



**Ministero delle Infrastrutture
e della Mobilità Sostenibili**

Ufficio Circondariale Marittimo di Carloforte

Ordinanza n. _vedasi n. di registrazione_ / 2021

Il Tenente di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario marittimo e Comandante del porto di Carloforte;

- VISTA** la propria Ordinanza n. 16/2021, in data 10 settembre 2021, relativa alla disciplina degli accosti e delle manovre in genere in ambito portuale, in prossimità delle opere foranee per le unità navali in ingresso e uscita dal porto di Carloforte;
- VISTA** la nota prot. n. 137/2021-RAS, assunta al prot. n. 7335, in data 20.09.2021, della Compagnia "DELCOMAR";
- VISTA** la nota prot. n. 9596, in data 22.09.2021, del Comune di Carloforte;
- VISTA** la nota prot. n. 7480, datata 24.09.2021, di questo Ufficio, con la quale veniva convocata per il giorno 30.09.2021, una riunione di coordinamento al fine di verificare quanto segnalato dalla Compagnia "DELCOMAR" e dal Comune di Carloforte, relativamente agli impatti dell'Ordinanza precedentemente indicata sulla regolarità oraria dei traffici passeggeri di collegamento marittimo fra i porti di Calasetta, Portovesme e Carloforte;
- VISTA** la nota s.n. datata 28.09.2021 della Regione Sardegna - Assessorato ai Trasporti e assunta in pari data al prot. n. 7544 con la quale veniva richiesto il posticipo della riunione di coordinamento;
- VISTA** la nota prot. n. 7576 datata 29.09.2021 di questo Ufficio di rinvio, al giorno 05.10.2021, della suddetta riunione di coordinamento;
- CONSIDERATI** gli esiti della riunione di coordinamento, nel corso della quale, nel valutare l'opportunità di procedere, a seguito di preliminare monitoraggio, ad una revisione tecnica delle prescrizioni contenute nell'Ordinanza n. 16/2021, si è manifestata la possibilità di procedere ad una rivalutazione dell'attuale quadro orari del servizio di collegamento marittimo "Carloforte/Portovesme/Calasetta", in considerazione dell'ormai prossimo rinnovo del bando regionale di assegnazione del servizio in discussione;
- VISTA** la nota prot. n. 7904 in data 11.10.2021 (integrata dalla successiva avente prot. n. 7909), di questo Ufficio con la quale, a seguito della riunione di coordinamento del giorno 05.10.2021 ed all'avviato monitoraggio della movimentazione delle navi traghetto, veniva convocato un tavolo tecnico con rappresentanti del Gruppo Ormeggiatori del porto di Carloforte e della Compagnia "DELCOMAR", al fine di procedere ad una verifica tecnica concernente l'attuazione delle prescrizioni contenute nell'Ordinanza n. 16/2021, per una consequenziale revisione del provvedimento ordinatorio;
- TENUTO CONTO** delle risultanze del suddetto tavolo tecnico, svoltosi in data 13.10.2021, presso la sede dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Carloforte, opportunamente formalizzate in apposito verbale di riunione, confermato ed approvato dai partecipanti;

VISTA la nota prot. n. 8646, in data 08.11.2021, di questo Ufficio, con la quale veniva convocato un ulteriore tavolo tecnico, con rappresentanti del Gruppo Ormeggiatori del porto di Carloforte e della Compagnia "DELCOMAR", mirato alla condivisione della revisione della nuova regolamentazione degli accosti nel sorgitore tabarchino, predisposta dallo scrivente Comando a parziale modifica ed implementazione dei contenuti dell'Ordinanza n. 16/2021;

TENUTO CONTO delle risultanze del suddetto tavolo tecnico, svoltosi in data 10.11.2021, presso la sede dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Carloforte, opportunamente formalizzate in apposito verbale di riunione, confermato ed approvato dai partecipanti;

VISTI gli artt. 17, 30, 62, 81 del Codice della Navigazione e gli artt. 59, 62, 63 e 69 del relativo Regolamento di Esecuzione (parte marittima);

VISTA la legge 28 gennaio 1994 n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modificazioni ed integrazioni;

