



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO
PIOMBINO

ORDINANZA n. 17/2018

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Piombino

- VISTO** il Codice della Navigazione, approvato con R.D. 30.03.1942, n° 327 ed il relativo regolamento d'esecuzione e successive integrazioni e modifiche;
- VISTO** che, il porto di Piombino ha subito sostanziali modifiche alle infrastrutture portuali con particolare riferimento all'imboccatura dello stesso sorgitore;
- VISTA** la propria ordinanza 22/2006 del 04.04.2006;
- RITENUTO** necessario assicurare un controllo efficace della rada di Piombino, con regole di comportamento che le navi devono tenere durante le manovre di atterraggio, di ingresso e di uscita dal porto, in un contesto di un nuovo schema di separazione del traffico, che individui rotte raccomandate; quanto sopra al fine di migliorare gli standard di sicurezza della navigazione, di ridurre i rischi d'inquinamento o altri danni derivanti da collisioni tra navi, di salvaguardare la vita umana in mare, in ragione del tipo di traffico (merci pericolose, merci varie e passeggeri) e degli elementi morfologici, nautici, meteorologici, di densità del traffico, ecc. che caratterizzano il porto e la rada di Piombino;
- VISTE** le Ordinanze n° 19/97 in data 15 aprile 1997 e n° 72/03 in data 28 luglio 2003 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino che disciplinano l'area interessata da giacimenti di reperti archeologici;
- VISTO** il "Regolamento per l'espletamento delle operazioni di allibo di rinfuse secche nella rada del porto di Piombino", approvato con l'Ordinanza n° 99/02 datata 29 novembre 2002 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino e modificato con l'Ordinanza n° 70/03 datata 26 luglio 2003;
- VISTO** il parere espresso dalla Corporazione Piloti del Porto di Piombino e Tor del Sale e dei servizi tecnico nautici in sede di Conferenza dei Servizi tenutesi presso questo Comando in data 09 febbraio 2017 ed in data 16 giugno 2017;
- VISTI** i pareri espressi dai comandi delle Compagnie di Navigazione operanti nel porto di Piombino in sede di Conferenza dei Servizi tenutasi presso questo Comando in data 6 giugno 2017;
- VISTO** il parere espresso dall'Istituto Idrografico della Marina Militare con il foglio prot. nr. M_D MMIDROGE0007606 in data 28.06.2017;





- VISTA** la relazione inviata dall'Istituto Idrografico della Marina Militare con il foglio prot. nr. M_D MMIDROGE0001577 in data 08.02.2018;
- VISTO** il foglio prot. nr. M_D MMIDROGE0003390 in data 23.03.2018 dell'Istituto idrografico della Marina Militare;
- VISTO** il foglio prot. nr. M_D MMIDROGE0004125 in data 10.04.2018 dell'Istituto idrografico della Marina Militare con il quale vengono comunicati i termini necessari per le modifiche alla documentazione nautica e per la promulgazione della nuova edizione della carta nautica nr. 71;
- VISTI** gli art. 17, 30, 50, 68, 79 ed 81 del Codice della Navigazione e 59, 60, 78 e 542 del relativo Regolamento di Esecuzione;

ORDINA

(tutte le coordinate indicate nella presente Ordinanza sono espresse nel DATUM WGS 84)

Art. 1

(Istituzione dello schema di separazione del traffico)

E' istituito nella zona antistante l'imboccatura del porto di Piombino lo schema di separazione del traffico, convergente nel punto posizionato sulle coordinate LAT 42° 55' 57.55163" N LONG. 010° 33' 40.00554" E (fanale rosso n° 2100 posto sulla testata della diga foranea), rappresentato nell'elaborato grafico emesso dall'Istituto Idrografico della Marina Militare, allegato a puro titolo illustrativo alla presente Ordinanza (All. 1).

