



# *Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile*

## Capitaneria di Porto di Genova

Reparto Tecnico/Amministrativo

Servizio Tecnico Portuale

Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale

Via Magazzini Generali, 4, 16126 Genova - Tel. 010 2777332

<http://www.guardiacostiera.gov.it/genova>

## ORDINANZA

*Porto di Genova – Limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio presso Calata Sanità, Ponte Idroscalo ponente, Ponte Etiopia ponente e Bacino di Prà*

Il sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Genova:

- VISTE** le norme Internazionali per la Prevenzione degli abbordi in mare del 1972 (COLREG 1972) resa esecutiva con la legge 21 dicembre 1977, nr 1085;
- VISTO** gli articoli 17, 30, 62 e 81 del Codice della Navigazione e l'articolo 59 del relativo Regolamento di Esecuzione – Parte Marittima;
- VISTO** il Regolamento del servizio di rimorchio delle navi nel porto di Genova, approvato con Decreto in data 16 luglio 2008 del Direttore dell'allora Direzione Generale dei porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- VISTO** il Regolamento locale per il servizio di pilotaggio nel porto di Genova, approvato con Decreto del Direttore della Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 28 gennaio 2019;
- VISTA** il Regolamento degli accosti del porto di Genova, approvato con Ordinanza n. 32/2001 in data 8 marzo 2001;
- VISTO** il Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Genova approvato con Ordinanza n. 03/2003 in data 10 gennaio 2003, come modificato;
- VISTA** l'Ordinanza n. 321/2014 in data 2 ottobre 2014, "Disciplina degli accosti presso ponte Etiopia – limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio";
- VISTA** l'Ordinanza n. 382/2014 in data 27 dicembre 2014, "Disciplina degli accosti presso ponte Etiopia – limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio";
- VISTO** il Regolamento di polizia portuale e sicurezza del porto petroli di Genova Multedo, approvato con Ordinanza n. 21/2015 in data 10 febbraio 2015;
- VISTA** l'Ordinanza n. 222/2016 in data 25 luglio 2016, "Disciplina del traffico nell'area VTS e nella rada del porto di Genova", come modificata con l'Ordinanza n. 321/2016;
- VISTA** l'Ordinanza n. 54/2017 in data 16 marzo 2017, che disciplina i casi in cui è istituito l'obbligo del secondo pilota a bordo delle unità che scalano il porto di Genova;
- VISTA** l'Ordinanza n. 139/2017 in data 1° giugno 2017, "Disciplina della navigazione nell'ambito del porto di Genova";
- VISTA** l'Ordinanza n. 319/2017 in data 10 novembre 2017, "Monitoraggio bunkerine in ambito portuale";
- VISTA** l'Ordinanza n. 58/2019 in data 20 marzo 2019, di approvazione del Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Genova;