VISTA la legge 27.12.1977, n. 1085 con cui è stata ratificata e resa esecutiva la Convenzione sul "Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare – 1972", e successive modifiche, di seguito nominata COLREG 1972;

VISTA la propria Ordinanza n. 29/2006 in data 21 luglio 2006 relativa alla disciplina dell'ormeggio delle unità da diporto in transito nel porto di Carloforte;

VISTA la propria Ordinanza n. 15/2018 in data 19.06.2018, relativa alla disciplina delle attività ludico-diportistiche nell'ambito del Circondario marittimo di Carloforte;

VISTA la propria Ordinanza n. 17/2019 in data 14 giugno 2019 relativa all'interdizione all'ormeggio presso la nuova banchina commerciale - fronte ex Istituto Nautico;

TENUTO CONTO che il porto di Carloforte rientra nei lavori del Piano straordinario "Sulcis", D.G.R. 5/48 del 11 febbraio 2014, disposti dalla Regione Autonoma Sardegna (R.A.S.), e che lo stesso è stato sottoposto a lavori di caratterizzazione, i cui dati, a tutt'oggi, non sono a conoscenza di questo Ufficio;

TENUTO CONTO che l'ultimo rilievo batimetrico ufficiale del bacino portuale risale all'anno 2002 e che, pertanto, non può essere considerato attendibile stante il prolungamento delle opere foranee ultimato nel biennio precedente al medesimo rilievo;

CONSIDERATO che l'Ufficio Circondariale Marittimo di Carloforte, con nota prot. 1203, in data 26.02.2014, indirizzata alla Regione Autonoma Sardegna (ente regionale competente a mantenere l'efficienza portuale nell'ambito della ripartizione di competenze di porti regionali), in ottemperanza a quanto disposto dalla normativa vigente in tema di sicurezza del porto e dell'approdo, ha richiesto un urgente intervento per effettuare una ricognizione dei fondali;

VISTO i prossimi interventi di dragaggio previsti nell'ambito del Piano "Sulcis" che interesseranno l'ambito portuale Carloforte;

VISTE le segnalazioni, formali ed informali, ricevute circa il notevole moto ondoso causato, in virtù dei bassi fondali, dai traghetti di linea in ingresso e uscita dal porto di Carloforte i quali causano pericolo alle unità da diporto in transito nonché ormeggiate presso il porto di Carloforte;

CONSIDERATA la necessità di ottimizzare e razionalizzare le disposizioni inerenti alla sicurezza della navigazione nell'ambito del sorgitore carlofortino,

contemperando i prioritari aspetti relativi alla salvaguardia della vita umana in mare ed alla sicurezza dei trasporti marittimi con, l'altresì, rilevante esigenza di garantire una regolare continuità territoriale del servizio di collegamento marittimo con l'Isola maggiore;

ORDINA

Articolo 1

Ambito di applicazione

Le norme di cui al presente provvedimento si applicano:

- a tutte le "navi" così come definite alla Regola 3 lettera a) della COLREG – 1972;
- a qualsiasi unità (a motore, a vela, a remi, etc.) o galleggiante, abilitati a qualsiasi tipo di navigazione.

Articolo 2

Accesso al porto

Tutte le unità commerciali in atterraggio verso il sorgitore di Carloforte, alla distanza di 500 metri dall'imboccatura, nel comunicare l'arrivo, via radio, alla sala operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Carloforte, devono tenere una velocità non superiore ai 10 (dieci) nodi, riducendo progressivamente citata velocità nei modi più opportuni in maniera tale da giungere al traverso delle ostruzioni dell'imboccatura del porto con una velocità non superiore ai 6 (sei) nodi.

Quanto precede, ferme restando particolari e contingenti circostanze di vento e/o corrente che giustifichino il mantenimento di velocità superiori, tali da garantire, in ogni caso, un'efficiente manovrabilità ed un buon governo dell'unità navale.

Detta velocità dovrà essere poi ulteriormente progressivamente diminuita fino a giungere presso la banchina d'ormeggio.