Art. 2

(Definizioni)

- **RADA:** Si intende la zona di mare adiacente al porto di Piombino che per le caratteristiche morfologiche della costa e per le condizioni meteomarine statisticamente determinanti, risulta idonea all'ancoraggio di navi di qualsiasi tonnellaggio in condizioni di sicurezza e che si estende fino a comprendere il porto di Tor del Sale fino ad una distanza dalla costa di circa 3,61 miglia;
- **BACINO PORTUALE:** è l'area comprendente le strutture portuali e delimitata all'esterno dalla retta congiungente il fanale rosso posto sulla testata della diga foranea (punto Q1 – 42° 55' 57.55163" N - 010° 33' 40.00554" E) con il fanale verde posto sulla testata della banchina Est (punto Q2 – 42°56'14.0543" N – 010°33'32.1070") (Retta Q1 – Q2 nell'elaborato grafico di cui all'Art. 1);
- **AREA DI PRECAUZIONE:** zona di mare a settore circolare di raggio 0,6 M, centrato nel punto Q1 avente le seguenti coordinate: LAT 42° 55' 57.55163" N - LONG. 010° 33' 40.00554" E (fanale rosso n° 2100 posto sulla testata della diga foranea). (Q1 nell'elaborato grafico di cui all'Art. 1);
- **AREA DI MANOVRA PORTUALE:** zona di mare a settore circolare di raggio 0,3 M, centrato nel punto Q1 avente le seguenti coordinate: LAT 42° 55' 57.55163" N - LONG. 010° 33' 40.00554" E (fanale rosso n°2100 posto sulla testata della diga foranea). (Q1 nell'elaborato grafico di cui all'Art. 1);





- **VELOCITA' DI SICUREZZA:** velocità alla quale ogni nave deve procedere in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare collisioni e poter essere fermata entro una distanza adatta alle circostanze ed alle condizioni del momento.
- **CORSIA DI TRAFFICO IN USCITA U1 (R – S):** zona di mare compresa tra le linee individuate dai punti di coordinate elencati nelle sottostanti tabelle, con ingresso sulla linea esterna circolare dell'area di precauzione. La bisettrice della corsia individua la direttrice del flusso di traffico (*Established direction of traffic flow*): 210°.

Linea - 1 -		
Rappresentata dai punti "R" nell'elaborato grafico in All. 1		
Punto	LAT.	LONG.
R2	42° 55' 27.0998" N	010° 33' 13.8532" E
R3	42° 54' 45.3169" N	010° 32' 38.0837" E

Linea - 2 -		
Rappresentata dai punti "S" nell'elaborato grafico in All. 1		
Punto	LAT.	LONG.
S1	42° 55' 21.8752" N	010° 33' 33.3648" E
S2	42° 54' 29.7225" N	010° 32' 55.7569" E

- **CORSIA DI TRAFFICO IN ENTRATA E1 (S – T):** zona di mare compresa tra le linee individuate dai punti di coordinate elencati nelle sottostanti tabelle, con uscita sulla linea esterna circolare dell'area di precauzione. La bisettrice della corsia individua la direttrice del flusso di traffico (*Established direction of traffic flow*): 019°.

Linea - 2 -		
Rappresentata dai punti "S" nell'elaborato grafico in All. 1		
Punto	LAT.	LONG.
S1	42° 55' 21.8752" N	010° 33' 33.3648" E
S2	42° 54' 29.7225" N	010° 32' 55.7569" E

Linea - 3 -		
Rappresentata dai punti "T" nell'elaborato grafico in All. 1		
Punto	LAT.	LONG.
T1	42° 55' 26.6686" N	010° 34' 05.2054" E
T2	42° 54' 06.2973" N	010° 33' 43.1467" E





- **CORSIA DI TRAFFICO IN USCITA U2 (T – U):** zona di mare compresa tra le linee individuate dai punti di coordinate elencati nelle sottostanti tabelle, con ingresso sulla linea esterna circolare dell'area di precauzione. La bisettrice della corsia individua la direttrice del flusso di traffico (*Established direction of traffic flow*): 188°.

Linea - 3 -		
Rappresentata dai punti "T" nell'elaborato grafico in All. 1		
Punto	LAT.	LONG.
T1	42° 55' 26.6686" N	010° 34' 05.2054" E
T2	42° 54' 06.2973" N	010° 33' 43.1467" E

Linea - 4 -		
Rappresentata dai punti "U" nell'elaborato grafico in All. 1		
Punto	LAT.	LONG.
U1	42° 55' 51.2562" N	010° 34' 28.2558" E
U2	42° 53' 50.0338" N	010° 34' 13.5050" E

Art. 3 **(Destinazione delle corsie di traffico)**

Le corsie di traffico, definite all'art. 2, devono essere obbligatoriamente utilizzate, dalle navi in entrata ed in uscita dal porto di Piombino, nel modo seguente:

- **CORSIA DI TRAFFICO IN USCITA "U1" (R – S):** destinata solo ed esclusivamente a:
 - traghetti che effettuano servizio di linea con l'isola d'Elba;
 - navi da carico dirette a nord che attraversano il Canale di Piombino con TSL inferiore alle 8.000 T.
- **CORSIA DI TRAFFICO IN ENTRATA "E1" (S – T):** destinata a tutte le unità in entrata nel porto di Piombino.
- **CORSIA DI TRAFFICO IN USCITA "U2" (W – Y):** destinata a tutte le navi in uscita dal porto di Piombino (compreso le navi passeggeri, le unità veloci e i traghetti che effettuano il servizio di linea Piombino – Olbia), con la sola esclusione delle navi comprese nella corsia "U1".

In casi eccezionali, eventuali deroghe all'utilizzo delle corsie di traffico, saranno valutate ed autorizzate di volta in volta dall'Autorità Marittima, sentito il parere della locale Corporazione Piloti.





Art. 4

(Obblighi connessi all'uso dello schema di separazione del traffico – Norme di carattere generale per tutte le navi in entrata ed in uscita dal porto)

Tutte le navi (con la sola esclusione del naviglio minore e delle unità da pesca, da diporto e ad uso privato disciplinate all'Art. 5), in atterraggio nel porto di Piombino qualunque sia la rotta d'avvicinamento, devono immettersi obbligatoriamente nell'apposita "corsia di traffico" (così come specificato all'art. 3 "Destinazione delle corsie di traffico"), ove è consentita una velocità non superiore a 15 nodi ed entrare "nell'area di precauzione", osservando le prescrizioni della Regola 10 delle Norme per prevenire gli abbordi in mare citate in premessa.

Nell'area di precauzione, le unità di cui trattasi devono manovrare con la massima prudenza ed assumere, una velocità di sicurezza, come definita nella Regola 6 della Colreg '72, comunque di massima non superiore a 10 nodi.

Nell'area di manovra portuale e nel bacino portuale le unità di cui trattasi, devono procedere con la massima prudenza ed assumere la minima velocità di manovra consona alle caratteristiche tecniche della nave ed alle condizioni meteo marine in atto.

Analoghe limitazioni di velocità valgono per le navi in uscita dal porto fino al limite esterno dello schema di separazione del traffico.

All'interno delle "corsie di traffico" le navi devono procedere mantenendo rotte dirette cercando di evitarne per quanto possibile, cambiamenti improvvisi.

Nel bacino portuale e nello schema di separazione del traffico, le navi, sia in entrata sia in uscita, devono mantenere le opportune distanze di sicurezza fra loro ed evitare incroci di rotte.

Gli elementi cinematici, temporali, meteorologici e di manovra d'attraversamento dello schema di separazione del traffico nel senso trasversale, dovranno essere registrati dalla nave che la effettua sui libri di bordo.

E' fatto obbligo alle navi che transitano nello schema di separazione del traffico d'effettuare l'ascolto radio a mezzo VHF CH 12/13.

Art. 5

(Divieti)

Nel tratto di mare compreso nello schema di separazione del traffico è vietato l'ancoraggio, la sosta, la pesca (sia professionale che sportiva), i mestieri affini di superficie e subacquei, nonché la balneazione.

E' vietato a tutte le navi e galleggianti di qualsiasi tipo, attraversare le zone di mare comprese nello schema di separazione del traffico nella direzione nord/sud e viceversa; sono consentite deroghe a detto principio solo alle navi con il pilota a bordo.

Il naviglio minore, le unità da pesca, da diporto e ad uso privato dirette/ in uscita al/dal porto di Piombino, non possono utilizzare le corsie di traffico di cui all'Art. 3. Le stesse provenienti o dirette a nord, dovranno attraversare l'area di precauzione (meglio individuata nell'elaborato grafico All. 1) dando sempre la precedenza alle navi da carico o da passeggeri provenienti/dirette dalle/alle banchine portuali e mantenendo una distanza minima di 0.3 mg. e massima 0.6 mg. dall'imboccatura portuale. Dette navi in navigazione nella direzione nord/sud e viceversa, possono transitare nell'area di precauzione, usando la massima prudenza, rispettando le precedenza e le regole vigenti in materia di sicurezza e prevenzione degli abbordi in mare (Colreg 72), con divieto d'accesso alle corsie di traffico.





