



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Capitaneria di porto di Civitavecchia

Ordinanza

ARGOMENTO Modifica delle zone di ancoraggio e dello schema di separazione del traffico. Disposizioni per l'atterraggio e l'uscita dal porto di Civitavecchia.

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Civitavecchia:

VISTA la propria Ordinanza n. 14/2003 in data 31.03.2003 di approvazione del *"Regolamento di sicurezza, di polizia portuale e dei servizi marittimi del porto e della rada di Civitavecchia"* e ss.mm.ii.;

VISTA la propria Ordinanza n. 88/2014 in data 30.05.2014 recante la *"Modifica dello schema di separazione del traffico e delle disposizioni per l'atterraggio e l'uscita dal porto di Civitavecchia"*;

VISTA la propria Ordinanza n. 23/2001 in data 12.04.2001 di approvazione del *"Regolamento di polizia marittima e di sicurezza della piattaforma petrolifera nella rada di Civitavecchia"*, come successivamente modificato ed integrato con Ordinanza n. 08/2003 in data 21.02.2003;

VISTA la propria Ordinanza n. 09/2012 in data 02.02.2012 di approvazione del *"Regolamento di operatività del terminale marittimo di Torrevaldaliga Nord"*;

VISTA propria Ordinanza n. 96/2017 in data 05.07.2017 di approvazione del *"Regolamento di utilizzo del sistema PMIS2 nel porto di Civitavecchia"*;

CONSIDERATO che sono in corso lavori portuali di grande infrastrutturazione del porto di Civitavecchia in corrispondenza della radice dell'Antemurale, che prevedono la realizzazione della nuova imboccatura sud del realizzando porto turistico, nonché il prolungamento per circa 394 metri della banchina n. 13 in corrispondenza dell'imboccatura nord, che incidono sul traffico in ingresso/uscita al/dal sorgitore e sulle attuali zone di ancoraggio della rada;

RITENUTO pertanto necessario provvedere alla variazione dello schema di separazione del traffico (Traffic Separation Scheme) istituito nella zona antistante l'imboccatura Nord del porto di Civitavecchia e alla delocalizzazione delle zone di ancoraggio nella rada di Civitavecchia, con conseguente modifica delle disposizioni di cui alle Ordinanze n. 14/2003 e n. 88/2014 sopra richiamate;

VISTO il proprio Decreto n. 17 in data 31.01.2025, con il quale è stato istituito un gruppo di lavoro composto da rappresentanti della Capitaneria di porto di Civitavecchia, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, della Corporazione dei Piloti dei porti di Roma, del Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del porto e della rada di Civitavecchia, nonché della Società Rimorchiatori Laziali;

VISTI i resoconti delle riunioni in data 06.02.2025 ed in data 28.02.2025 alle quali hanno partecipato i rappresentanti del suddetto gruppo di lavoro;

VISTI i fogli prot. n. 102436 in data 10.11.2025, e prot. n. 0107495 in data 27.11.2025 con i quali sono stati convocati mirati incontri con i rappresentanti del gruppo di lavoro ai fini dell'esame della presente Ordinanza;

- VISTI** gli esiti delle riunioni in data 12.11.2025 e 02.12.2025;
- VISTO** il parere espresso dall'Istituto dell'Idrografico della Marina Militare con foglio prot. M_D MMIDROGE RG26 n. 1024 in data 02.02.2026;
- RITENUTO** necessario emanare la presente Ordinanza, ai soli fini della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare;
- VISTA** la Convenzione Internazionale per prevenire gli abbordi in mare (Colreg '72), resa esecutiva con legge n.1085 del 21 dicembre 1977;
- VISTO** il D.lgs. 18 luglio 2005, n. 171, "*Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172*";
- VISTI** gli artt. 17, 30 e 81 del Codice della Navigazione, nonché l'art. 59 del relativo Regolamento di Esecuzione

ORDINA

CAPO I

SCHEMA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO

DISPOSIZIONI PER L'ESECUZIONE DI MANOVRE IN INGRESSO E IN USCITA DAL PORTO

Articolo 1

Istituzione del nuovo schema di separazione del traffico dell'imboccatura Nord del porto di Civitavecchia