Articolo 3

Transito attraverso l'imboccatura del porto

1. Non è consentito transitare dall'imboccatura del porto di Carloforte a più di una nave di linea per volta, seguendo il criterio delle precedenze come da COLREG 1972: l'unità di linea in uscita (in navigazione "acque ristrette") che ha già terminato le manovre di disormeggio, evoluzione e si trovi già in prossimità delle ostruzioni foranee, ha la precedenza rispetto all'unità di linea in ingresso. Pertanto, l'unità di linea in ingresso deve evitare il rischio di abbordaggio con l'unità in uscita, attendendo in sicurezza all'esterno delle opere foranee fino a quando l'imboccatura del porto venga disimpegnata dall'unità di linea in uscita;
2. Qualora l'unità in ingresso si trovi in prossimità delle ostruzioni (ovvero stia già transitando attraverso l'imboccatura del porto) e l'unità in uscita abbia terminato la fase di evoluzione (con la prora direzionata verso le ostruzioni) i Comandanti di entrambe le navi coinvolte, in costante contatto tra loro sul canale 14 V.H.F., dovranno, nel corso del transito, attenersi scrupolosamente a quanto previsto dalla Regola 14 della COLREG 1972. Nel caso in cui l'unità di linea in ingresso debba ormeggiare presso il molo "S. Pietro" (banchine 3 e 4), entrambe le unità eventualmente coinvolte, nel concordare anticipatamente la manovra via radio, dovranno accostare a sinistra in modo da passare, in sicurezza, l'una alla dritta dell'altra;
3. Qualora l'unità di linea in ingresso si trovi in prossimità dell'imboccatura ovvero stia già transitando attraverso le ostruzioni del porto, l'unità di linea in partenza/uscita che non abbia avviato le procedure di disormeggio, non potrà dar corso alle stesse sino a quando l'unità di linea in ingresso non abbia approcciato il tratto di banchina interessato all'ormeggio;
4. Per ciò che concerne le unità da diporto, queste ultime devono lasciare libera la rotta

ai traghetti di linea in ingresso/uscita dal porto di Carloforte, non intralciando le manovre evolutive e la navigazione degli stessi.

I Comandanti di bordo hanno l'obbligo di adottare, in ogni frangente, tutte le precauzioni, dettate dalla buona perizia marinaresca, ritenute opportune per scongiurare potenziali situazioni di pericolo, evitando di creare intralcio al regolare svolgimento delle operazioni di cui trattasi.

Articolo 4

Manovre e navigazione in porto

Fermo restando quanto statuito dal precedente articolo 3, all'interno del bacino portuale di Carloforte, destinato sia al traffico diportistico che commerciale-passeggeri, le manovre di evoluzione delle unità commerciali-traghetti di linea, sono consentite ad una sola nave per volta.

I Comandanti di bordo delle unità in servizio di linea hanno l'obbligo di adottare, in ogni frangente, tutte le precauzioni, dettate dalla buona perizia marinaresca, ritenute opportune per scongiurare potenziali situazioni di pericolo, evitando di creare intralcio al regolare svolgimento della navigazione in ambito portuale.

Le precedenza tra unità in genere seguono quanto già prescritto dalla COLREG 1972.

La velocità da rispettare in ambito portuale, in considerazione dei bassi fondali e del traffico marittimo ivi presente, è la minima velocità di governo e comunque non superiore a 6 (sei) nodi in modo tale da non creare moto ondoso pericoloso per le altre unità in transito ovvero ormeggiate in porto, sempreché particolari e contingenti circostanze di vento e/o corrente non giustifichino il mantenimento di velocità superiori ai fini del mantenimento di un efficiente *standard* di manovrabilità e governo della nave.

All'interno del bacino portuale di Carloforte e della darsena "Pescherecci" è vietata la navigazione a vela.

All'interno della darsena "Pescherecci", in considerazione degli spazi ristretti e dei bassi fondali, la velocità massima delle unità non deve superare il limite di 3 (tre) nodi.

Nelle aree di cui all'Allegato 1 al presente provvedimento sono vietati l'ingresso e la navigazione dei cosiddetti "piccoli natanti", tavole a vela e mezzi simili, così come definiti dall'art. 5 della propria Ordinanza n. 15/2018 del 19.06.2018.

