



CAPITANERIA DI PORTO DI VENEZIA

REGOLAMENTO PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE,
LA SOSTA, GLI ACCOSTI E LE PRECEDENZE DELLE NAVI
E DEI GALLEGGIANTI NEL PORTO E NELLA RADA DI VENEZIA
(approvato con Ordinanza n°10/2023, del 09/03/2023)

Edizione APRILE 2026

ELENCO VARIANTI

N°	N. Ordinanza che approva la variante	Data
1	ORDINANZA N. 25/2023	18/05/23
2	ORDINANZA N. 20/2024	26/03/24
3	ORDINANZA N. 69/2024	22/08/24
4	ORDINANZA N. 07/2025	12/02/25
5	ORDINANZA N. 36/2025	29/05/25
6	ORDINANZA N. 27FEB1403.Em	27/02/26
7	ORDINANZA N. 17/2026	17/03/26
8	ORDINANZA N. 20/2026	01/04/26
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		

SOMMARIO

CAPO I – GENERALITÀ	6
Articolo 1	6
(Finalità)	6
Articolo 2	6
(Definizioni)	6
Articolo 3	14
(Ambito di applicazione)	14
Articolo 4	15
(Equivalenze)	15
Articolo 5	15
(Deroghe)	15
Articolo 6	15
(Balneazione, pesca ed accesso alle strutture foranee)	15
Articolo 7	15
(Segnali acustici ed ottici)	15
Articolo 8	15
(Rinvio a disposizioni particolari)	15
CAPO II – RAPPORTAZIONE NAVALE	16
Articolo 9	16
(Comunicazioni sinistri, avarie, danni, emergenze, eventi di rilievo)	16
Articolo 10	16
(Programmazione degli accosti)	16
Articolo 11	17
(Immissione e dimensioni massimi delle navi)	17
Articolo 12	17
(Priorità negli accosti)	17
Articolo 13	17
(Comunicazione delle navi)	17
CAPO III – DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE	18
Articolo 14	18
(Accesso al porto)	18
Articolo 15	18
(Emissioni in atmosfera)	18
Articolo 16	18
(Limiti di velocità)	18
Articolo 17	19
(Navigazione a vela e a remi)	19
Articolo 18	20
(Precedenze)	20
Articolo 19	20
(Evoluzioni, incroci e sorpassi)	20
Articolo 20	21
(Manovre di navi e galleggianti non autopropulsi)	21
Articolo 21	21
(Obblighi durante la navigazione)	21
CAPO IV – NAVIGAZIONE NOTTURNA	22

Articolo 22	22
(Limitazioni di carattere generale)	22
Articolo 23	22
(Limitazioni specifiche per gli accosti in Canale sud)	22
Articolo 24	22
(Limitazioni specifiche per gli accosti in Canale ovest).....	22
Articolo 25	22
(Limitazioni specifiche per gli accosti del Molo A)	22
CAPO V – DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER UNITÀ NAVALI SENZA OBBLIGO DI PILOTAGGIO	23
Articolo 26	23
(Obblighi e divieti durante la navigazione)	23
Articolo 27	23
(Limiti di velocità delle unità navali).....	23
Articolo 28	25
(Prescrizioni per unità navali all’ormeggio).....	25
CAPO VI – NAVIGAZIONE CON CONDIMENTEO AVVERSE	25
Articolo 29	25
(Obbligo di assumere informazioni meteo).....	25
Articolo 30	25
(Condotta delle navi con visibilità limitata)	25
Articolo 31	25
(Segnali acustici da parte dei rimorchiatori in condizioni di visibilità limitata)	25
Articolo 32	26
(Condotta delle unità navali senza obbligo di pilotaggio con visibilità limitata).....	26
Articolo 33	26
(Incroci, sorpassi e attraversamenti)	26
Articolo 34	27
(Limiti di velocità).....	27
Articolo 35	27
(Rimorchio trasporto).....	27
Articolo 36	27
(Navigazione a vela)	27
Articolo 37	27
(Ormeggio in andana).....	27
Articolo 38	27
(Sosta di unità per lavori e per altre attività consentite)	27
Articolo 39	27
(Limiti di vento).....	27
Articolo 40	27
(Servizio di pilotaggio con utilizzo del P.P.U. - Portable Pilot Unit).....	27
CAPO VII – PRESCRIZIONI PER NAVI ALLA FONDA E ALL’ACCOSTO	28
Articolo 41	28
(Obblighi per le navi alla fonda nelle zone di ancoraggio)	28
Articolo 42	29
(Prescrizioni durante la sosta).....	29
Articolo 43	31
(Tonneggio).....	31
Articolo 44	31

(Movimento di nave ormeggiata per passaggio di nave transitante).....	31
Articolo 45	32
(Navi in disarmo).....	32
Articolo 46	32
(Navi sequestrate o detenute)	32
Articolo 47	33
(Emissioni elettromagnetiche dalle navi).....	33
CAPO VIII – DISPOSIZIONI PARTICOLARI.....	33
Articolo 48	33
(Misure di sicurezza per l’arrivo/partenza delle navi passeggeri da crociera)	33
Articolo 49	34
(Prescrizioni per le navi passeggeri da crociera in transito attraverso la bocca di Malamocco)	34
Articolo 50	34
(Prescrizioni per le navi in transito attraverso la bocca di Lido)	34
CAPO IX – MOSE.....	34
Articolo 51	34
(Interdizione della navigazione)	34
Articolo 52	35
(Servizio di vigilanza e assistenza)	35
Articolo 53	35
(Disposizioni per la pesca).....	35
Articolo 54	35
(Transito attraverso le conche di navigazione).....	35
CAPO X – CONDIZIONI DI SICUREZZA DELLE BANCHINE	36
Articolo 55	36
(Illuminazione delle banchine e dei pontili)	36
Articolo 56	36
(Utilizzo delle banchine)	36

CAPO I – GENERALITÀ

Articolo 1 **(Finalità)**

Il presente provvedimento, con la denominazione di “Regolamento per la sicurezza della navigazione, la sosta, gli accosti e le precedenza delle navi e dei galleggianti nel porto e nella rada di Venezia”, ha lo scopo di riassumere - in un quadro organico - le norme e le disposizioni che disciplinano le attività che si svolgono nel porto e nella rada di Venezia e ricadenti nella sfera delle competenze attribuite all’Autorità Marittima.

Articolo 2 **(Definizioni)**

Le definizioni utilizzate nel presente Regolamento sono quelle sotto riportate, da ritenersi integrative/addizionali rispetto a quelle delle convenzioni internazionali, di cui l’Italia è Paese contraente, che disciplinano la navigazione nella sua più ampia accezione:

Accosto: struttura di ormeggio presso la quale si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri, come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee.

Acque lagunari marittime: i Canali lagunari marittimi (come graficamente rappresentati nell'allegato 1 del presente regolamento) comprendono la Bocca di porto di Lido, il Canale di Treporti fino al traverso della sponda meridionale del Canale Pordelio lato Nord e fino alla batimetrica di 5.00 mt verso l’isola di S. Erasmo lato Ovest, il Canale di S. Nicolò, il Canale delle Navi dal Canale di S. Nicolò fino all’inizio del Canale dei Marani (corrispondente al limite settentrionale del bacino antistante l’Arsenale), il Canale di S. Elena, il Canale ed il Bacino di S. Marco, il Canale della Giudecca dal bacino di S. Marco alla confluenza con i Canali di Fusina e Vittorio Emanuele III (compreso il bacino di evoluzione della Marittima), il Canale della Scomenzera fino alla confluenza con il Canal Grande, il Bacino del Tronchetto, il Canale Colombuola (nel tratto compreso tra il bacino del Tronchetto e la confluenza con il Canal Grande definito dal ponte ferroviario di collegamento tra le stazioni di Venezia S. Lucia e Venezia Marittima), il Canale Vittorio Emanuele III comprensivo della Darsena Petroli e della Darsena Irom, il Canale Brentella, il Canale Nord, il Bacino del Molo A, il Bacino del Molo B, il Canale Ovest compresa la Darsena della Rana, il Canale Sud, il Canale Malamocco – Marghera comprensivo dei Bacini di evoluzione , da nord verso sud, n. 1 (confluenza tra il Canale Nord, il Canale Brentella, il Canale Vittorio Emanuele III e il Canale litoraneo Malamocco-Marghera), n. 2 (antistante il Bacino molo B), n. 3 (confluenza tra il Canale litoraneo Malamocco – Marghera, il Canale Ovest ed il Canale delle Tresse), n. 4 (confluenza tra il Canale litoraneo Malamocco – Marghera ed il Canale sud), il Bacino di Fusina, il Bacino di S. Leonardo ed il relativo Canale di raccordo con il Canale di Malamocco – Marghera, la rada interna a Malamocco, il Canale Rocchetta, la Bocca di porto di Malamocco sino alla congiungente tra i fari delle dighe foranee, il Canale di S. Pietro, il Canale di Portosecco, il Canale di Pellestrina e il Canale di Caroman.

Acque protette della laguna di Venezia: le acque portuali di Venezia e di Chioggia ricadenti all'interno della conterminazione della laguna di Venezia di cui alla legge 5 marzo 1963, n. 366.

Aeroscafo (Hovercraft): una nave avente mezzi atti a generare sotto di essa un cuscino d'aria capace di sollevarla sulla superficie del mare.

Agente Marittimo: la persona incaricata o autorizzata a rilasciare informazioni in nome dell'armatore della nave.

Aliscafo: una nave avente strutture alari, parzialmente o totalmente sommerse, atte a generare nel moto di avanzamento una portanza idrodinamica capace di sollevarne lo scafo sulla superficie del mare.

Altezza Massima (maximum air draught): distanza verticale tra la linea di galleggiamento ed il punto più alto della nave, antenne comprese.

