

Ministero dei LL.PP.
UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OO.MM.

A N C O N A

VARIANTE AL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI ANCONA

Relazione sullo stato di fatto delle opere e illustra-
zione della tavola sinottica della operatività delle
banchine -

PROTOCOLLO N° 6934	Ancona, li 4 - 8 - 1982	All. 3
-----------------------	-------------------------	--------

Ancona, li luglio 1982

IL TECNICO INCARICATO

1° DIRIGENTE

(Ing. M. Cipriani)

VISTO: IL CAPO DELL'UFFICIO
PRIMO DIRIGENTE
(Ing. Filippo Gambacorta)

Ministero dei LL.PP.

UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE OO.MM.

A N C O N A

VARIANTE AL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI ANCONA

Relazione sullo stato di fatto delle opere ed illustrazione della tavola sinottica della operatività della banchina -

==ooOoo==

Il porto di Ancona, situato in ottima posizione, al centro del litorale Adriatico, è uno dei più sicuri e profondi della costa.-

A nord ed a est è protetto dalle pendici del colle Guasco, a sud dal litorale adriatico e dalle infrastrutture della nuova darsena in corso di costruzione.-

Il bacino portuale, compresa la nuova darsena, ha una ampiezza totale di mq. 710.000 ca.-

All'avamporto si accede dall'imboccatura rivolta a WNW, larga mt. 340, mentre al bacino interno portuale si giunge attraverso un'altra imboccatura posta sulla stessa direttrice e larga mt. 160.-

Il porto di Ancona è l'unico che possa offrire rifugio a navi con pescaggio fino a m. 12,50 tra Venezia ed il Gargano.-

Il vicino approdo di Falconara Marittima, facente parte del sistema portuale anconetano, consente per mezzo di piattaforme - isole l'attracco di navi petroliere fino a 500.000 tonn. di stazza.-

Il porto di Ancona è in posizione ottimale per quanto riguarda i collegamenti con la grande viabilità nazionale ed internazionale: è allacciato alla rete stradale (ss. 16 "Adriatica" per Milano e Bari, ss. 76 per Roma centro Italia) ed alla autostrada A 14 Milano - Bari con possibilità di raggiungere qualunque punto della penisola in breve tempo.-

Ancona è un importante nodo ferroviario sulle direttrici Milano - Bari e Roma - Ancona.-

Esiste inoltre la possibilità di collegamenti aerei tramite l'aeroporto internazionale di Falconara Marittima.-

Nel porto di Ancona transitano navi provenienti dal Mediterraneo, da oltre il canale di Suez e da numerosi porti atlantici.-

Nella stagione estiva sono intensissimi i collegamenti turistici con Grecia, Jugoslavia e altri paesi medio orientali.-

Qualche breve cenno storico completa la conoscenza dell'importanza che il porto di Ancona ha avuto in passato.-

Il porto di Ancona ha origini remotissime. Si può dire che esso sia sorto con la stessa città e cioè 400 anni prima della venuta di Cristo, grazie alla particolare configurazione della costa che ha fatto meritare il titolo di "approdo d'Italia" come ricorda l'epigrafe apposta sul frontone dell'arco Traiano erigentesi nel porto a testimonianza di un passato storico.-

La città sorse, appunto in dipendenza del porto naturale e si sviluppò sui ripidi pendii che circondano l'ansa portuale determinando sin dall'origine una sorta di morsa che ne ostacolò l'espansione verso terra.-

Sotto i greci ed i romani il porto sviluppò traffici di notevole interesse.-

Anche il governo pontificio influì favorevolmente sullo sviluppo del porto.-

Ricordiamo l'interesse che ebbe per il porto il papa Clemente XII che nel 1700 commissionò a Luigi Vanvitelli importanti lavori modificativi dell'assetto portuale e cioè: il nuovo molo di protezione ed il Lazaretto.-

Risale al 1907 il primo piano regolatore portuale sulla base del quale furono eseguiti importanti lavori di sistemazione ed ampliamento di approdi. Nel 1913 fu raggiunta la punta massima del tonnellaggio imbarcato e sbarcato e cioè complessivamente 914.000 tonn. quasi tutto in importazione.-