Nella zona antistante l'imboccatura Nord del porto di Civitavecchia è istituito lo schema di separazione del traffico (*Traffic Separation Scheme*), convergente nel punto "C0" posizionato sulle coordinate geografiche: Lat. 42° 07.169' N – Long. 011° 44.935' E, di seguito indicato:

- a) AREA DI PRECAUZIONE (*Precautionary Area*): zona di mare a settore circolare di raggio 1.31 NM centrato sul punto "C" posizionato sulle coordinate geografiche: Lat. 42° 07.169' N – Long. 011° 44.935' E, compreso tra il limite circolare della zona regolamentata relativa alla piattaforma petrolifera e l'intersezione con l'antemurale "C. Colombo";
- b) LIMITE NORD DI INTRATTENIMENTO DEL TRAFFICO (*Limit of Routing Measure*): limite congiungente i punti di coordinate geografiche: "C1" Lat. 42° 06.653' N – Long. 011° 40.526' E e "C2" Lat. 42° 06.960' N – Long. 011° 43.197' E;
- c) ZONA NORD DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO (*Separation Zone*): zona di mare di ampiezza 100 Mt compresa tra i punti di coordinate geografiche: "C3" Lat. 42° 05.879' N – Long. 011° 40.831' E e "C4" Lat. 42° 06.654' N – Long. 011° 43.317' E;
- d) ZONA SUD DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO (*Separation Zone*): zona di mare di ampiezza 100 Mt compresa tra i punti di coordinate geografiche: "C5" Lat. 42° 05.181' N – Long. 011° 41.390' E e "C6" Lat. 42° 06.377' N – Long. 011° 43.532' E;
- e) LIMITE SUD DI INTRATTENIMENTO DEL TRAFFICO (*Limit of Routing Measure*): limite congiungente i punti di coordinate geografiche: "C7" Lat. 42° 04.784' N – Long. 011° 41.879' E e "C8" Lat. 42° 06.217' N – Long. 011° 43.726' E;
- f) CORSIA NORD DI TRAFFICO IN ENTRATA (*Entering Traffic Line*): zona di mare compresa tra il limite Nord di intrattenimento del traffico e la zona Nord di separazione del traffico, preferibilmente destinata alle navi di grosso tonnellaggio in

- entrata nel porto di Civitavecchia. La bisettrice della corsia individua la direttrice del flusso di traffico (*Established Direction of Traffic Flow*): $R_v = 74^\circ$;
- g) CORSIA DI TRAFFICO IN USCITA (*Outgoing Traffic Lane*): zona di mare compresa tra la zona Nord di separazione del traffico e la zona Sud di separazione del traffico, destinata a tutte le navi in uscita dal porto di Civitavecchia. La bisettrice della corsia individua la direttrice del flusso di traffico (*Established Direction of Traffic Flow*): $R_v = 240^\circ$;
- h) CORSIA SUD DI TRAFFICO IN ENTRATA (*Entering Traffic Line*): zona di mare compresa tra il limite Sud di intrattenimento del traffico e la zona Sud di separazione del traffico, preferibilmente destinata alle navi in entrata nel porto di Civitavecchia provenienti da Sud. La bisettrice della corsia individua la direttrice del flusso di traffico (*Established Direction of Traffic Flow*): $R_v = 48^\circ$;
- i) AREA DI PERICOLO PER BASSI FONDALI (*Area to be Avoided*): zona di mare antistante la costa delimitata dai seguenti punti di coordinate geografiche:
- 1) Lat. $42^\circ 07.522' N$ – Long. $011^\circ 45.335' E$ (costa);
 - 2) Lat. $42^\circ 07.339' N$ – Long. $011^\circ 44.786' E$;
 - 3) Lat. $42^\circ 06.786' N$ – Long. $011^\circ 45.546' E$ (costa).
- j) ZONA DI TRAFFICO COSTIERO (*Inshore Traffic Zone*): zona di ampiezza di circa 0.5 Mg parallela all'antemurale C. Colombo, destinata al transito del naviglio minore e delle unità da pesca, ai natanti e imbarcazioni da diporto e ad uso privato, delimitata a Nord dal limite della *Precautionary Area* e ricompresa nei seguenti punti di coordinate geografiche:
- 1) Lat. $42^\circ 05.931' N$ – Long. $011^\circ 45.513' E$ (limite *Precautionary Area*);
 - 2) Lat. $42^\circ 04.939' N$ – Long. $011^\circ 46.686' E$;
 - 3) Lat. $42^\circ 05.322' N$ – Long. $011^\circ 47.260' E$ (costa).