Ancoraggi - le zone di ancoraggio nella zona di mare antistante il litorale di Venezia sono (Datum WGS 84):

- L.S.C. (Lido Small Cargo), delimitato dai seguenti punti:
 1. Lat 45° 25,15' N Long 012° 27,20' E
 2. Lat 45° 25,80' N Long 012° 28,92' E
 3. Lat 45° 25,55' N Long 012° 29,55' E
 4. Lat 45° 24,97' N Long 012° 29,10' E
 5. Lat 45° 24,28' N Long 012° 30,80' E
 6. Lat 45° 23,85' N Long 012° 30,40' E
- L.B.C. (Lido Big Cargo), delimitato dai seguenti punti:
 1. Lat 45° 23,85' N Long 012° 30,40' E
 2. Lat 45° 23,40' N Long 012° 31,55' E
 3. Lat 45° 25,30' N Long 012° 33,14' E
 4. Lat 45° 25,78' N Long 012° 32,00' E
- M.S.C. (Malamocco Small Cargo), delimitato dai seguenti punti:
 1. Lat 45° 21,10' N Long 012° 21,58' E
 2. Lat 45° 20,36' N Long 012° 22,93' E
 3. Lat 45° 19,80' N Long 012° 22,64' E
 4. Lat 45° 20,20' N Long 012° 21,00' E
- M.B.C. (Malamocco Big Cargo), delimitato dai seguenti punti:
 1. Lat 45° 23,00' N Long 012° 24,50' E
 2. Lat 45° 22,64' N Long 012° 26,40' E
 3. Lat 45° 21,41' N Long 012° 25,66' E
 4. Lat 45° 21,82' N Long 012° 23,00' E
 5. Lat 45° 22,30' N Long 012° 23,20' E
- M.S.T. (Malamocco Small Tanker), delimitato dai seguenti punti:
 1. Lat 45° 20,60' N Long 012° 23,82' E
 2. Lat 45° 20,08' N Long 012° 26,05' E

3. Lat 45° 19,15' N Long 012° 25,60' E

4. Lat 45° 19,70' N Long 012° 23,36' E

– M.B.T. (Malamocco Big Tanker), delimitato dai seguenti punti:

1. Lat 45° 20,28' N Long 012° 28,10' E

2. Lat 45° 20,00' N Long 012° 29,38' E

3. Lat 45° 18,32' N Long 012° 29,25' E

4. Lat 45° 19,00' N Long 012° 26,20' E

5. Lat 45° 19,80' N Long 012° 26,60' E

6. Lat 45° 19,62' N Long 012° 27,80' E

– M.L.A. (Malamocco Lightening Area), delimitato dai seguenti punti:

1. Lat 45° 22,35' N Long 012° 27,80' E

2. Lat 45° 21,98' N Long 012° 29,48' E

3. Lat 45° 20,52' N Long 012° 29,43' E

4. Lat 45° 21,03' N Long 012° 27,05' E

Armatore: la persona fisica o giuridica che esercita l'attività di gestione della nave.

Autorità Marittima: la Capitaneria di porto di Venezia, ex articolo 16 del Codice della Navigazione.

Autorità di Sistema Portuale: l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Bacini di evoluzione - all'interno del porto esistono i seguenti Bacini per l'evoluzione delle navi:

- Bacino di San Marco;
- Bacino della Marittima;
- Bacino del Tronchetto;
- Bacino di San Leonardo;
- Bacino di Fusina;
- Bacino n°4 (c.d. i Gatti);
- Bacino Canale Sud (c.d. il Gomito)
- Bacino Darsena terminale Canale Sud;
- Bacino n°3 (c.d. i Cani);
- Bacino della Rana;
- Bacino n°2;
- Bacino n°1 (c.d. i Sali);
- Bacino darsena terminale Canale Nord;
- Bacino di evoluzione Darsena Petroven.

Bunkeraggio: il complesso delle operazioni di rifornimento di liquidi combustibili, lubrificanti e GNL, destinati alla propulsione ed ai servizi della nave, effettuato ad unità navali all'ormeggio in porto o alla fonda in rada.

Bettolina: una nave cisterna impiegata per eseguire il rifornimento di combustibili ed oli lubrificanti.

Canali lagunari marittimi: le acque dei Canali lagunari ricadenti nella giurisdizione del Compartimento Marittimo di Venezia.

Canali di grande navigazione - i Canali di grande navigazione sono:

- i Canali lagunari marittimi che congiungono la Bocca di porto di Lido, il Canale dei Marani (fino ai Bacini di carenaggio), il Canale di S. Marco, il Bacino di S. Marco, il Canale della Giudecca ed il Canale Vittorio Emanuele III, fino al Bacino di evoluzione n°1;
- i Canali lagunari marittimi che congiungono la Bocca di porto di Malamocco, il Canale Malamocco-Marghera, il Canale di San Leonardo, il Canale litoraneo (Canale dei Petroli) fino al Bacino di evoluzione n°1.

Canali lagunari marittimi cittadini: i Canali lagunari marittimi che vanno dalle Bocche di Lido diramandosi, lato ovest sino al Canale Vittorio Emanuele III (tratto in corrispondenza della Darsena Petroven escluso), compreso il Canale delle Navi sino ai bacini di carenaggio, lato est da Punta Sabbioni sino al limite nord del Canale di Treporti.

Canali lagunari marittimi di Marghera: i Canali lagunari marittimi che vanno dalla Bocca di porto di Malamocco a tutta l'area portuale di San Leonardo e di Marghera (compreso il Canale Vittorio Emanuele III in corrispondenza della Darsena Petroven).

Codice IMSBC: il Codice dell'IMO delle norme pratiche per il trasporto alla rinfusa di carichi solidi.

Codice IBC: il codice internazionale dell'IMO per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici.

Codice IGC: il codice internazionale dell'IMO per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti.

Codice IMDG: il codice marittimo internazionale per il trasporto di merci pericolose.

Codice ISM: il codice internazionale per la gestione della sicurezza marittima.

Compagnia: la compagnia ai sensi della regola 1, paragrafo 2 del Capitolo IX della SOLAS.

Convenzioni: quelle di seguito indicate, unitamente ai relativi protocolli ed emendamenti, nonché ai connessi codici, nella loro versione aggiornata:

- Convenzione internazionale sulla linea di massimo carico, LL66, firmata a Londra il 5 aprile 1966, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777;
- Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare, SOLAS 74, firmata a Londra il 1° novembre 1974, di cui alla legge 23 maggio 1980, n. 313;
- Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi, MARPOL 73/78, firmata a Londra il 2 novembre 1973, di cui alla legge 29 settembre 1980, n. 662;
- Convenzione internazionale sugli standard per l'addestramento, la certificazione ed il servizio di guardia dei marittimi, STCW 78, firmata a Londra il 5 luglio 1978, di cui alla legge 21 novembre 1985, n. 739;

- Convenzione sul regolamento per prevenire gli abbordi in mare, COLREG 1972, firmata a Londra il 20 ottobre 1972, di cui alla legge 27 dicembre 1977, n. 1085;
- Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi mercantili, ITC 69, firmata a Londra il 23 giugno 1969, di cui alla legge 22 ottobre 1973, n. 958;
- Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, CLC 92, firmata a Londra il 27 novembre 1992, di cui alla legge 27 maggio 1999, n. 177.

Deposito Costiero: impianto per lo stoccaggio di prodotti petroliferi installato in prossimità delle banchine portuali, dotato di tubazione fissa in banchina per lo scarico o la fornitura di prodotti petroliferi.

Guardia ai Fuochi: personale addetto al servizio integrativo antincendio, iscritto nei registri tenuti dall'Autorità Marittima.

Immersione (pescaggio): la distanza verticale, al mezzo della nave, dalla linea di costruzione al galleggiamento considerato. In ogni caso il piano di galleggiamento deve essere assunto come parallelo ai galleggiamenti del piano di costruzione.

Impianto fisso: distributore fisso di carburanti ubicato in banchina.

Intensità del vento: quella rilevata dai sensori installati nella laguna di Venezia, a cui l'Autorità Marittima ha deciso di far riferimento.

Interfaccia nave/porto: l'ambito spaziale in cui hanno luogo attività che interessano direttamente una nave e che comportano il movimento di persone o merci o la fornitura di servizi tecnico nautici.

Larghezza (della nave): la massima larghezza della nave fuori ossatura comprensiva anche di qualsiasi sporgenza.

Linea limite: la linea tracciata almeno 76 millimetri al di sotto della linea d'intersezione della faccia superiore del ponte delle paratie con la murata.

Lunghezza (della nave): la lunghezza fuori tutto compreso bulbo o altre sporgenze.

Merci Infiammabili: quei prodotti che hanno la caratteristica di infiammabilità e si distinguono nelle seguenti categorie:

- Categoria "A": liquidi i cui vapori possono dare luogo a scoppio, aventi un punto di infiammabilità inferiore a 21°C;
- Categoria "B": liquidi infiammabili aventi un punto di infiammabilità compreso tra 21°C e 65°C;
- Categoria "C": liquidi combustibili aventi un punto di infiammabilità da oltre 65°C fino a 125°C compreso, oli minerali lubrificanti con punto di infiammabilità superiore a 125°C, liquidi con punto di infiammabilità inferiore a 65°C ma non sotto i 55°C e distillato inferiore al 2% vol. a 150°C.

Merci inquinanti: gli idrocarburi secondo la definizione della MARPOL – Annesso I;
le sostanze liquide nocive, secondo la definizione della MARPOL – Annesso II;
le sostanze dannose, secondo la definizione della MARPOL – Annesso III.

Merci pericolose: le merci classificate nel Codice IMDG;
le sostanze liquide pericolose di cui al Capitolo 17 del Codice IBC;
i gas liquefatti di cui al capitolo 19 del codice IGC;
le sostanze solide classificate Gruppo B del codice IMSBC;
le merci per il cui trasporto sono state prescritte condizioni preliminari conformemente al paragrafo 1.1.3 del codice IBC o al paragrafo 1.1.6 del codice IGC.

Motonave: una nave la cui propulsione dipende da motore endotermico.

Motoveliero: una nave a propulsione mista, meccanica ed a vela, il cui apparato di propulsione meccanica è capace di imprimerle una velocità non inferiore a 7 nodi, all'andatura corrispondente al regime per il servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico, in acqua tranquilla, senza l'ausilio delle vele.

Nave ancorata: una nave, diversa da nave ormeggiata, che staziona alla fonda in uno specchio acqueo ricadente nell'ambito del porto o della rada di Venezia.

Nave: qualsiasi costruzione, compresi i galleggianti, destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo.

Nave a vela (veliero): una nave la cui propulsione dipende da vele.

Nave ad uso in conto proprio: unità utilizzata per il soddisfacimento di necessità strettamente connesse all'attività istituzionale di soggetti pubblici o privati o all'attività imprenditoriale di soggetti commerciali ivi compresa l'attività di acquacoltura in acque marine con gabbie galleggianti o sommerse.

Nave ad uso privato: una nave adibita a scopi, diversi dal diporto, dai quali esula il fine di lucro.