- VISTO** il proprio foglio n. 25.24.00/427 in data 26 aprile 2012, con oggetto “Porto di Genova – Autorizzazione all’accosto di navi con particolari caratteristiche ‘fuori sagoma’ – non ordinarietà della fattispecie”;
- VISTO** il proprio foglio prot. n. 13144 in data 29 marzo 2019, con oggetto “Porto di Genova – manovre sperimentali/familiarizzazioni nei porti di Genova e Voltri/Prà. Indicazione elementi tecnico-nautici per predisposizione ordinanza accosti”;
- TENUTO CONTO** dello stato attuale delle infrastrutture portuali, nonché dei relativi rilievi batimetrici comunicati dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale alla data di emissione dell’ordinanza;
- VISTO** il parere espresso con nota prot. n. 128/FID in data 20 dicembre 2018 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso il ponte Etiopia ponente con lunghezza massima maggiore di 269 metri e fino a 294 metri, con larghezza fino a 32,2 metri; presso il ponte Idroscalo ponente con lunghezza massima fino a 229 metri e larghezza fino a 38 metri; presso il porto di Voltri/Prà con lunghezza massima fino a 400 metri e larghezza fino a 52 metri ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il parere espresso con nota prot. n. 57/FID in data 26 marzo 2019 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso il ponte Etiopia ponente con lunghezza fuori tutto fino a 279,7 metri e larghezza fino a 40 metri ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il parere espresso con nota prot. n. 98/FID in data 6 giugno 2019 e nota prot. n. 103/FID in data 10 giugno 2019 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso la banchina di Calata Sanità del terminal Sech con lunghezza fuori tutto fino a 350 metri e con stazza lorda fino a 118.000 tonnellate, ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il parere espresso con la nota prot. n. 146/FID in data 19 luglio 2019 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso il Terminal Sech con lunghezza fuori tutto fino a 367 metri ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il parere espresso con la nota prot. n. 206/FID in data 15 ottobre 2019 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso il Terminal Spinelli con lunghezza fuori tutto fino a 271 metri e larghezza fino a 43 metri ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il parere espresso con nota prot. n. 47/FID in data 25 febbraio 2020 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso il ponte Etiopia ponente con lunghezza fuori tutto fino a 284 metri e larghezza fino a 32,2 metri e con lunghezza fuori tutto fino a 281 metri e larghezza fino a 40,5 metri ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il parere espresso con la nota prot. n. 152/FID in data 14 ottobre 2020 e integrato con nota prot. n. 154/FID in data 15 ottobre 2020 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso il ponte Etiopia ponente con lunghezza fuori tutto 271,5 metri e larghezza 43 metri, ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il verbale di riunione in data 5 gennaio 2021, in cui sono state condivise con i servizi tecnico/nautici le prescrizioni per le navi oggetto del presente provvedimento, in esito alle manovre effettuate per le varie fattispecie;
- CONSIDERATO** che presso il porto di Genova è consolidato l’impiego del procedimento volto a definire prescrizioni per l’ingresso/uscita delle navi, di cui al foglio prot. 427 in data 26 aprile 2012 soprarichiamato, tenuto conto delle numerose comunicazioni trasmesse da questa Capitaneria di Porto per l’accosto delle navi c.d. “fuori sagoma” presso i diversi ambiti portuali disciplinati nella presente Ordinanza;
- CONSIDERATO** l’attività già conclusa per le unità destinate all’accosto “ponte Etiopia ponente” dalle dimensioni massime e relative prescrizioni già disciplinate con le

sopraccitate Ordinanze n. 321/2014 e n. 382/2014, che vengono richiamate ed armonizzate nel presente provvedimento;

**CONSIDERATO** che per le unità disciplinate dal presente provvedimento si è favorevolmente concluso il procedimento delle navi c.d. "fuori sagoma", volto a definire le prescrizioni per l'ormeggio agli accosti sopraccitati, attraverso la simulazione delle manovre di unità dalle caratteristiche differenti rispetto al traffico consolidato, la successiva sperimentazione di tali manovre a cura del Capo pilota e l'ulteriore fase di familiarizzazione a cura di tutti i piloti in servizio nel porto di Genova, nel corso del quale tali misure vengono affinate e consolidate;

**RITENUTO NECESSARIO** emanare norme a tutela della sicurezza della navigazione per le unità navali che hanno favorevolmente concluso il procedimento delle c.d. navi "fuori sagoma" e che formano oggi il traffico destinato agli approdi di "Calata Sanità", "Ponte Idroscalo ponente", "Ponte Etiopia ponente" e presso il bacino di Prà del porto di Genova.

## **ORDINA**

### **Capo I Calata Sanità**

#### **Art. 1**

**(Navi portacontainer. Classe dimensionale: lunghezza fuori tutto compresa tra 300 e 350 metri)**

1. Le caratteristiche delle navi ammesse all'ormeggio sono le seguenti:
  - a) stazza lorda (GT) fino a 118000;
  - b) pescaggio massimo consentito in relazione alla lunghezza fuori tutto:
    - 1) lunghezza fuori tutto fino a 320 metri: 14 metri;
    - 2) lunghezza fuori tutto compresa tra 320 e 336 metri:
      - i. con fianco dritto in banchina: 13,8 metri;
      - ii. con fianco sinistro in banchina: 14 metri;
    - 3) lunghezza fuori tutto superiore a 336 metri: 13,8 metri.
2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
  - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
  - b) devono essere impiegati n. 2 piloti<sup>1</sup>;
  - c) in caso di manovre in orario notturno, la diga foranea deve essere sufficientemente illuminata al fine di garantire la necessaria visibilità, secondo il professionale giudizio del pilota;
  - d) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
  - e) durante le manovre di navi con lunghezza fuori tutto uguale o superiore a 349 metri, il molo ex O.A.R.N., lato ponente, deve essere libero da navi o altri impedimenti e la lunghezza fuori tutto delle navi ormeggiate a ponte Paleocapa non deve essere superiore a 110 metri;
  - f) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.
3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:
  - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;

<sup>1</sup> vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.