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.

Articolo 2

Ascolto radio - Comunicazioni – Sistema AIS

Il canale radio VHF riservato alle comunicazioni con la Sala Operativa della Capitaneria di porto di Civitavecchia è il canale 16/11 VHF, mentre il canale 14 VHF è ordinariamente destinato alle comunicazioni con i servizi tecnico-nautici e portuali.

Tutte le navi in ingresso e in uscita dal porto di Civitavecchia, comprese le navi da diporto ed i pescherecci dotati di apparato radio VHF devono prestare ascolto continuo sul canale 11 fino alla distanza di cinque miglia dall'ingresso del canale di accesso in porto.

I comandanti delle navi un'ora prima dell'arrivo nel porto di Civitavecchia devono comunicare la loro posizione alla Sala Operativa della Capitaneria di porto via radio VHF sui canali 16/11.

Durante la sosta in porto è obbligatorio l'ascolto radio VHF sui canali 16/11.

Il termine delle operazioni commerciali e l'avvenuto rilascio delle spedizioni deve essere comunicato via radio VHF sui canali 16/11, oppure ai numeri di telefono 07661943420 – 419, alla Sala Operativa della Capitaneria di porto, che prende atto della partenza della nave e della richiesta dei servizi tecnico nautici, la quale deve essere effettuata mediante comunicazione sul canale 14 VHF al Pilota di servizio ed al Gruppo ormeggiatori.

Nel caso di navi adibite al traffico passeggeri, il termine delle operazioni commerciali per la partenza coincide con la chiusura del portellone di carico e con il ritiro/chiusura della passerella, scala e/o scalandrone d'imbarco passeggeri.

I ritardi nelle partenze devono essere preventivamente autorizzati dall'Autorità Marittima, anche tramite comunicazione via radio nei casi urgenti. Successivamente il Comando di bordo, qualora richiesto dalla stessa Autorità Marittima, deve presentare l'estratto del Giornale Nautico - Parte 2^a.

Tutte le navi da carico e che effettuano trasporto passeggeri, in arrivo ed in partenza dal porto, comunicano alla Sala Operativa della Capitaneria di porto, oltre al proprio nominativo, l'orario di arrivo e quello di partenza, nonché i dati relativi alle merci, ai passeggeri ed i veicoli a bordo oggetto delle operazioni commerciali e di quelle eventualmente in transito secondo lo schema di seguito riportato:

- **A (ALFA):** numero di passeggeri;
- **B (BRAVO):** numero membri d'equipaggio
- **C (CHARLIE):** numero di autovetture;
- **D (DELTA):** numero di autoveicoli commerciali (camion, furgoni, ecc);
- **E (ECHO):** numero di autoveicoli in trasporto promiscuo (camper);
- **F (FOXTROT):** numero di moto;
- **G (GIULIET):** numero di veicoli che trasportano merci pericolose e/o rifiuti

È fatto obbligo a tutte le unità che sono dotate del sistema AIS di mantenerlo in funzione durante le manovre di entrata e di uscita e l'intera sosta in porto o in rada.

Articolo 3

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, comprese le navi con merci pericolose a bordo (con esclusione delle petroliere dirette alla piattaforma petrolifera, del naviglio minore, delle unità da pesca, dei natanti e imbarcazioni da diporto e ad uso privato) in atterraggio nel porto, qualunque sia la rotta di avvicinamento, devono immettersi obbligatoriamente e transitare nelle apposite "corsie di traffico", all'interno delle quali è consentita una velocità non superiore a 15 nodi e entrare "nell'area di precauzione", osservando le prescrizioni della Regola 10 della CORLEG '72.