Regolamentazione della rada del porto di Piombino

All'interno dell'area di precauzione, le navi maggiori sia in entrata che in uscita dal porto, hanno sempre la precedenza rispetto al naviglio minore, alle unità da pesca, da diporto e ad uso privato.

Le navi in uscita dal porto hanno la precedenza rispetto a quelle in entrata.

Art. 6
(Imbarco pilota)

L'imbarco del pilota è regolamentato dal Decreto Ministeriale datato 15 settembre 1999 che disciplina l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio nel porto di Piombino.

All'interno dello schema di separazione del traffico l'imbarco del pilota comunque deve avvenire ad una distanza non inferiore ad 1 miglio dall'ingresso del bacino portuale.

Art. 7
(Norme particolari per le cisterne dirette al porto di Tor del sale)

Alle navi cisterna dirette al porto di Tor del Sale, da qualsiasi direzione esse provengano è vietata la navigazione all'interno delle corsie di traffico (sia in entrata che in uscita) e nella zona di precauzione. Le Motocisterne provenienti dal canale di Piombino dovranno obbligatoriamente passare a sud della meda elastica E.F. 2099 posta nel punto di coordinate geografiche Lat 42° 53' 59.400" N - Long 010° 32' 22.500"E, indicata nell'elaborato grafico (nel punto T4) allegato alla presente Ordinanza (All. nr. 1).

Con le dovute cautele, è loro consentito attraversare le zone di ancoraggio. Ciò deve avvenire evitando incroci di rotte con altre navi e nel rispetto delle precedenza e delle regole vigenti in materia di sicurezza e di prevenzione degli abbordi in mare (Colreg 72).

Potranno essere concesse deroghe in via eccezionale, al divieto di attraversamento dello schema di separazione del traffico, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima.

Art. 8
(Istituzione delle zone di ancoraggio in rada)

Nella rada del Porto di Piombino sono istituite le zone d'ancoraggio riservate alle navi in attesa di entrare nel porto. Gli ancoraggi sono consentiti unicamente nelle aree delimitate dalle coordinate geografiche di seguito individuate e rappresentate nella carta nautica allegata.

ZONA "A" destinata alle navi con pescaggio massimo di metri 7,00.

Area racchiusa dalla poligonale avente per vertici i seguenti punti:

ZONA "A"		
Rappresentata dai punti "A" nell'elaborato grafico in All. 1		
Punto	LAT.	LONG.
A1	42° 56' 33.6181" N	010° 34' 23.5150" E
A2	42° 56' 42.0000" N	010° 35' 18.0000" E
A3	42° 56' 30.0000" N	010° 35' 30.0000" E
A4	42° 55' 54.9116" N	010° 34' 41.7547" E





ZONA "B" destinata alle navi cisterna in arrivo e partenza per il porto di Tor del Sale.
Area racchiusa dalla poligonale avente per vertici i seguenti punti:

ZONA "B"		
Rappresentata dai punti "B" nell'elaborato grafico in All. 1		
Punto	LAT.	LONG.
B1	42° 55' 56.6805" N	010° 36' 59.9217" E
B2	42° 55' 55.8281" N	010° 37' 59.9551" E
B3	42° 55' 25.8480" N	010° 37' 59.1628" E
B4	42° 55' 26.7001" N	010° 36' 59.1375" E

ZONE "C" destinate alle navi con pescaggio superiore a metri 7,00.

ZONE "C" (Raggio 0.35 NM)		
Rappresentate dai punti "C" nell'elaborato grafico in All. 1		
Centro area	LAT.	LONG.
C1	42° 54' 05.4472" N	010° 34' 44.0870" E
C2	42° 53' 32.1105" N	010° 35' 20.9228" E
C3	42° 53' 31.2299" N	010° 36' 20.8565" E
C4	42° 53' 56.5890" N	010° 37' 08.7869" E
C5	42° 54' 44.4728" N	010° 37' 16.0443" E
C6	42° 54' 48.6911" N	010° 36' 18.9973" E
C7	42° 54' 41.9145" N	010° 35' 13.7591" E
C8	42° 54' 08.9318" N	010° 35' 51.9192" E

Art. 9 **(Prescrizioni generali)**

E' fatto obbligo alle navi che sostano nella rada di ancorarsi esclusivamente nelle aree indicate all'art. 8. Diverse esigenze operative degli ancoraggi ed eventuali deroghe, saranno valutate ed autorizzate di volta in volta dall'Autorità Marittima.