Numerosi sono stati gli studi che si sono interessati del miglioramento, potenziamento ed ampliamento del porto. In essi si può notare la tendenza di valorizzare le risorse naturali rendendole funzionali e rispondenti alle esigenze della navigazione, l'interesse a voler recuperare spazi operativi sottraendoli al mare ed a sviluppare le opere foranee di protezione in specchi di acqua più profondi per assicurare l'agibilità del porto a navi sempre più grandi.-

Ricordiamo tra i più significativi i progetti del Prof. Giacchetti, dell'Ing. Bevilacqua, dell'Ing. Serra, dell'Ing. Corsi, dell'Ing. Periani, dell'Ing. Viale e del Comm. La Galla.-

Le caratteristiche degli ormeggi degli impianti portuali possono in breve riassumersi come appresso:

Banchina n. 1 (Molo Clementino)

Lunghezza 250 metri (+ 50 ridosso scogliera), con tirante d'acqua di circa 10 metri, arredamento ferroviario di tre binari e gru di cui due da 6 tonnellate, con braccio di metri 22 su binario e due da 10/20 tonnellate, con braccio di metri 30/22 su binario. Utilizzazione: merci pesanti, tronchi, coils, varie; larghezza della fascia operativa metri 45, area di deposito, 4 mila metri quadrati.-

Banchina n. 2 (Molo Rizzo)

Lunghezza 190 metri con tirante d'acqua di circa 10 metri, arredamento ferroviario a 3 binari e gru a 2 ponti scaricatori da 8 tonnellate su binario, 1 ponte scaricatore di 12 tonnellate su binario. Utilizzazione: merce rinfusa, fosforiti, carbone, caolino, ecc.; larghezza della fascia operativa 50 metri e area di deposito 5 mila metri quadrati.-

Banchina n. 3 (Testata Molo Rizzo)

Utilizzata saltuariamente da parte di piccole navi, con scarica a mezzo di gru semoventi.-

Banchina n. 4 (Molo Rizzo)

Lunghezza 200 metri, con tirante d'acqua tra i 9 e 10 metri. Arredamento: ferroviario n. 3 binari e 2 grues da 6 tonnellate, con sbraccio di metri 22 su binario. Utiliz-

zazione: merce rinfusa e a gancio, merce varia; larghezza della fascia operativa 60 metri; area di deposito 5 mila metri.-

Banchine n. 5/6

Non adibite a traffico commerciale.-

Banchina n. 7

In concessione CNR per allestimento navi.-

Banchina n. 8

Lunghezza 123 metri, con tirante d'acqua dagli 8 agli 8,50; arredamento ferroviario, n. 2 binari accessibili attraverso piattaforma girevole del diametro di 8 metri. Utilizzazione varia con impiego di gru semoventi; larghezza della fascia operativa 35 metri, area di deposito 2 mila metri quadrati.

Banchina n. 9 (Vecchio Molo Trapezoidale)

Lunghezza 110 metri, con tirante d'acqua di metri 8,50 e strutturalmente adeguata per metri 9,50; utilizzo: attracco navi militari o passeggeri, con piazzale retrostante di 2.600 metri quadrati utilizzato per parcheggio TIR.-

Banchina n. 10 (Molo Sauro)

Lunghezza 110 metri, con tirante d'acqua dai 6 ai 7 metri, utilizzata per l'attracco di unità militari.-

Banchina n. 11 (molo Santa Maria)

Lunghezza 150 metri, con tirante d'acqua di metri 8,50; arredamento ferroviario costituito da un binario accessibile attraverso piattaforma girevole del diametro di 8 metri. Utilizzazione: navi passeggeri. Larghezza della fascia operativa 9 metri.-

Banchina n. 12 (Molo Santa Maria)

Lunghezza 80 metri, con tirante d'acqua di metri 8,50
utilizzata per l'attracco di navi passeggeri.-

Banchina n. 12 (Molo Santa Maria)

Lunghezza 80 metri, con tirante d'acqua di metri 8,50
utilizzata per l'attracco di navi passeggeri.-

Banchina n. 13 (Molo Santa Maria)

Lunghezza 150 metri con tirante d'acqua a metri 10,50;
arredamento ferroviario costituito da 2 binari servizi
attraverso piattaforma girevole di 8 metri di diametro.
Utilizzazione: attracco navi passeggeri e servizio magaz-
zini generali; larghezza della fascia operativa: metri
16,50.