A seguito del transito dalle corsie di traffico in entrata le suddette navi devono portarsi obbligatoriamente sul limite dell'area di precauzione per l'imbarco del pilota a bordo nei seguenti punti di coordinate geografiche:

- Corsia Nord di traffico in entrata - Lat. 42° 06.794' N – Long. 011°43.200' E;
- Corsia Sud di traffico in entrata - Lat. 42° 06.291' N – Long. 011°43.627' E.

Nell'area di precauzione le suddette navi devono manovrare con la massima prudenza ed assumere una velocità di sicurezza, come definita nella Regola 6 della COLREG '72, non superiore a 10 nodi.

Con vento superiore a 10 nodi, le unità in ingresso e uscita nel/dal porto, possono assumere una "velocità di manovra" che permetta alla nave di manovrare in sicurezza tenuto conto delle restanti unità in manovra e di quelle ormeggiate.

Analoghe limitazioni di velocità valgono nella zona di precauzione per le navi in uscita dall'imboccatura del porto. Superata la zona di precauzione, nella corsia di traffico in uscita è consentito assumere una velocità non superiore a 20 nodi fino al limite esterno dello schema di separazione del traffico.

All'interno delle "corsie di traffico" le navi devono tenersi discostate dalle zone (NORD e SUD) di separazione del traffico, procedere mantenendo rotte dirette ed evitare per quanto possibile, cambiamenti improvvisi delle stesse.

Nel bacino portuale e nello schema di separazione del traffico, le navi, sia in entrata che in uscita, devono mantenere le opportune distanze di sicurezza tra 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 comunicati, a cura del pilota, alla Sala Operativa della Capitaneria di porto all'inizio e al termine della stessa manovra.

In presenza di navi petroliere alla torre petrolifera, tutte le navi in entrata ed in uscita dal porto devono adottare ulteriori precauzioni dettate dalle speciali circostanze del caso e tenere conto delle indicazioni suggerite dal pilota di servizio.

E' fatto obbligo alle navi che transitano nello schema di separazione del traffico di prestare ascolto continuo sul canale 16/11 VHF e di comunicare preventivamente alla Sala operativa della Capitaneria di porto, nonché al Pilota di servizio sul canale 14 VHF, la corsia di traffico in entrata – Nord oppure Sud - che intendono impiegare.

Articolo 4 **Divieti**

Nel tratto di mare compreso nello schema di separazione del traffico sono vietati l'ancoraggio, la sosta, la pesca (sia professionale che sportiva), ogni altra attività svolta in superficie o in immersione, nonché la balneazione.

E' vietato l'ingresso contemporaneo delle navi nelle corsie di traffico in entrata Nord e Sud.

E' vietato a tutte le navi e galleggianti di qualsiasi tipo, attraversare le zone di mare comprese nelle corsie di traffico in Entrata e Uscita nella direzione Nord/Sud e viceversa. Sono consentite deroghe a detta disposizione solo alle navi con pilota a bordo.

Il naviglio minore e le unità da pesca, i natanti e le imbarcazioni da diporto e ad uso privato, in navigazione nella direzione Nord/Sud e viceversa, deve transitare nella zona di traffico costiero e può attraversare l'area di precauzione usando la massima prudenza, con divieto di accesso all'interno delle corsie di traffico in Entrata e in Uscita, riservate esclusivamente al naviglio maggiore e alle correlate attività delle unità dei servizi tecnico-nautici (piloti, ormeggiatori/battellieri e rimorchiatori).

Il naviglio minore e le unità da pesca, i natanti e le imbarcazioni da diporto e ad uso privato quando attraversano l'area di precauzione devono sempre dare la precedenza al naviglio maggiore diretto/proveniente alle/dalle banchine portuali e devono mantenere una distanza minima di 0.3 miglia nautiche e massima di 0.6 miglia nautiche dall'imboccatura portuale.

E' vietata la navigazione con propulsione a vela nelle corsie di traffico in Entrata e Uscita e nell'area di precauzione.

Articolo 5 **Prescrizioni particolari**

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

Alle navi cisterna dirette alla piattaforma petrolifera, da qualunque direzione esse provengano è vietata la navigazione all'interno delle corsie di traffico (entrata ed uscita) e nella zona di precauzione.