Alle moto d'acqua non è consentito navigare all'interno del porto: le stesse possono impegnare il bacino della darsena "Pescherecci", usufruendo dello scivolo di alaggio e varo pubblico ivi presente. Le stesse moto d'acqua potranno impegnare l'area cui all'Allegato 1 solo per il tempo strettamente necessario al fine di disimpegnare l'area stessa: nell'attraversamento in parola non dovranno in alcun modo creare impedimento/intralcio alle unità in navigazione in ingresso/uscita nel/dal porto.

Articolo 5

Obblighi e divieti per le navi/Comandi di bordo/Vettori durante la permanenza agli accosti

Le navi hanno l'obbligo di:

- a) una volta ormeggiate e/o in fase di imbarco/sbarco passeggeri e veicoli in genere, mantenere i propulsori fermi (c.d. "passo zero");
- b) effettuare l'ormeggio a regola d'arte con cavi idonei, efficienti, adeguatamente elastici ed in numero sufficiente secondo le regole della buona arte marinaresca;
- c) mantenere sempre correttamente in forza i cavi di ormeggio regolandoli a seconda del procedere delle operazioni di caricazione o scarica o al transito/manovra delle altre unità;
- d) mantenere aperto l'ascolto radio continuo sul canale V.H.F. 14 per la ricezione di eventuali messaggi di pericolo o di emergenza emanati dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Carloforte (tenendo conto, tuttavia, che eventuali chiamate di emergenza all'Autorità marittima debbano essere effettuate sul canale V.H.F. 16).

Ferme restando le prescrizioni di cui ai precedenti punti a) e b), durante lo stazionamento in porto, è consentito, alle unità ormeggiate, l'utilizzo dei propulsori "in spinta" ("passo 1-2") nei casi in cui le condizioni meteomarine rendano ragionevole e necessario tale impiego, al fine di elevare ulteriormente la sicurezza delle unità navali agli ormeggi,

manlevando, in ogni caso, l'Autorità marittima da eventuali danni che possano verificarsi alle opere portuali. Ricorrendo i presupposti e le esigenze del mantenimento dei propulsori "in spinta", è necessario che il Comando di bordo mantenga livelli di attenzione e prontezza tali da poter operare, senza ritardo alcuno, a seconda dello scenario operativo/marinaresco che dovesse palesarsi, rimanendo in capo al Comandante la responsabilità dell'effettuazione di citata manovra, con l'obbligo, in tale evenienza, di permanenza in plancia. Quanto sopra, fermo restando l'obbligo di non arrecare alcun pregiudizio alla sicurezza delle unità da diporto eventualmente in transito nel bacino del sorgitore, nonché ormeggiate presso le darsene/marine insistenti in ambito portuale.

I Comandi di bordo delle navi devono adoperarsi affinché le procedure di imbarco/sbarco di passeggeri e veicoli avvengano, sotto la supervisione di proprio idoneo ed istruito personale, in maniera ordinata e sicura, al fine di limitare potenziali situazioni che possano risultare pericolose per la pubblica incolumità.

Prima di avviare le manovre di disormeggio, il portellone di carico dovrà essere completamente ritirato ed assicurato a bordo, verificando, ad ogni operazione, la completa chiusura.

Analogamente, in occasione dell'arrivo, il portellone dovrà essere abbassato solo dopo aver ultimato la manovra di ormeggio.

Rimangono in capo al Comando di bordo le responsabilità relative alle modalità di imbarco/sbarco degli autoveicoli di cui alla vigente normativa.

Restano, inoltre, ferme le responsabilità che l'art. 409 del Codice della Navigazione pone in capo al vettore marittimo per ciò che attiene alle procedure di sicurezza per l'imbarco/sbarco dei passeggeri; a tal scopo i vettori devono adottare ogni misura cautelare/procedurale per il corretto instradamento dei passeggeri e degli autoveicoli a bordo delle proprie unità, rimanendo in capo a questi ultimi eventuali responsabilità, disservizi e danni che si possano verificare durante le operazioni in questione.