- b) devono essere impiegati n. 2 piloti<sup>2</sup>;
- c) in caso di manovre in orario notturno, la diga foranea deve essere sufficientemente illuminata al fine di garantire la necessaria visibilità, secondo il professionale giudizio del pilota;
- d) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
- e) in caso di manovre di navi con lunghezza fuori tutto uguale o superiore a 349 metri, il molo ex O.A.R.N., lato ponente, deve essere libero da navi o altri impedimenti e la lunghezza fuori tutto delle navi ormeggiate a ponte Paleocapa non deve essere superiore a 110 metri;
- f) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

## Capo II Ponte Idroscalo ponente

### Art. 2

**(Navi portacontainer. Classe dimensionale: lunghezza fuori tutto 229 metri e larghezza 38 metri)**

1. Sono ammesse all'ormeggio le navi con pescaggio massimo di 10,8 metri.
2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
  - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
  - b) l'ormeggio deve essere effettuato con il lato sinistro in banchina e con prua in direzione Sud;
  - c) devono essere impiegati n. 2 piloti;<sup>3</sup>
  - d) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
  - e) deve essere impiegato minimo 1 (uno) rimorchiatore con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
  - f) *bow thruster* e *stern thruster* devono essere efficienti.
  - g) la testata di ponte Idroscalo e di ponte Etiopia devono essere alternativamente libere;
  - h) la testata di ponte Idroscalo deve essere sempre libera per una lunghezza pari a 30 metri dallo spigolo interno della calata Ignazio Inglese (spigolo di ponente);
  - l) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.
3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:
  - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
  - b) devono essere impiegati n. 2 piloti<sup>4</sup>;
  - c) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
  - d) deve essere impiegato minimo 1 (uno) rimorchiatore con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
  - e) *bow thruster* e *stern thruster* devono essere efficienti.
  - f) la testata di ponte Idroscalo deve essere libera per una lunghezza pari a 30 metri dallo spigolo interno della calata Ignazio Inglese (spigolo di ponente);
  - g) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il

<sup>2</sup> vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.

<sup>3</sup> vd. sopra.

<sup>4</sup> vd. sopra.

ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

### **Capo III Ponte Etiopia ponente**

#### **Art. 3**

**(Navi portacontainer. Classe dimensionale: lunghezza fuori tutto compresa tra 262 e 269 metri e larghezza 33 metri)**

1. Sono ammesse all'ormeggio le navi con pescaggio massimo di 12,20 metri (prua) – 12,60 metri (poppa).
2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
  - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
  - b) l'ormeggio deve essere effettuato con il lato sinistro in banchina e con prua in direzione Sud;
  - c) devono essere impiegati n. 2 piloti<sup>5</sup>;
  - d) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
  - e) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
  - f) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero da navi od altri impedimenti fino alla bitta n. 22;
  - g) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
  - h) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.
3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:
  - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
  - b) devono essere impiegati n. 2 piloti<sup>6</sup>;
  - c) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
  - d) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
  - e) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero da navi od altri impedimenti fino alla bitta n. 22;
  - f) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti per 15 metri a partire dallo spigolo di ponente della stessa;
  - g) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

#### **Art. 4**

**(Navi portacontainer. Classe dimensionale: lunghezza fuori tutto 271,50 metri e larghezza 43 metri)**

1. Sono ammesse all'ormeggio le navi con pescaggio massimo di 11,50 metri (prua) – 11,50 metri (poppa).

<sup>5</sup> vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.

<sup>6</sup> vd. sopra.