Nave cisterna: una nave da carico costruita o adattata per il trasporto alla rinfusa di carichi liquidi di natura infiammabile e di prodotti chimici liquidi pericolosi, come definiti dalla convenzione.

Nave da carico: qualsiasi nave che non sia ad uso privato, uso in conto proprio, da passeggeri, da diporto o da pesca.

Nave da diporto: una nave destinata alla navigazione da diporto con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666.

Nave gasiera: una nave costruita o adattata ed impiegata per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti, come definita dalla convenzione.

Nave lagunare: nave che naviga esclusivamente all'interno delle acque protette della laguna di Venezia e che effettua trasporto pubblico locale lagunare o trasporto pubblico non di linea, la cui propulsione dipende da motore endotermico o elettrico o combinazione degli stessi, in grado di imprimere una velocità non inferiore a 7 nodi all'andatura corrispondente al regime di servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico in condizione di mare calmo.

Nave da passeggeri: una nave adibita al trasporto di passeggeri in numero superiore a dodici.

Nave da pesca (nave peschereccia, peschereccio): una nave adibita alla cattura di pesci, delle balene, delle foche, dei trichechi o di altri esseri viventi del mare.

Nave da salvataggio: una nave munita di attrezzature particolari per il servizio di soccorso a navi.

Nave Ro-Ro: una nave munita di attrezzature particolari che la rendano atta al trasporto di rotabili ferroviari o stradali con imbarco degli stessi sulle proprie ruote.

Navi frontiste: navi ormeggiate parallelamente, anche su lati opposti di un canale, poste una di fronte all'altra, la cui distanza longitudinale, misurata lungo l'asse del canale tra i punti più vicini degli scafi, è inferiore alla lunghezza della nave transitante.

Navigazione internazionale breve: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi nel corso della quale la nave non si allontana più di 200 miglia da un porto o da una località ove l'equipaggio e i passeggeri possono trovare rifugio, sempreché la distanza fra l'ultimo porto di scalo nello Stato ove il viaggio ha origine ed il porto finale di destinazione non superi 600 miglia.

Navigazione internazionale costiera: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi nel corso della quale la nave non si allontana più di 20 miglia dalla costa.

Navigazione internazionale lunga: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi in qualsiasi mare ed a qualsiasi distanza dalla costa.

Navigazione litoranea: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato nel corso della quale la nave non si allontana più di 6 miglia dalla costa.

Navigazione locale: una navigazione che si svolge nell'interno di porti ovvero di rade, estuari, canali e lagune dello Stato, nel corso della quale la nave non si allontana più di 3 miglia dalla costa.

Navigazione nazionale: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato, a qualsiasi distanza dalla costa.

Navigazione nazionale costiera: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato nel corso della quale la nave non si allontana più di 20 miglia dalla costa.

Navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia: la navigazione effettuata con le navi lagunari nelle acque portuali di Venezia e di Chioggia ricadenti all'interno della conterminazione della laguna di Venezia di cui alla legge 5 marzo 1963, n. 366.

Navigazione notturna: la navigazione che ha inizio da trenta minuti dopo il tramonto del sole (tramonto) e termina trenta minuti prima del sorgere del medesimo (alba).

Navigazione speciale: una navigazione i cui limiti sono indicati nel singolo caso.

Nebbia: uno stato di visibilità inferiore ai 600 (seicento) metri, anche desunto da uno degli strumenti installati all'interno della Laguna, a cui l'Autorità Marittima ha deciso di far riferimento.

Organismo riconosciuto: una società di classificazione o altro organismo privato che svolge funzioni amministrative per conto dell'Amministrazione dello Stato di bandiera.

Ormeggio: operazione eseguita dall'equipaggio di una nave con l'ausilio del locale gruppo Ormeggiatori finalizzata ad assicurare i cavi alle bitte della banchina e della nave.

Passeggero: qualsiasi persona imbarcata sulla nave che non sia il Comandante od un membro dell'equipaggio o altra persona per i suoi servizi ovvero un bambino di età inferiore ad un anno.

Pilota: personale marittimo addetto al servizio tecnico nautico di pilotaggio che suggerisce la rotta ed assiste il Comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla.

Personale speciale: tutte le persone che non siano né passeggeri né membri dell'equipaggio e che siano trasportate a bordo di una nave in conseguenza dei servizi speciali cui la nave è destinata o a causa di lavori speciali svolti sulla nave.

PMIS, Port Management Information System: Sistema informativo per la gestione portuale, che rappresenta l'interfaccia unica nazionale per l'invio delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza dai porti italiani.

Ponte di coperta: il ponte continuo più alto della nave.

Prodotti chimici: le sostanze liquide pericolose di cui al Capitolo 17 e 18 del Codice IBC e i gas liquefatti di cui al capitolo 19 del codice IGC.

Rada di Venezia - zona di mare antistante il litorale di Venezia delimitata dalle rette congiungenti i seguenti punti di coordinate (Datum WGS 84):

- a) 45° 20' 00" N - 012° 20' 36" E (Faro diga foranea nord Bocca di Malamocco);
- b) 45° 23' 12" N - 012° 23' 00" E;
- c) 45° 22' 36" N - 012° 29' 30" E;
- d) 45° 18' 00" N - 012° 29' 30" E;

Rimorchiatore: una nave progettata, costruita ed attrezzata per operazioni di rimorchio.

Rimorchio manovra: nell'ambito della concessione del servizio di rimorchio è il traino ovvero la spinta di un'unità navale (rimorchiatore) a favore di un'altra nave (nave o galleggiante) dove il Comandante dell'elemento rimorchiato dirige personalmente la navigazione e le manovre, mentre il rimorchiatore somministra esclusivamente forza motrice per l'esecuzione della stessa.

Rimorchio trasporto: la trazione ovvero la spinta di un'unità navale (rimorchiatore) a favore di un'altra nave (nave o galleggiante) proveniente da altro porto, dove il Comandante del rimorchiatore ha in consegna l'elemento rimorchiato e dirige personalmente la navigazione e le manovre.

Scavalcamento: il passaggio di una nave transitante accanto ad una o più navi già all'ormeggio.

SafeSeaNet: il Sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi sviluppato dalla Commissione.

Servizi tecnico-nautici: servizi di interesse generale di pilotaggio, rimorchio e ormeggio atti a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo.

Servizio di linea: servizio di collegamento marittimo effettuato in base a una lista pianificata di orari di partenza/arrivo tra porti e/o approdi specificati, costituente traversate ricorrenti secondo un orario pubblicato.

Sinistro: il sinistro come definito dal Codice dell'IMO in materia di inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi.

Sistema di identificazione automatica (AIS): il Sistema di identificazione delle navi rispondente alle norme di funzionamento definite dall'IMO.

Sospensione di un'operazione: il formale divieto posto ad una nave di continuare una qualunque attività operativa tecnica o commerciale, a causa delle deficienze individuate che, da sole o nel complesso, renderebbero il proseguimento della predetta attività pericoloso per la sicurezza della navigazione, delle persone a bordo o per l'ambiente.

Spedizioniere ovvero caricatore: la persona che ha stipulato con un vettore un contratto per il trasporto di merci via mare o la persona nel cui nome o per conto della quale è stipulato il contratto.

Tecnici: tutte le persone imbarcate sulla nave che non siano passeggeri, membri dell'equipaggio, personale speciale e che siano normalmente impiegate in operazioni della nave.

Veicolo Cisterna: un veicolo costruito per il trasporto di materie liquide, gassose, in polvere o granulari e comprendente una o più cisterne fisse. Oltre al veicolo propriamente detto o agli elementi del gruppo assali-sospensione, un veicolo-cisterna comprende uno o più serbatoi, i loro equipaggiamenti e gli elementi di collegamento al veicolo o agli elementi del gruppo assali-sospensione.

Velocità: quella riferita al fondo del mare, ove non diversamente indicato.

Visibilità: la possibilità di scorgere oggetti o luci, ad una distanza misurata, in miglia marine od in metri.

Sorveglianza Antincendio: la sorveglianza effettuata da personale addetto alla prevenzione incendi, in applicazione alla vigente normativa in materia.

Unità addette ai servizi portuali: quelle unità adibite ai servizi di trasporto persone e cose, bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, guardie ai fuochi, security, ritiro rifiuti in genere, manutenzioni arredi portuali, etc.

Unità di carico: un veicolo stradale o ferroviario adibito al trasporto di merci, un contenitore, un veicolo cisterna stradale, un veicolo cisterna ferroviario o una cisterna mobile.

Unità navali di linea: qualsiasi mezzo navale abilitato, in regime concessorio, al trasporto pubblico urbano su linee prefissate nella laguna di Venezia.

Articolo 3 **(Ambito di applicazione)**

Le norme del presente Regolamento si applicano a tutte le navi che navigano e stazionano negli specchi acquei della rada e del porto di Venezia.

Sono soggette alla presente disciplina, per quanto applicabile, anche le navi militari e di Stato.

Articolo 4 **(Equivalenze)**

Quando le presenti regole prescrivono un determinato impianto, dispositivo o apparecchio oppure è stabilita una particolare prescrizione ovvero l'adozione di particolari accorgimenti, la Capitaneria di porto di Venezia, può accettare, in sostituzione, qualsiasi altro impianto, dispositivo o apparecchio o qualsiasi altra misura di carattere equivalente.

L'equivalenza è riconosciuta formalmente dalla Capitaneria di porto di Venezia - previ opportuni accertamenti tecnici, valutazioni e verifiche, eseguite anche con l'ausilio di organismi tecnici e/o soggetti qualificati.

Articolo 5 **(Deroghe)**

L'Autorità Marittima può derogare in tutto o in parte dall'applicazione delle norme del presente Regolamento.

Nel concedere le deroghe di cui al precedente comma, l'Autorità Marittima determina, caso per caso - previ opportuni accertamenti tecnici, valutazioni e verifiche, anche con l'ausilio di organismi tecnici ovvero persone altamente qualificate - le misure da adottare per garantire il più ampio gradiente di sicurezza per tutta la durata della sosta della nave in porto.

Articolo 6 **(Balneazione, pesca ed accesso alle strutture foranee)**

Nei Canali lagunari marittimi è vietata la balneazione e l'esercizio della pesca professionale, sportiva, dilettantistica e ricreativa.