Banchina n. 14 (Scalo Repubblica)

Lunghezza 195 metri, con tirante d'acqua a metri 10,50.
Utilizzazione varia (passeggeri, merci varie e tronchi,
con utilizzo di gru semoventi).
Larghezza della fascia operativa 25 metri; area di par-
cheggio autovetture al seguito dei passeggeri 4 mila me-
tri quadrati.-

Banchina n. 15 (Nuovo Molo Trapezoidale)

Lunghezza 120 metri, con tirante d'acqua a metri 10,50;
arredamento ferroviario n. 4 binari; gru: n. 2 da 10/20
tonnellate, con sbraccio 30/22 metri su binari; n. 1 pon-
te scaricatore polivalente da 42 tonnellate. Utilizzazio-
ne: containers, merci pesanti.-

Banchina n. 16 (Nuovo Molo Trapezoidale)

Lunghezza 120 metri, con tirante d'acqua a metri 8,50;
arredamento ferroviario costituito da un binario. Utiliz

zazione: accosto navi ROLL-ON - ROLL-OFF.

Superficie totale operativa dell'intero nuovo molo trapezoidale 27 mila metri quadrati (area di stoccaggio containers).

Banchina n. 17 (Giovanni Da Chio)

Adibita a traffico commerciale

Lunghezza m. 200; Tirante d'acqua m. 6-7.

N. 2 binari ferroviari.-

Banchina n. 18 (Molo Sud)

Lunghezza 110 metri, con tirante d'acqua dagli 8 agli 8 metri e 50.

Utilizzazione: allestimento cantieristica minore; larghezza della fascia operativa di 20 metri.

Adiacenti n. 2 scali di alaggio e bacino di carenaggio galleggiante.

Banchina n. 19-20-21 (Molo Sud)

Lunghezza 420 metri, con tirante d'acqua a metri 12,50 alla distanza di 10 metri dal filo banchina; arredamento ferroviario costituito da un binario.

Utilizzazione: discarica cereali con impianti aspiratori e depositi in silos della capacità di 110 mila tonnellate, in concessione a varie ditte private.

Larghezza della fascia operativa 10 metri. Massimo tonnellaggio consentito T.S.L. 75.000.-

Banchina n. 22 (Molo Sud)

Lunghezza 200 metri, con tirante d'acqua a metri 12,50 alla distanza di 10 metri dal filo della banchina, arredamento ferroviario costituito da 3 binari.

Gru: 2 da 6 tonnellate con sbraccio da 22 metri su binari.

Utilizzazione: varia per merci rinfuse a gancio e prevalentemente cereali.

Larghezza della fascia operativa metri 35, area di deposito 2 mila metri quadrati.-

Banchine n. 23, 24, 25 (Nuova darsena)

Banchina n. 23 - Lunghezza m. 265

Banchina n. 24 - Lunghezza m. 151

Banchina n. 25 - Lunghezza m. 258

Tirante d'acqua - m. 11

Piazzale retrostante superficie 15 ha ca.

Arredamento in allestimento; 2 gru polivalenti da 45 tonn. sulla banchina 23.

3 gru scorrevoli su binario da 25/35 tonn. sulla banchina 25.

Per quanto riguarda le attrezzature, a quelle in dotazione fissa ad ogni banchina, c'è da aggiungere che l'Azienda Mezzi Meccanici possiede 3 gru a braccio abbattibile girevoli su autotelaio gommato semovente da 6,3/20 tonnellate di portata massima a metri 20/8; una gru, simile alle prime tre, della portata massima di 2/4 tonnellate; inoltre sono in esercizio altre due gru semoventi diesel-idrauliche da 5/20 tonnellate di portata, in tutto simile alle gru diesel elettriche. Sono funzionanti 2 fork-lift Caterpillar, per la movimentazione dei containers e di altre merci pesanti.-

Le attrezzature ed i servizi vari esistenti nell'area portuale possono così elencarsi:

Magazzini Generali

Ubicati al Molo S. Maria (superficie mq. 567-volume m³ 2890) gestiti dalla Camera di Commercio di Ancona.-

Magazzini doganali di merci estere

Molo S. Maria e Calata N. Sauro.-

Impianto idrico e servizio antincendio

Tutte le banchine sono servite da un collettore collegato all'acquedotto cittadino. Distaccamento dei vigili del fuoco al molo S. Maria.-

Costruzioni, carenaggio, riparazioni

Esistono numerosi cantieri e officine all'interno del porto. Il Cantiere Navale (CNR" può costruire navi di portata lorda fino a 100.000 tonn.

