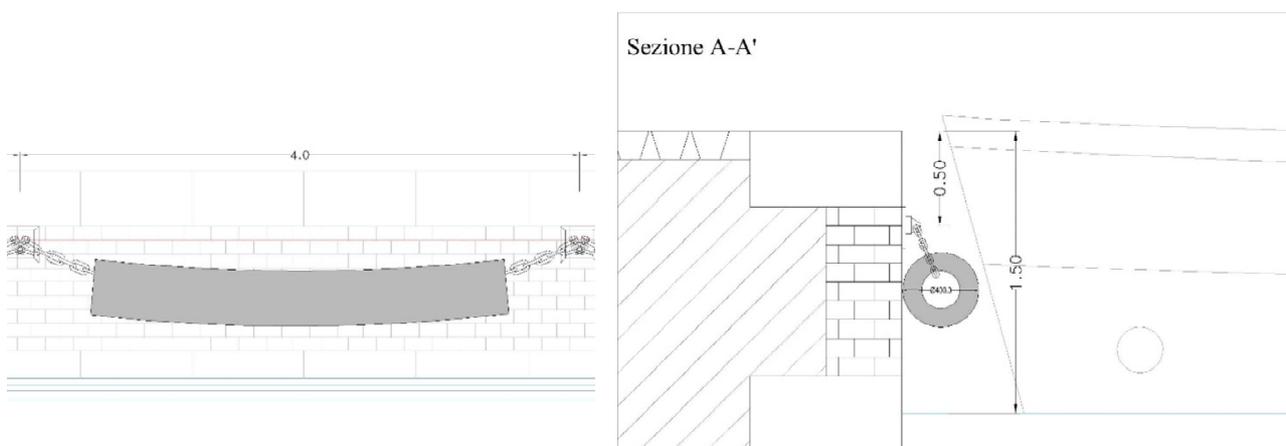
Come accennato in premessa l'intervento consiste nella riqualificazione di tutta la verticale mediante l'inserimento di un sistema continuo di difesa elastica costituito da parabordi cilindrici ad asse orizzontale.

Le caratteristiche del nuovo sistema di parabordi, non essendo rilevante il valore delle energie messe in gioco in fase di accosto, saranno focalizzate soprattutto a garantire il giusto distanziamento delle unità navali rispetto al bordo banchina attenuando possibili danneggiamenti in caso di risacca. Tale sistema garantirà, inoltre, la possibilità di ammortizzare eventuali possibili impatti dei pescherecci alla banchina nella fase di ormeggio. Incidenti che, malgrado le energie in gioco non risultano essere rilevanti, potrebbero essere causa di gravi danneggiamenti e conseguenti fuori-servizio delle unità navali.



**VISTA D'INSIEME**

La dimensione dei parabordi e, pertanto, la distanza dell'imbarcazione dall'ormeggio sono state concordate e ritenute tali da garantire un agevole accesso a bordo da parte del personale di bordo ed una rapida e sicura movimentazione del pescato da bordo a sopra banchina.

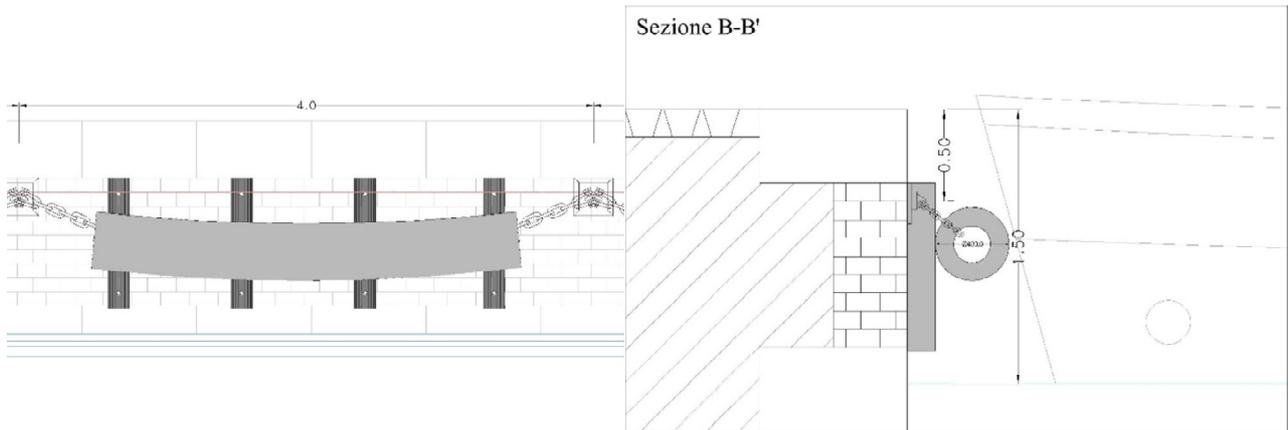


**VISTA FRONTALE E SEZIONE INTERVENTO CON PARABORDO SINGOLO**

Nello specifico il nuovo sistema d'ormeggio che verrà posto in opera sulla banchina Punto Franco sarà caratterizzato da: parabordi cilindrici in gomma sintetica della lunghezza minima di tre metri aventi il diametro esterno di quaranta centimetri e quello interno di venti centimetri completi della catena di sostegno in acciaio zincato a caldo, delle piastre di fissaggio alla verticale di banchina, grilli ed anelloni.

L'inghisaggio alla muratura sarà realizzato mediante l'inserimento di una barra di acciaio zincato del diametro maggiore o uguale a trentadue millimetri posta all'interno di un preventivo carotaggio del diametro di ottanta millimetri, pulito mediante l'uso di un getto d'acqua in pressione, lasciato scolare per l'eliminazione dell'acqua in eccesso ma conservato in condizioni di

saturatione e sigillato infine con malta fluida a ritiro compensato idonea per inghisaggi applicata sino a pieno riempimento della cavità e refluento della stessa.



**VISTA FRONTALE E SEZIONE INTERVENTO CON PARABORDO COMPENSATO**

Come sopra accennato, dovendo il sistema garantire la giusta distanza della poppa dalla verticale di banchina e non presentando le varie imbarcazioni forme tra loro omogenee, si è pensato di inserire, in corrispondenza delle imbarcazioni caratterizzate da una curvatura più accentuata, degli spessori di compensazione, sempre in gomma sintetica, che, disposti verticalmente potranno ben compensare gli scostamenti e la differenza tra le varie misure e geometrie che si presenteranno di volta in volta nei singoli casi.

Dott. Ing.

Giuseppe Solinas