È vietato l'accesso a tutte le strutture foranee delle bocche di porto di Lido e Malamocco, ivi comprese le lunate esterne ed i pennelli posti perpendicolarmente alla costa del Circondario marittimo di Venezia.

Ad eccezione di quanto sopra disposto, l'accesso pedonale ai piani di calpestio dei moli foranei che delimitano le bocche di porto di Lido e Malamocco, è consentito esclusivamente in orario diurno, con condizioni meteorologiche favorevoli.

Articolo 7 **(Segnali acustici ed ottici)**

Nei Canali lagunari marittimi è vietato l'uso del fischio o della sirena, quando non necessario ai fini della sicurezza della navigazione.

Tutte le unità provenienti da un Canale laterale ed in procinto di immettersi in un Canale di grande navigazione, devono segnalare con anticipo e ripetutamente la manovra che stanno per intraprendere.

È fatto divieto a qualunque unità di installare a bordo dispositivi luminosi o sonori simili a quelli in uso istituzioni pubbliche addette a compiti di polizia o di emergenza.

Articolo 8 **(Rinvio a disposizioni particolari)**

Le norme contenute nel presente Regolamento sono integrate con quelle relative:

- all’esecuzione di lavori a bordo con uso di fonti termiche;
- alle operazioni di bunkeraggio e allibo;
- alla disciplina locale dei servizi tecnico-nautici, del servizio di trasporto di passeggeri e provviste da e per le navi ormeggiate in porto ed alla fonda in rada, del servizio antinquinamento portuale, del servizio di ritiro e smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi in porto ed in rada, e del servizio integrativo antincendio;
- al “Piano Operativo di pronto intervento locale contro gli inquinamenti marini da idrocarburi ed altre sostanze nocive del Compartimento Marittimo di Venezia”;
- alle procedure per accogliere le “navi in pericolo” nei “Luoghi Rifugio” di Venezia;
- al manuale utente del Centro VTS di Venezia;
- al Regolamento per l’utilizzo del Port Management Information System – PMIS;
- alle procedure di imbarco/sbarco/allibo di merci pericolose;
- al Regolamento per il coordinamento della navigazione locale nella laguna veneta.

CAPO II – RAPPORTAZIONE NAVALE

Articolo 9

(Comunicazioni sinistri, avarie, danni, emergenze, eventi di rilievo)

Le disposizioni di cui agli articoli 17, comma 1, e articolo 19 del Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 196, sono applicabili a tutte le unità navali in navigazione o in sosta nella rada e nel porto di Venezia. La comunicazione di cui al presente articolo deve pervenire immediatamente all’Autorità Marittima, a mezzo comunicazione in radiofonia sul canale VHF 13/16 o altro efficace sistema di comunicazione.

Il Comandante della nave, ovvero il pilota qualora il Comandante non provveda, deve immediatamente informare l’Autorità Marittima in caso di danni arrecati alle strutture presenti nell’ambito portuale e nella rada, nonché di qualsiasi sinistro provocato o ricevuto o emergenze o eventi di rilievo di cui siano venuti a conoscenza.

Articolo 10

(Programmazione degli accosti)

Nel porto e nella rada di Venezia, la navigazione delle navi di stazza lorda superiore a 50 tonnellate e delle navi da diporto avviene secondo la programmazione degli accosti effettuata dall’Autorità Marittima mediante il sistema PMIS.

Al fine di consentire l’inserimento della nave nella programmazione giornaliera degli accosti, il comandante della nave o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante deve compilare la nota di accosto/movimento/partenza, utilizzando il sistema PMIS entro le ore 17.00 del giorno che precede l’esecuzione della navigazione in ambito portuale.

Le note di accosto/movimento/partenza che perverranno oltre il limite orario di cui sopra saranno valutate ed inserite in programmazione, compatibilmente alla pianificazione degli accosti già definita.

Ogni modifica della nota di cui sopra deve essere formalizzata tramite la modalità “variazione” contenuta nel sistema informatico PMIS.

I soggetti di cui al secondo comma potranno specificare nella nota di accosto/partenza, la richiesta di transito attraverso la conca di navigazione di Malamocco, in caso di sollevamento delle barriere del Mo.S.E

Articolo 11

(Immersione e dimensioni massimi delle navi)

Tenuto conto della configurazione orografica, dell’assetto strutturale, del battente d’acqua disponibile e della larghezza dei Canali lagunari marittimi, l’immersione e le dimensioni massimi delle navi ammesse agli accosti sono contenuti nell’allegato 2 del presente Regolamento.

Articolo 12

(Priorità negli accosti)

Gli ingressi, le uscite ed i movimenti delle navi in porto avvengono secondo la programmazione degli accosti di cui all’art. 10. A parità di orario l’ordine di priorità nell’ingresso, nell’uscita e nei movimenti delle navi e/o galleggianti in porto è il seguente:

- a. Navi passeggeri/Ro-Ro pax;
- b. Navi Ro-Ro di linea;
- c. Navi porta container;
- d. Navi condizionate dalla propria immersione (soggette alla marea);
- e. Navi con divieto di navigazione in ore notturne;
- f. Altre navi da carico;
- g. Navi dirette ai cantieri navali.

La nave che non si dichiara pronta ovvero non raggiunga la boa foranea di atterraggio all’ora definita nella programmazione degli accosti, perde la priorità di ingresso, uscita, movimento ed è soggetta a nuova programmazione.

Per particolari esigenze connesse all’operatività portuale, l’Autorità Marittima – sentita l’Autorità di Sistema Portuale – potrà determinare un ordine di priorità differente.

Articolo 13

(Comunicazione delle navi)

Le navi di cui all’articolo 10, in entrata/uscita/movimento nel porto di Venezia – che sono escluse dall’obbligo di partecipazione al VTS di Venezia – hanno l’obbligo di effettuare le seguenti comunicazioni in radiotelefonica sul canale VHF 09:

- Messaggio di transito alle ostruzioni delle bocche di porto;
- Messaggio di ormeggio;
- Messaggio di disormeggio;
- Messaggio di ancoraggio in rada.

Le navi sotto elencate, che partecipano al VTS, assolvono alle comunicazioni di cui al presente articolo, ottemperando a quanto previsto dal Decreto 23 marzo 2018 recante “*istituzione del VTS di Venezia*” e dal “*Manuale Utente*” del Centro VTS di Venezia:

- Navi di stazza lorda pari o superiore a 300 GT;
- Navi da pesca di lunghezza fuori tutto pari o superiore a 45 metri;
- Navi tradizionali di lunghezza fuori tutto pari o superiore a 45 metri;
- Unità da diporto di lunghezza fuori tutto pari o superiore a 45 metri.

CAPO III – DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE

Articolo 14

(Accesso al porto)

L'accesso al porto di Venezia avviene attraverso:

- la Bocca di porto di Lido S.Nicolò: per le unità navali dirette ai bacini di carenaggio e agli accosti ubicati tra la Bocca del porto di Lido e la Marittima e viceversa, nonché – in presenza di particolari esigenze del traffico portuale – per le navi dirette/provenienti verso/da i Canali lagunari marittimi di Marghera, con esclusione delle navi cisterna o gasiere non degassificate.

Sono esentate dal limite di cui sopra tutte le unità addette ai servizi portuali.

- la Bocca di porto di Treporti: riservata alle unità navali di lunghezza inferiore a 30 m con immersione inferiore a 3,5 metri;
- la Bocca di porto di Malamocco: per le unità navali dirette ai Canali lagunari marittimi di Marghera e viceversa, nonché - in presenza di particolari esigenze del traffico portuale - per le navi dirette/provenienti verso/da i Canali lagunari marittimi cittadini, con esclusione delle navi cisterna o gasiere non degassificate.

Sono esentate dal limite di cui sopra tutte le unità addette ai servizi portuali.

Articolo 15

(Emissioni in atmosfera)

Alla fonda in rada, durante il transito nei canali lagunari marittimi e all'ormeggio le navi devono utilizzare combustibile avente un contenuto di zolfo non superiore allo 0,10% in massa, regolando i propri propulsori in maniera da limitare le emissioni di fumo.

La prescrizione di cui al comma 1 si considera rispettata da quelle navi che utilizzano sistemi di lavaggio dei gas di scarico (c.d. "*scrubber*"), approvati dall'Amministrazione di bandiera della nave, e anche da quelle navi che sono alimentate con GNL e rispettano il Codice IGF, adottato dall'IMO con la Risoluzione MSC 391(95) dell'11 giugno 2015 e le ulteriori normative di settore vigenti.

Articolo 16

(Limiti di velocità)

Le unità navali in atterraggio al porto di Venezia - eccezion fatta per quelle dei servizi tecnico nautici - devono diminuire l'andatura in modo da giungere alla distanza di 2 (due) miglia dalle ostruzioni delle bocche di porto, ad una velocità non superiore ai 12 (dodici) nodi, proseguendo la navigazione nel rispetto dei limiti sotto specificati ed adottando ogni utile accorgimento atto a prevenire situazioni di pericolo:

- le navi in ingresso dalla Bocca di Lido dovranno transitare alle ostruzioni con una velocità non superiore ai 8 nodi (otto) nodi; superato il traverso di "Forte Sant'Andrea" la

navigazione dovrà avvenire alla minima velocità di governo, comunque non superiore 5 (cinque) nodi.

- le navi in ingresso dalla Bocca di Malamocco dovranno transitare alle ostruzioni con una velocità non superiore ai 10 nodi (dieci) nodi; dopo il Curvone di San Leonardo l'andatura dovrà essere di 8 nodi (otto), superato il traverso dello sbocco del Canale Cunetta, nei pressi di Fusina, la navigazione dovrà avvenire alla minima velocità di governo, comunque non superiore 6 (sei) nodi.

Le navi in uscita dal porto devono osservare, in senso inverso, i limiti precitati.

La misurazione della velocità in acqua potrà essere effettuata attraverso l'utilizzo di apparecchiature di rilevamento elettroniche omologate/approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, in via sperimentale fino al 13 dicembre 2026, anche attraverso le medesime apparecchiature per le quali sia in corso la procedura di approvazione od omologazione, così come previsto dall'articolo 11 della Legge 25 novembre 2024, n. 177.

In presenza di fattori meteo marini che possano pregiudicare la sicura percorribilità dei Canali lagunari marittimi, navigando entro i limiti di cui al comma precedente, il Comandante della nave potrà adeguare la velocità alle esigenze contingenti per mantenere il governo e le condizioni di sicurezza, informando contestualmente il Centro VTS di Venezia in radiofonia VHF canale 09.