Articolo 6

Norme per le emissioni elettromagnetiche dalle navi

Al fine di ridurre al minimo l'esposizione alle onde elettromagnetiche delle persone che operano o che transitano all'interno delle aree portuali marittime, è fatto divieto a tutte le navi all'ormeggio presso le banchine di tenere in funzione gli apparati radar o, comunque, di emettere onde elettromagnetiche eventualmente trasmissibili dagli impianti fissi di bordo, con esclusione di quelle derivanti dall'uso di apparati radio in banda U.H.F. – V.H.F./DSC/F.M./A.M./RTF e degli apparati A.I.S..

Gli impianti in questione, salvo quelli di cui si è fatta eccezione, devono essere spenti appena la nave si sia ormeggiata in sicurezza e possono essere accesi pochi minuti prima della partenza.

Articolo 7

Uso del fischio e della sirena

È vietato, nell'ambito portuale, l'utilizzo del fischio o della sirena quando non sia strettamente necessario per segnalazioni di manovra o per cattiva visibilità.

Articolo 8

Profondità dei fondali

I fondali all'interno del porto di Carloforte non sono al momento garantiti, pertanto, ogni unità in approccio, manovra, o uscita dal porto dovrà prestare la massima attenzione facendo riferimento a quanto contenuto nelle pubblicazioni ufficiali (es. carte nautiche, Portolano) e Ordinanze che disciplinino situazioni contingenti in materia di sicurezza della navigazione in ambito portuale, nonché in relazione alle caratteristiche tecniche ed evolutive della propria unità in ottemperanza al regime di responsabilità sancito alla Regola 2 della COLREG – 1972.

Articolo 9

Cautele agli ormeggi

In relazione alle previsioni delle peggiori condizioni meteo-marine, nonché al moto ondoso creato dai traghetti in manovra, i titolari di concessioni demaniali marittime assentite per l'ormeggio delle unità da diporto, devono assicurare una adeguata distanza tra le unità all'ormeggio.

Le unità da diporto devono effettuare l'ormeggio rispettando le buone regole marinaresche, con cavi in numero e dimensioni adeguate e non usurati, nonché con idonei parabordi mobili o fissi, rammentando di adeguare l'ormeggio alle sollecitazioni del moto ondoso e della marea. È fatto obbligo di non lasciare in abbandono la propria unità verificandone con la dovuta frequenza le condizioni di galleggiabilità e degli ormeggi.

Articolo 10

Divieto di ormeggio alla fonda

All'interno del porto e della darsena "Peschierecci" è vietato ormeggiare alla fonda.

Il divieto di cui al comma precedente è esteso anche all'esterno del porto, dal Rlv 332 faro rosso del porto - Rlv 233 faro verde della darsena "Peschierecci" con il raggio di 1 (uno) miglio nautico sul rilevamento del primo fino ad incrociare il secondo: il tutto come rappresentato nello stralcio in Allegato 1.

Articolo 11

Sinistri ed incidenti

Qualsiasi unità che arrechi danno alle attrezzature od alle opere esistenti nell'ambito portuale o ad altre unità, o che riporti avarie che la costringano a non partire o a non continuare la navigazione perché non in sicurezza, deve darne immediato avviso all'Ufficio Circondariale Marittimo di Carloforte e rimanere a disposizione di questo per gli accertamenti ritenuti opportuni.

Articolo 12

Inquinamento delle acque marittime

In ottemperanza alle normative nazionali ed internazionali, è fatto divieto, in ambito portuale, di scaricare, dalle unità, qualsiasi sostanza liquida o solida ritenuta inquinante ai sensi delle norme, comprese le cosiddette "acque nere".

Indipendentemente dalle sanzioni previste in materia dalle disposizioni in vigore, l'eventuale scarico in mare di rifiuti solidi e/o liquidi e/o spandimento di prodotti oleosi, da qualsiasi unità provenga, deve essere eliminato, per quanto attuabile, nel più breve tempo possibile, a cura e spese del responsabile, con mezzi propri o avvalendosi di ditte idoneamente attrezzate ed autorizzate. Qualora il responsabile non provvedesse ad eseguire la pulizia/bonifica, l'Autorità marittima provvederà d'ufficio a spese del contravventore.