2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
- a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
  - b) l'ormeggio deve essere effettuato con il lato sinistro in banchina e con prua in direzione Sud;
  - c) devono essere impiegati n. 2 piloti<sup>7</sup>;
  - d) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
  - e) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
  - f) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero per una lunghezza, dalla testata, pari a:
    - 1) 40 metri, con navi ormeggiate di larghezza fino a 23 metri;
    - 2) 60 metri, con navi ormeggiate di larghezza superiore a 23 metri;
    - 3) 60 metri a prescindere dalle dimensioni delle navi ivi ormeggiate con vento di scirocco superiore a 20 nodi di intensità;
  - g) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
  - h) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.
3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:
- a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
  - b) devono essere impiegati n. 2 piloti<sup>8</sup>;
  - c) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
  - d) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
  - e) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero per una lunghezza, dalla testata, pari a:
    - 1) 40 metri, con navi ormeggiate di larghezza fino a 23 metri;
    - 2) 60 metri, con navi ormeggiate di larghezza superiore a 23 metri;
    - 3) 60 metri a prescindere dalle dimensioni delle navi ivi ormeggiate con vento di scirocco superiore a 20 nodi di intensità;
  - f) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
  - g) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

#### **Art. 5**

**(Navi portacontainer. Classe dimensionale: lunghezza fuori tutto 280 metri e larghezza 40,5 metri)**

1. Sono ammesse all'ormeggio le navi con pescaggio massimo di 11,50 metri (prua) – 11,50 metri (poppa).
2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
- a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
  - b) l'ormeggio deve essere effettuato con il lato sinistro in banchina e con prua in direzione Sud;
  - c) devono essere impiegati n. 2 piloti<sup>9</sup>;
  - d) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;

<sup>7</sup> vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.

<sup>8</sup> vd. sopra.

<sup>9</sup> vd. sopra.

- e) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
  - f) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero per una lunghezza, dalla testata, pari a:
    - 1) 40 metri, con navi ormeggiate di larghezza fino a 23 metri;
    - 2) 60 metri, con navi ormeggiate di larghezza superiore a 23 metri;
  - g) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
  - h) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.
3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:
- a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
  - b) devono essere impiegati n. 2 piloti<sup>10</sup>;
  - c) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
  - d) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
  - e) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero per una lunghezza, dalla testata, pari a:
    - 1) 40 metri, con navi ormeggiate di larghezza fino a 23 metri;
    - 2) 60 metri, con navi ormeggiate di larghezza superiore a 23 metri;
  - f) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
  - g) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

#### **Art. 6**

#### **(Navi portacontainer. Classe dimensionale: lunghezza fuori tutto 294 metri e larghezza 32,2 metri)**

- 1. Sono ammesse all'ormeggio le navi con pescaggio massimo di 11,50 metri (prua) – 11,50 metri (poppa).
- 2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
  - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
  - b) l'ormeggio deve essere effettuato con il lato sinistro in banchina e con prua in direzione Sud;
  - c) devono essere impiegati n. 2 piloti<sup>11</sup>;
  - d) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
  - e) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
  - f) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero per una lunghezza, dalla testata, pari a:
    - 1) 40 metri, con navi ormeggiate di larghezza fino a 23 metri;
    - 2) 60 metri, con navi ormeggiate di larghezza superiore a 23 metri;
  - g) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
  - h) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il

<sup>10</sup> vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.

<sup>11</sup> vd. sopra.

ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:
  - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
  - b) devono essere impiegati n. 2 piloti<sup>12</sup>;
  - c) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
  - d) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
  - e) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero per una lunghezza, dalla testata, pari a:
    - 1) 40 metri, con navi ormeggiate di larghezza fino a 23 metri;
    - 2) 60 metri, con navi ormeggiate di larghezza superiore a 23 metri;
  - f) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
  - g) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

## **Capo IV Bacino di Prà**

### **Art. 7**

**(Navi portacontainer. Classe dimensionale: 14000 TEUs e lunghezza fuori tutto fino a 368 metri)**

1. Le caratteristiche delle navi ammesse all'ormeggio sono le seguenti:
  - a) stazza lorda (GT) fino a 160.000;
  - b) pescaggio massimo: 14.50 metri.
2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
  - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
  - b) devono essere impiegati n. 2 piloti<sup>13</sup>;
  - c) in caso di manovre in orario notturno, la diga foranea deve essere sufficientemente illuminata al fine di garantire la necessaria visibilità, secondo il professionale giudizio del pilota;
  - d) devono essere impiegati rimorchiatori in numero e di potenza adeguata, tali da permettere una sicura manovra e comunque:
    - 1) con manovra di evoluzione: minimo 2 (due) con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
    - 2) senza manovra di evoluzione: minimo 1 (uno) con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
  - e) tra la prua e la poppa delle navi ormeggiate deve essere garantita una distanza minima pari a 45 metri;
  - f) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.
3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:

<sup>12</sup> vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.

<sup>13</sup> vd. sopra.