Articolo 17 **(Navigazione a vela e a remi)**

La navigazione a vela nei Canali lagunari marittimi deve avvenire, nelle sole ore diurne e con visibilità superiore a 600 metri, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- le unità in navigazione a vela nei Canali lagunari marittimi, per quanto concerne le regole di governo e di manovra, sono equiparate alle navi a propulsione meccanica;
- nel caso in cui le condizioni di traffico e/o meteorologiche possano compromettere la sicurezza della navigazione, il Comandante dell'unità dovrà adottare ogni utile iniziativa per evitare situazioni di pericolo, procedendo ad avviare il motore ed ammainare le vele;
- le unità in navigazione a vela devono percorrere i Canali lagunari marittimi con rotte dirette ed il più possibile parallele alle rive;
- Le unità a remi devono effettuare una navigazione il più possibile parallela alle rive (fondamenta) e mantenersi nell'immediata vicinanza delle stesse, dando la precedenza alle altre unità in fase di ormeggio o disormeggio;
- su specifica istanza di associazioni, sodalizi od enti sportivi/ricreativi, che svolgono attività veliche, l'Autorità Marittima potrà autorizzare lo svolgimento di manifestazioni, regate e competizioni veliche, individuandone le zone di esecuzione compatibilmente con il regolare svolgimento del traffico navale.

Articolo 18 **(Precedenze)**

Tutte le navi, che entrano in porto o si immettono nei Canali lagunari marittimi - ad eccezione di quelle che non governano e quelle condizionate dalla propria immersione - devono lasciare libera la rotta a quelle che già li stanno percorrendo.

Entro un raggio di 2 miglia dalle ostruzioni delle bocche di porto i pescherecci, le unità a remi, a vela od a propulsione meccanica o altri natanti, devono lasciare libera la rotta alle navi che entrano od escono dal porto.

Tutte le unità in navigazione nei Canali lagunari marittimi devono adeguare la loro velocità alle condizioni di traffico ed adottare ogni utile accorgimento atto a prevenire situazioni di pericolo; le medesime, ad eccezione delle navi con pilota a bordo in navigazione lungo il Canale Malamocco – Marghera e Canale litoraneo, devono lasciare libera la rotta alle unità impiegate in quel momento in servizio pubblico di linea, in prossimità delle intersezioni sotto elencate:

- fra il tiro a segno e la boa antistante, per i natanti provenienti da Lido e viceversa;
- fra S. Elena e S. Maria Elisabetta, sulla congiungente tra le campane da nebbia installate in dette località;
- fra il pontile S. Zaccaria e S. Giorgio Maggiore;
- nel Canale della Giudecca:
 - sulla linea che congiunge i pontili del traghetto Zattere – Giudecca;
 - sulla congiungente S. Basilio - Mulino Stucky;
- nel Canale Malamocco – Marghera, tra il Canale Rocchetta e Santa Maria del Mare;
- nel Canale litoraneo (Canale dei Petroli)
 - in corrispondenza del Canale Contorta;
 - in corrispondenza del Canale Nuovo di Fusina.

Le navi che manovrano per raggiungere o lasciare l'accosto devono dare la precedenza a quelle già in navigazione nel medesimo tratto di Canale lagunare marittimo.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle unità delle Forze Armate, delle Forze di Polizia ed alle unità di soccorso con lampeggiante acceso.

Articolo 19 **(Evoluzioni, incroci e sorpassi)**

Fatte salve le disposizioni dettate nel successivo Capo V, relativo alla disciplina della navigazione delle unità navali senza obbligo di pilotaggio, le evoluzioni delle navi di lunghezza superiore a 110 metri possono avvenire esclusivamente nei bacini di evoluzione.

L'evoluzione delle navi di lunghezza inferiore a 110 metri può avvenire nei Canali lagunari marittimi, a condizione che la larghezza del canale sia di almeno 2 volte la lunghezza della nave e che sia garantita un'adeguata distanza di sicurezza da qualsiasi ostacolo (sponde, navi ormeggiate, bassi fondali, briccole, pali, etc.).

Con esclusione delle unità addette ai servizi portuali, nei Canali lagunari marittimi è consentito l'incrocio ed il sorpasso, limitatamente ai tratti rettilinei, purché la larghezza complessiva delle navi interessate non superi il 30% della larghezza della canaletta navigabile.

Articolo 20

(Manovre di navi e galleggianti non autopropulsi)

Nei Canali lagunari marittimi il rimorchio di navi e galleggianti non autopropulsi è consentito alle seguenti condizioni:

- nel caso di rimorchio “a pacchetto” la larghezza del rimorchiatore/spintore utilizzato e dell'elemento/i rimorchiato/i non superi il 30% della larghezza del Canale da percorrere;
- qualora la lunghezza complessiva del convoglio composto dal rimorchiatore e dall'elemento/i rimorchiato/i sia superiore a 100 metri, è obbligatoria l'assistenza di almeno 1 rimorchiatore portuale e del servizio di pilotaggio;
- i rimorchiatori/spintori devono avere potenza sufficiente a garantire una velocità di navigazione del convoglio (compresa la configurazione spintore-chiatta) di almeno 4 nodi;
- nel caso in cui le caratteristiche del rimorchiatore/spintore non siano tali da garantire la sicurezza della navigazione - anche in considerazione delle condizioni meteomarine in atto - l'Autorità Marittima potrà disporre ogni ulteriore prescrizione, ivi compresa l'assistenza di ulteriori rimorchiatori portuali e la disconnessione del rimorchiatore d'altura.

Le prescrizioni che precedono non si applicano nel caso di configurazione spintore/chiatte solidamente collegati mediante sistemi di ritenuta dedicati e costituenti, pertanto, "corpo unico".

Articolo 21

(Obblighi durante la navigazione)

Durante la navigazione nei Canali lagunari marittimi, le navi devono tenere le ancore pronte all'uso e tutti gli elettrogeneratori in funzione, procedendo in prossimità del centro canale a velocità di sicurezza ed adeguando comunque l'andatura in relazione alle condizioni meteomarine in atto, al traffico e alle caratteristiche di manovrabilità della nave. Inoltre, le navi devono utilizzare le prese a mare alte, al fine di favorire il corretto funzionamento dell'impianto di raffreddamento dell'apparato di propulsione e dei motori ausiliari.

Le navi, che navigano nello stesso senso di marcia, devono mantenersi ad una distanza di almeno 0,7 miglia l'una dall'altra ed è loro vietato il sorpasso.

Tutte le unità in navigazione nei Canali lagunari marittimi, eccetto quelle indicate al Capo V, devono osservare le prescrizioni di visibilità previste dal vigente Capitolo V - Regola 22 della SOLAS.

Alle navi che navigano nei Canali lagunari marittimi è vietato:

- tenere sporgenze (gru, scale, pennoni o altre attrezzature) oltre la sagoma della nave;
- dare fondo alle ancore, fatte salve le situazioni d'emergenza e le necessità connesse all'esecuzione delle manovre;

- eseguire lavori di manutenzione, che limitino l'efficienza dei servizi di bordo, pregiudicando la sicurezza della nave, della sicurezza della navigazione in genere.

Considerata l'altezza del c.d. arco all'ingresso del Canale sud il transito al di sotto di esso è consentito alle navi di altezza massima (*maximum air draught*) non superiore ai 49 metri.

CAPO IV – NAVIGAZIONE NOTTURNA

Articolo 22

(Limitazioni di carattere generale)

Nei Canali lagunari marittimi di Marghera la navigazione notturna è consentita nel rispetto dei limiti di immersione di cui all'allegato 2 e delle prescrizioni del presente articolo:

- navi passeggeri, Ro-Ro, Ro-Ro pax e portacontenitori di lunghezza fino a 305 mt;
- altre navi da carico di lunghezza fino a 225 metri.
- navi cisterna/gasiera di lunghezza fino a 180 metri.

Articolo 23

(Limitazioni specifiche per gli accosti in Canale sud)

In Canale sud è consentita la navigazione notturna, esclusivamente a marcia avanti:

- alle navi cisterna cariche di merci infiammabili e alle gasiere di lunghezza fino a 120 metri;
- alle altre navi di lunghezza fino a 150 metri, a condizione che non avvenga lo scavalco di navi di larghezza superiore a 25 metri.

I limiti sopra citati non si applicano alle navi di stazza lorda inferiore a 3000 tonnellate o di lunghezza fino a 100 mt.

Articolo 24

(Limitazioni specifiche per gli accosti in Canale ovest)

Nel tratto di canale antistante gli accosti da B22 a B29 compresi, è consentita la navigazione notturna alle navi passeggeri e portacontenitori di lunghezza fino a 305 mt.

In Darsena della Rana è consentita la navigazione notturna alle navi di lunghezza fino a 150 metri.

Nel ramo nord del Canale ovest è consentita la navigazione notturna alle navi di lunghezza fino a 150 metri, esclusivamente a marcia avanti. Nel tratto di canale a nord degli accosti CIA (esclusi) la lunghezza delle navi è ridotta a 120 metri.

I limiti sopra citati non si applicano alle navi di stazza lorda inferiore a 3000 tonnellate.

Articolo 25

(Limitazioni specifiche per gli accosti del Molo A)

Nello specchio acqueo a ovest della scassa dell'accosto Sali 2 è consentita la navigazione notturna alle navi di lunghezza fino a 150 metri; tale limite è elevato fino a 180 metri se agli accosti Sali 1, A1, A4 e A5 - fino alla bitta n°38, non sono ormeggiate altre navi.

Nello specchio acqueo lato mare rispetto alla scassa dell'accosto Sali 2 è consentita la navigazione notturna alle navi di lunghezza fino a 225 metri.

CAPO V – DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER UNITÀ NAVALI SENZA OBBLIGO DI PILOTAGGIO

Articolo 26

(Obblighi e divieti durante la navigazione)

Le unità navali che navigano nei Canali lagunari marittimi devono tenere la dritta, procedendo a velocità di sicurezza - in modo da agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare collisioni, fermare l'abbrivo entro una distanza adatta alle circostanze ed alle condizioni meteo marine in atto - e riducendo l'andatura alla minima velocità di governo, nel caso di transito in prossimità di altre unità navali ormeggiate.