I comandanti delle navi, al termine della manovra d'ancoraggio devono obbligatoriamente comunicare alla sala operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo l'ora ed il punto di fonda. Analoga comunicazione deve essere effettuata alla partenza.

In presenza di navi all'ancora, il transito nelle zone d'ancoraggio è consentito usando la massima prudenza, tenendo una distanza di sicurezza e rispettando le precedenza e le regole vigenti in materia di sicurezza e prevenzione degli abbordi in mare (Colreg 72).

Nelle aree di ancoraggio di cui al precedente art.8 è vietata la pesca (tutti i tipi sia professionale che sportiva), i mestieri affini di superficie e subacquei, nonché la balneazione.





Art. 10
(Servizi tecnico – nautici ed altri in rada)

Ai mezzi destinati ai servizi tecnico – nautici del porto (ormeggio, battellaggio, nonché bunkeraggio, raccolta rifiuti, servizi integrativi antincendio ed antinquinamento, ecc), con la sola esclusione del servizio di pilotaggio e di rimorchio, è fatto divieto di attraversare il settore d'entrata e d'uscita dello schema di separazione del traffico.

Eventuali deroghe potranno essere autorizzate dall'Autorità Marittima, qualora ricorrano circostanze di fattibilità.

Art. 11
(Disciplina delle operazioni di allibo)

Si applicano per quanto riguarda le operazioni di allibo, le norme contenute nel "Regolamento per l'espletamento delle operazioni di allibo di rinfuse secche nella rada del porto di Piombino", approvato con l'Ordinanza n° 99/02 datata 29 novembre 2002 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino, e modificato con l'Ordinanza n° 70/03 datata 26 luglio 2003.

Art. 12
(Variazione della zona adibita alle operazioni di allibo)

Il primo comma dell'art. 1 dell'Ordinanza nr. 70/03 datata 26.07.2003 citata nel precedente articolo è così modificato:

Le operazioni di allibo dovranno essere effettuate nel tratto di mare, avente come punto di ancoraggio centrale il punto di coordinate Lat 42° 54' 27.5808" N – Long 010° 35' 57.6413" E, posto all'interno di una circonferenza avente per raggio un'ampiezza di 0,6 miglia marine, come rappresentato nell'elaborato grafico allegato alla presente Ordinanza (All. 1).

Art. 13
(Zona interessata da giacimento di reperti archeologici)

La zona di mare interessata da giacimento di reperti archeologici, presente nella rada del porto di Piombino, è disciplinata dall'Ordinanza n° 19/97 datata 15 aprile 1997, e dall'Ordinanza 72/03 datata 28 luglio 2003 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino.

Nell'elaborato grafico allegato, è raffigurata l'area circolare avente centro nel punto di coordinate Lat. 42° 55' 35.202" N – Long. 010° 35' 37.758" E e raggio di 0.548 miglia marine, interessata da giacimento di reperti archeologici, individuata dalle sopraccitate Ordinanze.





Art. 14
(Entrata in vigore e abrogazioni)

La presente Ordinanza entra in vigore il **05 Luglio 2018**.

In pari data, la propria Ordinanza numero 22/06 del 04 aprile 2006, citata in premessa, è abrogata. Sono abrogate anche tutte le altre disposizioni contrarie e incompatibili con la presente Ordinanza.

Art. 15
(Sanzioni)

I trasgressori delle norme della presente Ordinanza, salvo che il fatto non configuri un diverso e più grave reato/illecito amministrativo e salve le maggiori responsabilità derivanti dall'illecito comportamento, saranno perseguiti in applicazione autonoma od in eventuale concorso con altre fattispecie, dell'art. 1231 del Codice della Navigazione, ovvero dall'articolo 1174 del Codice della Navigazione.