- a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
- b) devono essere impiegati n. 2 piloti<sup>14</sup>;
- c) in caso di manovre in orario notturno, la diga foranea deve essere sufficientemente illuminata al fine di garantire la necessaria visibilità, secondo il professionale giudizio del pilota;
- d) devono essere impiegati rimorchiatori in numero e di potenza adeguata, tali da permettere una sicura manovra:
  - 1) con manovra di evoluzione: minimo 2 (due) con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
  - 2) senza manovra di evoluzione: minimo 1(uno) con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
- e) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

## **Capo V**

### **Disposizioni e sanzioni**

#### **Art. 8**

##### **(Procedimento per le navi "fuori sagoma")**

Le navi di tipologia e dimensioni non ricomprese negli articoli precedenti, ove non già oggetto di un procedimento di simulazione, sperimentazione o familiarizzazione in corso di svolgimento, devono essere assoggettate al procedimento c.d. "fuori sagoma" come descritto nell'allegato al presente provvedimento.

#### **Art. 9**

##### **(Limite orario manovre diurne)**

1. Ai fini dell'applicazione della presente Ordinanza:
  - a) per "orario diurno" si intende il periodo di tempo compreso tra il sorgere ed il tramonto del sole, calcolati con le effemeridi nautiche riferite al porto di Genova;
  - b) per "nave pronta" si intende:
    - 1) operazioni portuali terminate;
    - 2) unità pronta a muovere;
    - 3) posto di manovra attivato;
    - 4) pilota a bordo;
    - 5) rimorchiatori pronti.
2. Le manovre di uscita, con nave pronta, devono avere inizio:
  - a) dall'orario del sorgere del sole;
  - b) almeno 45 minuti prima del tramonto, per manovre senza evoluzione;
  - c) almeno 60 minuti prima del tramonto, per manovre con evoluzione.
3. Le manovre di ingresso devono avere inizio:
  - a) dall'orario del sorgere del sole;
  - b) almeno 45 minuti prima del tramonto, per manovre senza evoluzione;
  - c) almeno 60 minuti prima del tramonto, per manovre con evoluzione.

---

<sup>14</sup> vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.  
pag. 9 di 10

**Art. 10**  
**(Comunicazioni preventive)**

Il comando di bordo delle navi soggette alle disposizioni della presente ordinanza deve comunicare, anche tramite l'agenzia marittima incaricata, al Corpo dei piloti del porto di Genova ([operativo@pilotigenova.it](mailto:operativo@pilotigenova.it) – [amministrazione@pilotigenova.it](mailto:amministrazione@pilotigenova.it)) il valore della superficie velica laterale effettiva della nave e relativo pescaggio, almeno un'ora prima dell'inizio della manovra di ormeggio e disormeggio.

**Art. 11**  
**(Disposizione finali, abrogazioni e sanzioni)**

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare le disposizioni contenute nella presente Ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante l'affissione all'albo della Capitaneria e l'inclusione alla pagina "Ordinanze" del sito istituzionale [www.guardiacostiera.gov.it/genova](http://www.guardiacostiera.gov.it/genova) ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 32 della L.69/2009.

Il presente provvedimento entra in vigore il 14 giugno 2021.

A fare data dal giorno di entrata in vigore del presente provvedimento, le Ordinanze n. 321/2014<sup>15</sup> e n. 382/2014<sup>16</sup> di questa Capitaneria di Porto, citate in premessa, sono abrogate.

I contravventori alla presente Ordinanza, salvo che il fatto non costituisca altro e più grave illecito, incorrono secondo la fattispecie concreta, nella sanzione amministrativa di cui all'art. 1174 del Codice della Navigazione ovvero nel reato contravvenzionale di cui all'art. 1231 del medesimo codice.

Genova, (vds. data di registrazione)

IL COMANDANTE  
Amm. Isp. (CP) Nicola CARLONE



<sup>15</sup> Recante la "Disciplina degli accosti presso Ponte Etiopia – Limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio" (lunghezza fuori tutto fino a 262 metri e larghezza massima fino a 33 metri).

<sup>16</sup> Recante la "Disciplina degli accosti presso Ponte Etiopia – Limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio" (lunghezza fuori tutto fino a 269 metri e larghezza massima fino a 33 metri).