E' consentito l'attraversamento dello schema di separazione del traffico nel senso trasversale solo con il pilota a bordo, e comunque in modo da evitare incroci di rotte di altre navi e nel rispetto delle precedenza e delle regole vigenti in materia di sicurezza e di prevenzione degli abbordi in mare (COLREG '72).

Le navi in sosta in rada, con esclusione di quelle dirette alla piattaforma petrolifera e al terminale marittimo di Torrevaldaliga Nord, per l'entrata in porto devono dirigere verso l'ingresso delle corsie di traffico in entrata.

A seguito del transito dalle corsie di traffico in entrata le suddette navi devono portarsi obbligatoriamente sul limite dell'area di precauzione per l'imbarco del pilota a bordo nei seguenti punti di coordinate geografiche:

- Corsia Nord di traffico in entrata - Lat. 42° 06.794' N – Long. 011°43.200' E;
- Corsia Sud di traffico in entrata - Lat. 42° 06.291' N – Long. 011°43.627' E.

Sono consentite deroghe a detta disposizione solo alle navi con pilota a bordo.

Le navi che effettuano le suddette manovre devono comunicarle a mezzo VHF alla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Civitavecchia (CH VHF 16/11) e al Pilota di servizio sul canale VHF 14.

Avuto riguardo alle condizioni di agibilità, agli obblighi e ai limiti delle condizioni meteomarine stabilite per effettuare le manovre di ormeggio/disormeggio al terminale petrolifero, si fa espresso rimando alle disposizioni delle Ordinanze n. 23/2001 e n. 9/2012 richiamata in premessa.

CAPO II

ZONE DI ANCORAGGIO E USO DELLA RADA

Articolo 6

Istituzione delle nuove zone di ancoraggio nella rada

All'interno della rada di Civitavecchia, per la sosta e l'ancoraggio delle navi mercantili e dei commercial yacht (questi ultimi soggetti alle formalità di arrivo e partenza ai sensi del D.M. 27.04.2017), sono individuate le zone di ancoraggio delimitate dalla congiungente dei seguenti punti di coordinate geografiche:

Zona "A" destinata a tutte le navi ad eccezione di quelle che trasportano merci pericolose

Punto R3 - Lat. 42° 04.416' N – Long. 011°44.997' E;

Punto R4 - Lat. 42° 04.908' N – Long. 011°45.857' E;

Punto R5 - Lat. 42° 05.526' N – Long. 011°45.186' E;

Punto R6 - Lat. 42° 05.375' N – Long. 011°44.015' E;

Zona "B" – destinata solo alle navi che trasportano merci pericolose

Punto R1 - Lat. 42° 04.418' N – Long. 011°46.389' E;

Punto R2 - Lat. 42° 03.567' N – Long. 011°45.869' E;

Punto R3 - Lat. 42° 04.416' N – Long. 011°44.997' E;

Punto R4 - Lat. 42° 04.908' N – Long. 011°45.857' E;

Resta ferma la facoltà dell'Autorità Marittima, in casi di necessità ed urgenza, connessi con la sicurezza della navigazione, individuare ulteriori punti di fonda.

Articolo 7

Disposizioni generali per l'ancoraggio in rada

Tutte le navi mercantili che intendono sostare in rada, devono ancorarsi esclusivamente all'interno delle zone di ancoraggio di cui al precedente art. 6, nella zona loro assegnata dall'Autorità Marittima a seguito della presentazione della domanda di accosto.

A tal fine è fatto obbligo ai Comandi di bordo, prima di ancorarsi, di prendere contatto via radio VHF sui canali 16/11, oppure ai numeri di telefono 07661943420 – 419, con la Sala Operativa della Capitaneria di porto, anche tramite comunicazione sul canale 14 VHF al Pilota di servizio, per comunicare l'ora prevista di arrivo, il motivo della sosta, il carico trasportato, il periodo stimato di permanenza in rada e l'ora prevista di partenza.

All'esito della comunicazione di cui al comma precedente, l'Autorità Marittima autorizzerà la sosta, confermando e/o assegnando la relativa zona di fonda.