Durante la navigazione le unità navali devono tenersi a distanza di sicurezza dalle navi ormeggiate e dalle banchine, pronte a dar fondo all'ancora in caso di necessità/emergenza. Dal tramonto all'alba ed in caso di nebbia devono tenere i fanali di via sempre accesi e segnalare convenientemente con mezzi acustici la propria presenza, tenere pronti all'uso idonei parabordi durante il transito attraverso passaggi ristretti e mantenere settori di visibilità, dalla plancia/posto di comando tali da garantire una sicura conduzione del mezzo.

Tutte le unità navali devono navigare ad una distanza di almeno 30 metri dai pontili ove attraccano le unità adibite al trasporto passeggeri in servizio pubblico di linea.

Le unità navali non possono navigare all'interno delle aree in concessione, se non specificatamente autorizzate dal concessionario.

Le unità navali che procedono con rotte opposte e/o incrociate ovvero intente a sorpassare altre unità in navigazione, ormeggiate o ancorate devono ridurre la loro velocità in modo da evitare che il moto ondoso prodotto possa compromettere la sicurezza di altre unità navali.

I contrassegni di identificazione previsti dal "Regolamento per il coordinamento della navigazione locale nella laguna veneta" per le unità da diporto a motore con potenza complessiva installata superiore a 7,36 kW (10 HP), dovranno essere mantenuti visibili anche durante la navigazione nei Canali lagunari marittimi.

Articolo 27

(Limiti di velocità delle unità navali)

Le unità navali che navigano nei Canali lagunari marittimi devono osservare i seguenti limiti massimi di velocità:

- 7 Km/h: Bacino San Marco, all'interno dell'area delimitata a ovest dalla congiungente tra punta della Dogana ed il vertice est dell'isola della Giudecca, e a est dalla congiungente tra il Rio dell'Arsenal e la briccola di testa n. 7, che delimita il lato orientale dell'imboccatura del Canale dell'Orfanello. In caso di condizioni meteorologiche avverse, che non consentano di governare in sicurezza alla velocità massima prescritta, il limite di velocità è elevato a 11 Km/h.
- 11 Km/h: nei canali e bacini interni di Marittima e Marghera; nel tratto del Canale della Giudecca compreso tra la congiungente dello spigolo della scassa ovest della banchina Santa Marta con la dama occidentale di accesso al Canale di Fusina e la congiungente di punta della Dogana con il vertice est dell'isola della Giudecca; nel tratto del Canale di S.

Marco compreso tra la congiungente del Rio dell'Arsenal con la briccola di testa n. 7, che delimita l'imboccatura orientale del Canale dell'Orfanello, e la congiungente del Rio di Sant'Elena con la dama rossa della canaletta orientale dell'imbarcadero di Santa Maria Elisabetta;

- 20 Km/h: nei canali di Malamocco - Marghera, Litoraneo, Vittorio Emanuele III, Giudecca fino alla congiungente dello spigolo della scassa ovest della banchina Santa Marta con la dama occidentale di accesso al Canale di Fusina, Canale delle Navi fino al limite settentrionale dei bacini antistanti l'Arsenale; nel tratto di canale compreso tra la Bocca di porto di Lido e la congiungente del Rio di Sant'Elena con la dama rossa della canaletta orientale dell'imbarcadero di Santa Maria Elisabetta.

Per le unità adibite al trasporto passeggeri in servizio pubblico di linea il limite di velocità è:

- 20 Km/h, nei Canali di Malamocco - Marghera, Litoraneo, Vittorio Emanuele III e Giudecca fino alla congiungente tra il Mulino Stucky e il Rio San Sebastiano; Canale delle navi fino al limite settentrionale dei Bacini antistanti l'Arsenale; nel tratto di canale compreso tra la bocca di porto di Lido e la congiungente tra il Rio dell'Arsenal e la briccola di testa n. 7, che delimita l'imboccatura orientale del Canale dell'Orfanello;
- 15 Km/h, nel tratto di Canale della Giudecca compreso tra la congiungente il Mulino Stucky e il Rio San Sebastiano e la congiungente tra punta della Dogana ed il vertice est dell'isola della Giudecca;
- 11 Km/h, nel Bacino San Marco, all'interno dell'area delimitata a ovest dalla congiungente tra punta della Dogana ed il vertice est dell'isola della Giudecca, e a est dalla congiungente tra il Rio dell'Arsenal e la briccola di testa n. 7, che delimita il lato orientale dell'imboccatura del Canale dell'Orfanello.

Tutte le unità navali in navigazione nel Canale delle Grazie devono navigare a velocità non superiore a 6 Km/h.

Negli altri Canali lagunari marittimi cittadini, le unità navali devono navigare a velocità non superiore a 20 km/h, ridotta a 11 km/h in vicinanza di abitazioni, eccezione fatta per le unità adibite al trasporto passeggeri in servizio pubblico di linea per le quali il limite è di 15 km/h.

La misurazione della velocità in acqua potrà essere effettuata attraverso l'utilizzo di apparecchiature di rilevamento elettroniche omologate/approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, in via sperimentale fino al 13 dicembre 2026, anche attraverso le medesime apparecchiature per le quali sia in corso la procedura di approvazione od omologazione, così come previsto dall'articolo 11 della Legge 25 novembre 2024, n. 177.

I limiti precitati non si applicano alle unità navali delle Forze Armate, delle Forze di Polizia e alle unità di soccorso, quando impiegati nei relativi servizi con lampeggiante acceso.

Articolo 28

(Prescrizioni per unità navali all'ormeggio)

Le unità navali possono sostare esclusivamente agli ormeggi esistenti nelle Acque lagunari marittime e devono essere ormeggiate secondo la buona arte marinaresca, con cavi idonei in numero e dimensioni, impiegando adeguati parabordi di difesa.

I Comandanti/Proprietari/Responsabili della navigazione devono verificare con la dovuta frequenza le condizioni di galleggiabilità delle unità navali e la sicurezza degli ormeggi, regolando i cavi secondo il livello della marea.

Alle unità navali è vietato ormeggiarsi a strutture non predisposte a tale scopo, essere di intralcio - anche con i propri cavi o catene - alla manovra, al transito o all'ormeggio di altre unità navali e tenere pennoni, gru, scale o altre attrezzature sporgenti dal bordo. È altresì vietato sostare e dare fondo nei Canali lagunari marittimi, ivi comprese le bocche di porto.

CAPO VI – NAVIGAZIONE CON CONDIMENTEO AVVERSE

Articolo 29

(Obbligo di assumere informazioni meteo)

I Comandanti/Conduttori di tutte le unità navali devono prendere visione delle previsioni meteo-marine diramate dagli Enti/Amministrazioni competenti, prima di intraprendere la navigazione nei Canali lagunari marittimi.

Articolo 30

(Condotta delle navi con visibilità limitata)

In caso di visibilità limitata per la presenza di nebbia e/o altri fenomeni meteorologici – rilevata dalla sensoristica installata nei Canali lagunari marittimi - il transito delle navi è vietato nelle condizioni sotto elencate, le quali determinano, altresì, la decadenza di eventuali deroghe all'impiego dei rimorchiatori:

- dalla Bocca di porto di Lido alla Stazione Marittima: visibilità inferiore ai 400 metri;
- dalla Bocca di porto di Malamocco alla zona portuale di Marghera (compreso il Canale Vittorio Emanuele III): visibilità inferiore a 1,5 lunghezza nave, comunque dovrà essere garantita una visibilità di almeno 1 lunghezza scafo a proravia della prua.

Sono esentate dai limiti di cui sopra tutte le unità in servizio pubblico di linea e quelle addette ai servizi portuali.

In caso di visibilità inferiore a 600 metri le navi di lunghezza superiore a 150 metri devono avvalersi di due piloti.

In caso di visibilità inferiore ai 200 metri nei Canali lagunari marittimi cittadini, è fatto divieto di navigazione a tutte le unità che trasportino merci pericolose.

Articolo 31

(Segnali acustici da parte dei rimorchiatori in condizioni di visibilità limitata)

I rimorchiatori per tutta la durata delle operazioni di rimorchio-manovra non hanno l'obbligo di emettere alcun segnale acustico in condizioni di visibilità limitata, a condizione che la nave

assistita emetta i segnali sonori previsti dalla Regola 35 delle “Norme internazionali per prevenire gli abbordi in mare”.

Articolo 32

(Condotta delle unità navali senza obbligo di pilotaggio con visibilità limitata)

In caso di visibilità limitata inferiore a 70 metri è vietata la navigazione a tutte le unità navali, ad eccezione di quelle in servizio pubblico di linea a condizione che siano dotate di radar in banda X e radio RTF/VHF/FM.

Fatta salva la disposizione di cui al primo comma, in caso di visibilità limitata inferiore a 300 metri potranno navigare:

- le unità navali dotate di radar in banda X e radio RTF/VHF/FM;
- le unità navali di lunghezza inferiore a 15 metri che trasportano esclusivamente merci di primaria necessità (generi alimentari, medicinali, materiale sanitario,) purché siano dotate almeno di fischio da nebbia (anche di tipo portatile in uso al diporto) e di proiettore fendinebbia.
- le unità a remi dotate di una luce bianca visibile per 360°, a condizione che effettuino una navigazione parallela alle rive (fondamenta) e che si mantengano nell'immediata vicinanza delle stesse, dando la precedenza alle unità in fase di ormeggio o disormeggio.

Una unità navale che dovesse imbattersi improvvisamente in un tratto di canale nel quale la visibilità è ridotta al di sotto dei limiti che precedono, la medesima dovrà procedere mantenendosi nell'immediata vicinanza dei lati del canale in cui si trova, sino a giungere al più vicino ormeggio utilizzabile.

Articolo 33

(Incroci, sorpassi e attraversamenti)

In caso di visibilità inferiore a 400 metri, è vietato l'incrocio ed il sorpasso alle navi di stazza lorda superiore a 500 tonnellate ed ai convogli a rimorchio. Tale divieto è esteso a tutte le unità navali nei tratti curvilinei dei Canali lagunari marittimi, ad eccezione di quelle in servizio pubblico di linea.

In caso di visibilità inferiore a 300 metri le unità navali senza obbligo di pilotaggio, alle quali è permessa la navigazione nel rispetto delle prescrizioni di cui al presente capo, potranno attraversare i Canali lagunari marittimi, dando la precedenza alle unità in transito e nel modo più possibile diretto, esclusivamente nei seguenti tratti, fatte salve le prescrizioni del precedente articolo 18, terzo comma:

- tratto compreso tra le fermate ACTV di Alberoni e Santa Maria del Mare (Pellestrina);
- tratto compreso tra la fermata ACTV di Tre Porti (Punta Sabbioni) e San Nicolò (Lido);
- tratto compreso tra le fermate ACTV di Zattere e Giudecca Palanca per le sole le unità navali di lunghezza inferiore a 15 metri che trasportano esclusivamente merci di primaria necessità (generi alimentari, medicinali, materiale sanitario).