Articolo 13

Accosti

All'interno del porto gli accosti sono disciplinati come segue:

- a) agli approdi n. 1 e 2 del molo "Tagliafico" e n. 3 e 4 del molo "San Pietro" hanno accosto preferenziale le unità di tipo traghetto/Ro-Ro;
- b) la nuova banchina fronte Istituto Nautico, dal termine del molo "San Carlo" per una lunghezza lineare di ciglio banchina di metri 30 (trenta), è destinata all'ormeggio delle unità da pesca in transito e/o unità da pesca che non possano accedere all'interno della darsena "Peschierecci" per motivi di pescaggio e comunque con lunghezza f.t. fino a metri 26 (ventisei);
- c) la banchina di cui alla precedente lettera b) per una lunghezza lineare di metri 12 (dodici) di ciglio banchina, nella zona meglio caratterizzata in Allegato 2, è destinata all'ormeggio dei mezzi nautici del Gruppo Ormeggiatori del porto di Carloforte;
- d) la banchina di cui alla precedente lettera b), al netto delle destinazioni di cui alle lettere b) e c), è destinata alle unità in libero transito previa autorizzazione di questo

- Comando giusta Ordinanze nn. 29/2006 e 08/2019 in preambolo emarginate;
- e) calata "Fortuna Novella - Mamma Mahon"; nell'area non in concessione è vietato l'ormeggio, con eccezione ai mezzi navali militari ed appartenenti alle forze dell'ordine. L'Autorità marittima potrà autorizzare, in casi eccezionali, l'ormeggio di unità da diporto per il solo tempo strettamente necessario all'eventuale contingenza;
 - f) nella banchina compresa tra il molo 2 e 3 ("Calata Libertà"), è vietato l'ormeggio, fatta eccezione per i mezzi militari ed appartenenti alle forze dell'ordine nonché, temporaneamente e su autorizzazione dell'Autorità marittima, per i mezzi navali del locale Gruppo Ormeggiatori;
 - g) nella banchina tra il molo 4 e 5 possono ormeggiare le unità da diporto impiegate nei servizi *diving* e traffico, per il solo tempo strettamente necessario al trasbordo bordo/terra e viceversa, i quali potranno avanzare richiesta via V.H.F. CH 16 e/o via telefono a questa Autorità marittima che autorizzerà, ricorrendone i presupposti, di volta in volta, il richiesto accosto; ad ogni modo deve essere assicurata la presenza a bordo di almeno una persona che possa prontamente, in caso di necessità, provvedere a liberare il tratto di banchina;
 - h) all'interno della darsena "Pescherecci" è vietato l'ormeggio presso la banchina "motovedette", destinata all'ormeggio dei mezzi istituzionali della Guardia Costiera.

Articolo 14

Balneazione

È proibito effettuare la balneazione in tutti gli specchi acquei portuali del porto di Carloforte e della darsena "Pescherecci".

Articolo 15

Disposizioni abrogative

L'Ordinanza n. 16/2021, datata 10 settembre 2021, è abrogata così come è da considerarsi tale ogni altra disposizione di pari rango in contrasto con la presente.

Articolo 16

Sanzioni

Le inosservanze alla presente Ordinanza, salvo che il fatto non costituisca diverso e più grave reato, saranno punite, a seconda della fattispecie, ai sensi dell'art. 53 del Codice della Nautica da diporto - D. Lgs. 171/2005 (e ss.mm.), e degli artt. 409, 1164, 1174 e 1231 del Codice della Navigazione.

Articolo 17

Pubblicazione

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante l'affissione all'albo dell'ufficio, ex art. 59 del Regolamento Codice della Navigazione, l'inclusione nella pagina "ordinanze" del sito istituzionale www.guardiacostiera.gov.it/carloforte, e la diffusione agli organi di informazione.-

Carloforte, _data di registrazione dell'atto_

IL COMANDANTE

T.V. (CP) Giulio MARTORELLA

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate.