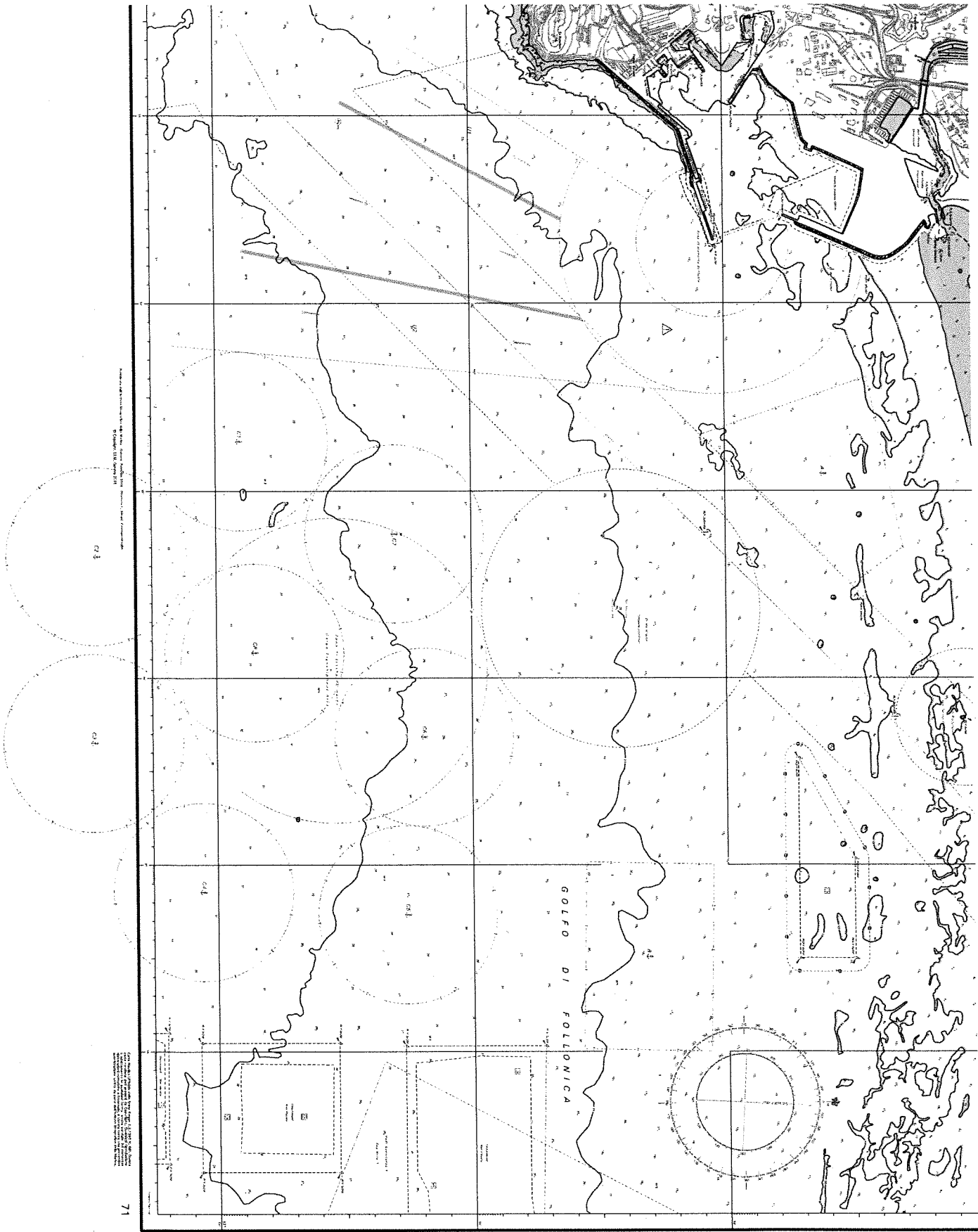
E' fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e far osservare le presenti disposizioni, la cui pubblicità è assicurata mediante affissione all'albo di questo Ufficio, mediante pubblicazione sul sito istituzionale nonché tramite i locali organi di informazione e le vigenti pubblicazioni nautiche.

Piombino, 20.04.2018



IL COMANDANTE
T.V. (CP) *Rosella* LOPRIENO





Autografo della Carta Nautica del Golfo di Follonica, Roma, 1958. Edizione 1958. Scala 1:50,000.

Carta Nautica del Golfo di Follonica, Roma, 1958. Edizione 1958. Scala 1:50,000.