Le unità adibite al servizio pubblico di linea potranno effettuare gli attraversamenti dei Canali lagunari marittimi anche laddove previsto dalle relative rotte di navigazione, redatte e pubblicate dalla propria compagnia di navigazione.

Tutte le unità navali che attraversano i Canali lagunari marittimi dovranno emettere ad intervalli di trenta secondi, il seguente segnale acustico composto da tre fischi: “lungo – breve – lungo”, avvertendo preventivamente le unità navali in zona via radio, sul canale VHF 13, se in dotazione.

Articolo 34
(Limiti di velocità)

Nei Canali lagunari marittimi, in caso di visibilità inferiore a 400 metri, tutte le unità navali dovranno procedere a velocità non superiore a 6 nodi (Km/h 11,1) ovvero alla minima velocità di governo.

In deroga ai limiti di cui al comma che precede, le unità navali in servizio pubblico di linea dovranno navigare ad una velocità non superiore a 6 nodi (Km/h 11,1) solo in caso di visibilità inferiore a 70 metri.

Articolo 35
(Rimorchio trasporto)

In caso di visibilità inferiore a 600 metri sono vietate tutte le attività di rimorchio trasporto con convogli di lunghezza superiore a 60 metri; in tali condizioni i rimorchi “a pacchetto” potranno avere un solo elemento rimorchiato affiancato.

In caso di visibilità inferiore a 300 metri tutte le attività di rimorchio trasporto sono vietate.

Articolo 36
(Navigazione a vela)

In caso di visibilità inferiore a 600 metri la navigazione a vela è vietata.

Articolo 37
(Ormeggio in andana)

In caso di visibilità inferiore a 600 metri l'ormeggio in andana è vietato, ad eccezione che lo stesso sia effettuato all'interno di cavane o in accosti ad esso predisposti.

Articolo 38
(Sosta di unità per lavori e per altre attività consentite)

In caso di visibilità inferiore a 600 metri, le unità navali, posizionate lungo i Canali lagunari marittimi per l'esecuzione di lavori e/o altre attività consentite, dovranno installare lungo il perimetro dell'area di intervento, idonei segnalamenti marittimi notturni con luci gialle.

Articolo 39
(Limiti di vento)

Fatta salva la disciplina particolare per la navigazione delle navi passeggeri di cui al successivo articolo 49, il transito delle navi nei Canali lagunari marittimi è vietata in caso di vento con intensità superiore a 30 nodi, rilevato dall'anemometro di “FUSINA CVE”, ovvero in caso di malfunzionamento, da quello operativo più vicino.

Articolo 40
(Servizio di pilotaggio con utilizzo del P.P.U. - Portable Pilot Unit)

Atteso che qualsiasi apparecchiatura elettronica utilizzata durante la navigazione nelle acque marittime lagunari e nel corso dell'esecuzione delle manovre di ormeggio/disormeggio deve essere considerata quale ulteriore risorsa ed ausilio per il pilota nell'acquisizione di dati utili allo svolgimento del servizio, l'utilizzo degli apparati P.P.U., in dotazione alla locale Corporazione dei

piloti dell'Estuario Veneto, deve avvenire a seguito di esplicita accettazione da parte del Comandante della nave.

CAPO VII – PRESCRIZIONI PER NAVI ALLA FONDA E ALL'ACCOSTO

Articolo 41

(Obblighi per le navi alla fonda nelle zone di ancoraggio)

Le navi in sosta nelle acque marittime antistanti il litorale di Venezia devono dare fondo nelle sottoelencate zone di ancoraggio, tenendo un'adequata distanza di sicurezza tra loro e garantendo ascolto radio continuo sui canali VHF 09/13/16.

Ancoraggi di Lido

- le navi da carico inferiori a 5.000 GT hanno l'obbligo di ancorare nello specchio acqueo, denominato L.S.C. (Lido Small Cargo);
- le navi da carico superiori a 5.000 GT hanno l'obbligo di ancorare nello specchio acqueo, denominato L.B.C. (Lido Big Cargo).

Le suddette aree ricadono nella giurisdizione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Jesolo e sono individuate con Ordinanza n. 01/08, in data 13.03.2008.

Ancoraggi di Malamocco

- le navi da carico di stazza inferiore a 5.000 GT hanno l'obbligo di ancorare nello specchio acqueo, denominato M.S.C. (Malamocco Small Cargo);
- le navi da carico di stazza superiore a 5.000 GT hanno l'obbligo di ancorare nello specchio acqueo, denominato M.B.C. (Malamocco Big Cargo);
- le navi petroliere, chimichiere e gasiere di stazza inferiore a 20.000 GT hanno l'obbligo di ancorare nello specchio acqueo denominato M.S.T. (Malamocco Small Tanker);
- le navi petroliere, chimichiere e gasiere di stazza superiore a 20.000 GT hanno l'obbligo di ancorare nello specchio acqueo denominato M.B.T. (Malamocco Big Tanker);

Ancoraggi per Allibi

Le navi che debbono effettuare allibo, hanno l'obbligo di ancorare nello specchio acqueo denominato M.L.A. (Malamocco Lightning Area). Tale zona, se libera da navi che effettuano operazioni di allibo, può essere utilizzata anche da navi da carico per il normale ancoraggio.

Le navi ancorate in rada, con la propulsione in avaria, hanno l'obbligo di assistenza di un rimorchiatore portuale; a bordo delle stesse è comunque vietato eseguire lavori di manutenzione che limitino l'efficienza dei servizi di bordo, pregiudicando la sicurezza della nave e della navigazione.

In mancanza delle condizioni descritte nell'articolo 18, punto 2, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), ratificata con Legge 2 dicembre 1994 n. 689, la permanenza delle navi in rada non può eccedere i 5 giorni.

Articolo 42
(Prescrizioni durante la sosta)

Il Comandante della nave, durante la permanenza all'accosto deve attuare le seguenti misure a garanzia della sicurezza della navigazione:

- a) Effettuare l'ormeggio secondo la buona arte marinaresca con cavi idonei ed in numero tale da garantire la sicurezza dell'unità attraccata;
- b) Vigilare in maniera continuativa sulla idonea tensione dei cavi di ormeggio, regolandoli al variare dell'assetto della nave, dell'andamento della marea e del transito di navi nella zona prospiciente l'accosto;
- c) Sospendere le operazioni portuali, qualora pregiudichino la sicurezza della navigazione, l'incolumità di persone o possano determinare inquinamento o danni a opere portuali;
- d) Tenere le ancore in cubia in posizione tale da non creare pericoli, ad eccezione del caso in cui le navi siano ormeggiate perpendicolarmente alle calate (andana);
- e) Evitare di dar fondo all'ancora in corrispondenza degli attraversamenti di cavi o di tubazioni presenti sul fondo;
- f) Ormeggiare in modo da non intralciare il transito o la manovra di altre navi;
- g) Prestare attenzione alle navi che transitano o manovrano negli specchi acquei adiacenti il proprio ormeggio, affinché non sorgano pericoli per l'equipaggio o per gli addetti alle operazioni portuali in corso a bordo;
- h) Garantire l'ascolto radio continuo sul canale VHF 09/13/16 per la ricezione di eventuali comunicazioni emanate dalla Capitaneria di porto e/o dal Centro VTS di Venezia;
- i) In ore notturne, garantire un'adeguata illuminazione della nave e della zona circostante ad essa – sia lato a terra che lato canale - fermo restando l'obbligo di segnalare gli eventuali ingombri oltre la sagoma della nave;
- j) Per le unità navali che, per operazioni e/o servizi portuali, si accostano alle navi ormeggiate alle banchine, contattare preventivamente il Centro VTS di Venezia sul canale VHF 09 e la locale stazione piloti sul canale VHF 13, nonché interporre tra gli scafi in affiancamento idonei parabordi di difesa;
- k) Per le unità navali che impiegano propri mezzi di sollevamento per le operazioni portuali:
 - I. Accertarsi che la portata delle gru di bordo e delle relative attrezzature per l'imbarco/sollevamento del carico (*safety working load*) sia superiore al peso del collo da movimentare e che le medesime siano in perfette condizioni di utilizzo. L'esito di tale verifica dovrà essere annotato sul libro giornale di bordo, prima dell'inizio delle operazioni;
 - II. Accertarsi che la movimentazione del carico avvenga nel rispetto ed in applicazione dei documenti e manuali di bordo;

- III. Sospendere le operazioni portuali in caso di condizioni meteo marine avverse, tali da pregiudicare la sicurezza delle stesse a giudizio del Comandante della nave, o in caso di transito di altre unità navali nel tratto di canale portuale corrispondente all'ormeggio della nave;
- I) Per le unità navali che ammainano stabilizzatori per il sollevamento di colli eccezionali, in aggiunta di quanto prescritto alla lettera k):
 - I. Contattare il Centro VTS di Venezia sul canale VHF 09 e la locale stazione piloti sul canale VHF 13 prima di procedere al posizionamento dello stabilizzatore, comunicando le dimensioni dello stesso (l'eccesso di ingombro sarà computato nella sommatoria delle larghezze delle navi ormeggiate ai fini dell'applicazione del diagramma di transito);
 - II. Contattare il Centro VTS di Venezia sul canale VHF 09 e la locale stazione piloti sul canale VHF 13, comunicando l'avvenuta rimozione dello stabilizzatore.
 - III. È vietato l'impiego dello stabilizzatore alle navi ormeggiate presso gli accosti A10 – B21 del porto di Venezia.