CAPITANERIA DI PORTO  
GENOVA

**PROCEDIMENTO "NAVI FUORI SAGOMA"**

Maggio 2021

## 1. Premessa

Il presente procedimento è rivolto alle cosiddette navi "fuori sagoma" ovvero le unità che non hanno mai scalato il porto di Genova, eccedenti i limiti dimensionali ordinari, le quali come da prassi consolidata ed affinata nel corso del tempo, in accordo e collaborazione con i servizi tecnico-nautici, sono sottoposte ad una serie di fasi preliminari e valutazioni per giungere alla definizione coordinata delle prescrizioni nautiche da statuire in relazione all'accosto di destinazione, al fine di garantire un processo virtuoso che assicuri un elevato standard di sicurezza della navigazione, atteso il fenomeno del cosiddetto "gigantismo navale" in continua evoluzione.

## 2. Ambito di applicazione

Le navi non ricomprese nell'Ordinanza devono essere oggetto di specifica istanza di avvio del procedimento cd. "fuori sagoma" qualora:

- a) presentino una delle seguenti caratteristiche principali maggiori rispetto a quelle già disciplinate per l'accosto di riferimento:
  - i. lunghezza fuori tutto;
  - ii. larghezza;
  - iii. pescaggio;
  - iv. dislocamento.
- b) a parità di caratteristiche principali, siano di tipologia differente (es. ro-ro, general cargo, etc.);

Nel caso in cui una nave, oggetto di specifica richiesta di accosto, presenti invece una delle caratteristiche principali minori rispetto alla classe dimensionale per il medesimo accosto, così come rubricato negli articoli dell'Ordinanza, deve essere oggetto di specifica istanza ai fini della valutazione da parte dell'Autorità Marittima, sentito il parere dei servizi-tecnico nautici, per l'applicazione delle relative prescrizioni.

Le mitigazioni previste in quest'ultima ipotesi potranno conformarsi, qualora ritenuto opportuno, a quelle stabilite per la classe dimensionale immediatamente superiore già disciplinata negli articoli del provvedimento.

## 3. Iter procedimentale

Le unità di cui al punto "2", ove non ritenute assimilabili a classi dimensionali già valutate per uno specifico accosto, sono sottoposte, ove favorevolmente ritenuto percorribile, al procedimento composto dalle seguenti fasi:

- a) Simulazioni;
- b) Sperimentazione;
- c) Familiarizzazione;
- d) Ordinanza nuovi limiti dimensionali.

#### a. Simulazioni

L'istanza di avvio del procedimento deve contenere tutte le caratteristiche proprie della nave e il relativo accosto richiesto, sulla base delle quali viene valutata, in una dedicata riunione, la necessità di avviare una sessione di simulazione navale di manovra, in un centro di simulazione terzo rispetto al richiedente ed all'armatore della nave, ritenuto idoneo dall'Autorità Marittima congiuntamente ai servizi tecnico/nautici, con modalità e specifiche tecniche appropriate per il caso da esaminare.

#### b. Sperimentazione

In caso di esito positivo delle simulazioni, viene dato avvio alla sperimentazione delle manovre, per la quale sono definite e comunicate le prescrizioni tecnico-nautiche ed i limiti operativi. Le manovre sperimentali devono essere eseguite dal Capo pilota ex art. 114, comma 2, reg. nav. mar..

#### c. Familiarizzazione

In caso di esito positivo delle manovre sperimentali, il Capo pilota propone l'avvio della fase di familiarizzazione, nel corso della quale tutti i piloti del Corpo dei Piloti del Porto di Genova effettuano le manovre di ormeggio e disormeggio, con le prescrizioni tecnico/nautiche e limitazioni operative definite con apposita comunicazione, anche alla luce delle indicazioni fornite dal Capo pilota in esito alla fase precedente.

#### d. Ordinanza nuovi limiti dimensionali

A conclusione della fase di familiarizzazione, il Corpo dei Piloti del Porto di Genova comunica all'Autorità Marittima gli esiti delle manovre eseguite e, laddove il procedimento abbia avuto esito positivo, viene emanata l'Ordinanza che dispone le prescrizioni tecnico-nautiche cui sono sottoposte le unità oggetto di valutazione, che entrano così a far parte del regime "ordinario" di programmazione degli accosti.

La transizione da una fase all'altra, ove favorevolmente conclusa, ovvero l'esito negativo, viene comunicato formalmente agli interessati.

\* \* \*