È fatta salva, comunque, la facoltà dell'Autorità Marittima di assegnare, di volta in volta, diverse e ulteriori zone di fonda rispetto a quelle sopra indicate, qualora specifiche esigenze lo rendessero necessario.

Il comando di bordo, terminata la manovra di ancoraggio deve obbligatoriamente comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di porto l'ora e il punto di fonda.

Il Pilota di servizio, nell'ambito delle proprie funzioni, dovrà confermare la correttezza dell'ancoraggio nella zona di fonda assegnata. Per motivi di sicurezza potrà chiedere all'Autorità Marittima la variazione della zona di fonda assegnata. Successivamente, il Comando di bordo dovrà provvedere, tramite Agente marittimo raccomandatario, a comunicare la variazione sul sistema PMIS.

Il Comando di bordo alla partenza deve obbligatoriamente comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di porto l'ora e il punto di disormeggio.

Articolo 8

Obblighi e divieti per le navi in navigazione e in sosta in rada

All'interno delle zone di ancoraggio è vietato l'esercizio della pesca (professionale e sportiva), ogni altra attività svolta in superficie o in immersione, nonché la balneazione.

Tutte le unità navali in navigazione da o per le zone di ancoraggio devono:

- a) attenersi alle norme per prevenire gli abbordi in mare ed a quelle di sicurezza della navigazione e di tutela ambientale;
- b) garantire l'ascolto radio continuo sui canali 16/11 VHF;
- c) prestare la massima attenzione per evitare l'avvicinamento alle altre navi all'ancora e alle unità navali in entrata e uscita dal porto.

Il Comandante della nave e l'Ufficiale di guardia in plancia deve controllare frequentemente la posizione della nave per assicurarsi che questa, per effetto dello scarroccio, non si allontani dal cerchio del proprio punto di ancoraggio. Tali controlli dovranno essere costanti e particolarmente accurati al verificarsi, o quando si prevedano, avverse condizioni meteo-marine. In tali circostanze, il Comando di bordo dovrà essere pronto ad adottare in tempo utile ogni necessario provvedimento allo scopo di prevenire lo spostamento incontrollato della nave.

In caso di ancoraggio della nave con una sola ancora deve essere garantito l'uso immediato della seconda, lasciando quest'ultima libera da ritenute, in solo potere del freno ed eventualmente, qualora il Comando di bordo lo ritenga opportuno, appennellata.

Tutte le navi che intendono sostare nelle zone di fonda anche al verificarsi di avverse condizioni meteo-marine, nel caso in cui non debbano effettuare operazioni commerciali, qualora la sosta sia superiore alle 24 (ventiquattro) ore, dovranno formalizzare la pratica di arrivo e partenza presso la Capitaneria di porto. Inoltre, in caso di nave battente bandiera estera l'armatore è obbligato a nominare un Agente marittimo raccomandatario.

CAPO III DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 9

Disposizioni finali e sanzioni

Le suddette zone sono indicativamente rappresentate nell'allegato stralcio di carta nautica n. 123 "Litorale di Civitavecchia", edita dall'Istituto Idrografico della Marina Militare, che è parte integrante della presente Ordinanza.

Tutte le coordinate geografiche sono espresse nel DATUM WGS 84.

La presente Ordinanza che entra in vigore il 29 aprile 2026, abroga e sostituisce l'Ordinanza n. 88/2014, nonché gli artt. 14, 15 e 16 dell'Ordinanza n. 14/2003 richiamate in premessa.

I contravventori alla presente ordinanza saranno puniti a norma dell'art. 53 del decreto legislativo 18/07/2005, n. 171, qualora le violazioni siano commesse alla condotta di unità da diporto; negli altri casi si applicheranno, autonomamente o in eventuale concorso con altre fattispecie, gli artt. 1174 e 1231 del Codice della Navigazione, salvo che il fatto non costituisca diverso e/o più grave reato.

E' 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 e inclusione alla pagina "ordinanze" del sito istituzionale www.guardiacostiera.it.



Il Comandante
C.V.(CP) Cosimo NICASTRO

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del
testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 e D. Lgs. 7
marzo 2005 n. 82 e norme collegate.