Operazioni commerciali

Azienda dei Mezzi Meccanici e dei Magazzini del Porto. Imbarco-sbarco, movimentazione merci, gestione aree portuali e stazione marittima per servizio passeggeri.-

Compagnia Lavoratori Portuali. Provvede a tutti i lavori di carico e scarico con circa 200 lavoratori.-

Pilotaggio

Obbligatorio entro il raggio di un miglio dal porto. Esiste un Corpo Piloti con propri mezzi.-

Ormeggiatori

Esiste una Cooperativa Ormeggiatori con mezzi nautici a motore.-

Autorità marittima - Direzione marittima - Capitaneria di porto

Direzione Superiore di Dogana

Servizi per tutte le operazioni di dogana

Ufficio di Polizia di Frontiera

Ufficio Postale e telegrafico

Stazione radiotelegrafica e Pietralacroce.-

Per una migliore illustrazione dello stato di fatto delle opere e della dislocazione dei vari servizi portuali vedasi l'apposito disegno planimetrico - allegato n. 2.-

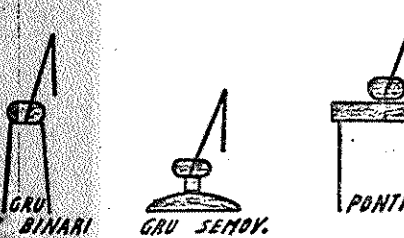
La tavola sinottica allegata alla presente relazione indica per ogni banchina portuale le caratteristiche di funzionamento principali, l'uso ricorrente, gli arredamenti e gli impianti esistenti, le dimensioni degli spazi disponibili per operazioni di movimentazione e deposito merci e la produttività di merce trasbordata a metro lineare/annuo di banchina. Quest'ultimo dato fa riferimento ai traffici che si sono verificati nel 1979.-

Ancona lì luglio 1982

IL TECNICO INCARICATO
1° DIRIGENTE
(Michele Cipriani)

VISTO: IL CAPO DELL'UFFICIO
PRIMO DIRIGENTE
(Ing. Filippo Gambacorta)

Legenda :





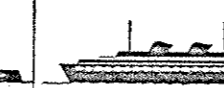


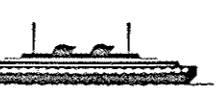








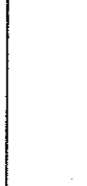

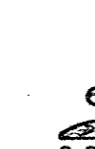





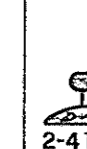



TIRANTE D'ACQUA

BINARI FERROVIARI

ARREDAMENTO MECCANICO

LARGHEZZA MEDIA DEPOSITO

RENDIMENTO ANNUO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19-20	21	22		
E A	300 250	189	116	200	105	100	200	125 122	47	124	135	147	175 75	155	194	224 214	65	135 120	230 60	113	295	141 2350	200 195
tonn./ml. annuo	1050	650	400	850				450								100 C C C C	300 C C			1200		2100	
					ALLESTIMENTO CANTIERI NAVALI																		
	m. 16	m. 26,45	m. 10	m. 25				m. 16,40								m. 18,70	m. 22,50			m. 15,25	m. 7,10	m. 3,10	
	 16T  16T  10 20T  10 20T	 18T  18T  112T	 6-20T	 16T  16T				 6-20T								 6-20T  6-20T	 10 20T  10 20T  42T	 2-4T  6-20T					 16T  16T
	(- 9,45)	(- 9,30)	(- 9,00)	(- 10,30)	(- 8,00)	(- 8,00)	(- 9,00)	(- 9,00)	(- 9,00)	(- 7,00)	(- 9,40)	(- 7,40)	(- 10,00)	(- 9,00)	(- 9,80)	(- 10,00)	(- 10,00)	(- 8,00)	(- 8,00)	(- 12,50)	(- 12,50)	(- 12,50)	