Alle unità navali è fatto divieto di:

- a) Ammainare i mezzi di salvataggio ed occupare specchi acquei portuali con zattere, distanziatori, e con altre attrezzature diverse da quelle previste al punto I), se non previa autorizzazione della Capitaneria di porto;
- b) Tenere sporgenze di bordo (gru, scale, pennoni o altre attrezzature), durante il transito di altre unità navali nel tratto di canale interessato: in tale ultimo caso il Comando della nave deve essere nelle condizioni di riportare immediatamente le sporgenze di bordo entro la sagoma della nave;
- c) Ormeggiare alle strutture di illuminazione, di segnalamento marittimo portuale ed alle briccole delimitanti i Canali lagunari marittimi;
- d) Eseguire lavori di manutenzione a bordo delle navi che limitino l'efficienza dei servizi di bordo, pregiudicando la sicurezza della nave, della sicurezza della navigazione in genere e delle operazioni portuali qualora in corso;
- e) Ormeggiare e/o sostare anche temporaneamente in specchi acquei in concessione a terzi;
- f) Accostare ai pontili e alle cavane in concessione al servizio di trasporto pubblico di linea ubicate nei Canali lagunari marittimi, ad eccezione delle unità navali delle forze di Polizia e delle unità in possesso di specifica autorizzazione al trasporto di soggetti diversamente abili. Queste ultime potranno accostare ai citati accosti esclusivamente per il tempo necessario allo sbarco/imbarco di passeggeri solo se, a giudizio del conduttore, sussistano le condizioni di sicurezza anche in considerazione del traffico insistente in loco;
- g) Ormeggiare e sostare nello specchio acqueo delimitato dalle fondamenta delle Zattere e dal pontile "Zattere ex Adriatica" lato Est, in quanto riservato ai mezzi nautici della Capitaneria di porto/Guardia Costiera. La sosta nello specchio acqueo citato è consentita ai

natanti di servizio di altre Pubbliche Amministrazioni, con personale a bordo e con l'obbligo di lasciare libero l'ormeggio a richiesta;

- h) Ormeggiare agli attracchi antistanti la sede della Direzione Marittima di Venezia, sita in San Marco 1324/A, compresi fra i pontili del trasporto pubblico denominati "fermata Vallarezzo" e "fermata Giardinetti", poiché riservati mezzi navali della Capitaneria di Porto/Guardia Costiera. È altresì vietata la sosta inoperosa nel relativo specchio acqueo. L'ormeggio e la sosta ai citati attracchi sono consentiti alle unità di servizio delle altre Pubbliche Amministrazioni, con personale a bordo e con l'obbligo di lasciare libero l'ormeggio a richiesta. Le unità adibite al servizio di trasporto pubblico possono accostarsi temporaneamente alla scaletta di accesso alle fondamenta, posta dinanzi all'entrata della Direzione Marittima, per consentire esclusivamente la salita/discesa dei passeggeri.
- i) Ormeggiare e sostare nella cavana utilizzata dalla ULSS n. 3 Serenissima per il servizio di trasporto malati ed ubicata sulla sponda meridionale dell'Isola nova del Tronchetto, ad eccezione dei mezzi nautici delle forze di Polizia, per il tempo strettamente necessario a compiere operazioni inerenti il proprio servizio.

Le navi devono essere sempre pronte a muovere e garantire la presenza continuativa della seguente aliquota di equipaggio:

- a) Il Comandante ed un Ufficiale di coperta. Qualora il Comandante non si trovi a bordo, egli sarà sostituito dal 1° Ufficiale di coperta.
- b) Per le navi di stazza lorda non superiore a 500 tonnellate il Comandante. Qualora il Comandante non si trovi a bordo, egli sarà sostituito da un Ufficiale di coperta;
- c) Il Direttore di macchina o 1° Ufficiale di macchina;
- d) la metà del personale di coperta e di macchina.

Articolo 43 **(Tonaggio)**

Nel porto di Venezia è consentito il tonaggio di navi a condizione che il movimento lungo banchina non superi gli 80 metri e che il profilo di banchina sia lineare.

Per tale operazione la Capitaneria di Porto può imporre l'uso dell'apparato motore e, se necessario, di uno o più rimorchiatori portuali; in tali casi è fatto obbligo di avvalersi anche del servizio di pilotaggio.

Articolo 44 **(Movimento di nave ormeggiata per passaggio di nave transitante)**

Nel caso in cui non sia consentito, dai vigenti diagrammi di transito, lo scavalco di una nave già all'ormeggio, quest'ultima dovrà eseguire un movimento utile per consentire il passaggio in sicurezza della nave transitante. Le spese derivanti da tale movimento saranno poste a carico della nave transitante, salvo diverso accordo tra le parti.

Articolo 45
(Navi in disarmo)

La permanenza delle unità in banchina è subordinata al compimento di operazioni commerciali; conseguentemente, la messa in disarmo, il compimento di estesi lavori di riparazione o che comportino per l'unità l'impossibilità di muovere con i propri mezzi, e la demolizione, non potranno essere effettuati senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima la quale, sentita l'Autorità di Sistema Portuale, procederà all'assegnazione dell'accosto, stabilendo anche i relativi limiti temporali della sosta.

Nei casi in cui sia necessario procedere al disarmo di una nave, dovranno essere rispettate le seguenti condizioni:

- a) Il richiedente il disarmo deve ottenere dal concessionario della banchina ovvero dall'Autorità di Sistema Portuale l'assenso all'occupazione dell'ormeggio. In nessun caso il concessionario potrà invocare il diritto allo spostamento dell'unità in questione in altra banchina senza un'ulteriore disponibilità di altro ormeggio e conseguente ulteriore assenso;
- b) Il richiedente deve garantire la presenza a bordo di un'aliquota di personale marittimo, in possesso delle prescritte abilitazioni, in un numero ritenuto sufficiente dall'Autorità Marittima per fronteggiare qualsiasi eventuale emergenza;
- c) Per unità non dotate di alloggi che consentano la permanenza a bordo dell'equipaggio, il richiedente deve garantire l'immediata e certa reperibilità, nonché la pronta disponibilità, di una aliquota di personale marittimo, in possesso delle prescritte abilitazioni, in un numero ritenuto sufficiente dall'Autorità Marittima per fronteggiare qualsiasi eventuale emergenza. Inoltre deve garantire appropriata guardiana, per tutto l'arco delle 24 (ventiquattro) ore e per ciascun giorno, compreso i festivi, di una persona che allerti immediatamente il personale reperibile in situazioni d'emergenza.

Articolo 46
(Navi sequestrate o detenute)

Qualora, durante la sosta in porto, l'unità dovesse essere soggetta a misure cautelari o dovesse essere oggetto di provvedimento di detenzione/fermo da parte della Capitaneria di porto, la medesima dovrà rimanere agli ormeggi per tutta la durata della misura cautelare e/o del fermo amministrativo.

Il concessionario della banchina, per motivi commerciali, può richiedere che l'unità di cui al primo comma sia spostata in diverso accosto per consentire ad altre unità l'utilizzo della stessa. In tal caso, la nave dovrà sostenere le spese per il movimento, che sarà comunque subordinato all'assenso espresso dal Soggetto che ha emesso il provvedimento ed al consenso del concessionario della banchina di destinazione.

Analogamente, la nave di cui al primo comma è tenuta al pagamento delle spese per i movimenti che si rendessero necessari ai sensi dell'art. 44.

Articolo 47

(Emissioni elettromagnetiche dalle navi)

Al fine di ridurre al minimo l'esposizione alle onde elettromagnetiche delle persone all'interno delle aree portuali di Venezia, è fatto divieto a tutte le navi all'accosto di tenere in funzione gli apparati radar o, comunque, di emettere onde elettromagnetiche dagli impianti fissi di bordo.

Tali apparati possono essere accesi 15 minuti prima della partenza della nave.

Il divieto di cui al primo comma non si applica agli apparati radio in banda UHF – VHF/DSC/FM/AM/RTF.

Gli apparati AIS devono essere mantenuti permanentemente accesi durante la navigazione nei Canali lagunari marittimi ed all'ormeggio.

In caso di motivate esigenze che non consentano di ottemperare a quanto sopra descritto, il comando di bordo dovrà preventivamente informare il Centro VTS di Venezia sul canale VHF 09.

CAPO VIII – DISPOSIZIONI PARTICOLARI

Articolo 48

(Misure di sicurezza per l'arrivo/partenza delle navi passeggeri da crociera)

Le navi passeggeri da crociera che intendano percorrere i Canali lagunari marittimi sono tenute a garantire:

- a. il costante collegamento e presidio da parte del personale di bordo tra il locale timoneria, il ponte di comando e la sala macchine;
- b. il costante presidio dei sistemi di monitoraggio degli allarmi di bordo allo scopo di assicurare il tempestivo avvio delle procedure di emergenza del caso;
- c. l'implementazione di un'idonea procedura di arresto d'emergenza della propulsione, da attuare in caso di mal funzionamento o perdita totale del controllo della stessa, compatibile con i ridotti tempi e spazi di manovra a disposizione;
- d. un efficace e tempestivo sistema di comunicazione tra la plancia e il posto di manovra di prua, per la pronta esecuzione degli ordini d'impiego delle ancore in qualsiasi condizione;
- e. l'esecuzione di preventivi controlli e prove di funzionamento volti a verificare l'efficienza e la prontezza d'impiego di tutti gli equipaggiamenti di bordo e dei sistemi di governo, ivi compresi gli apprestamenti asserviti alle ancore. Tali verifiche devono essere eseguite durante la navigazione intrapresa dal porto di partenza, e comunque nel corso delle 24 ore che precedano l'ingresso nell'area VTS di Venezia;
- f. prima dell'ingresso in porto e/o della manovra di disormeggio, la consultazione e la valorizzazione delle previsioni meteo-marine/bollettini e i meteo/avvisi di burrasca ufficialmente diramati dagli Enti e dalle Amministrazioni competenti, con particolare – ma non esclusivo – riguardo alle condizioni del vento e della corrente.

L'ottemperanza alle misure sopracitate deve essere comunicata al Centro VTS di Venezia, comunque prima dell'ingresso in porto o del disormeggio e costituisce requisito imprescindibile per la navigazione nei Canali lagunari marittimi.

L'esito delle verifiche e delle esercitazioni di cui ai precedenti punti e) e f) è annotato sul giornale nautico di bordo.

Articolo 49

(Prescrizioni per le navi passeggeri da crociera in transito attraverso la bocca di Malamocco)

La navigazione lungo i Canali lagunari marittimi dalla Bocca di porto di Malamocco e sino al traverso dello sbocco del Canale Cunetta, nei pressi di Fusina, deve avvenire con almeno un rimorchiatore portuale in assistenza. La navigazione dal traverso dello sbocco del Canale Cunetta, nei pressi di Fusina, sino all'ormeggio deve avvenire con i rimorchiatori con il cavo voltato, secondo i criteri e i limiti di vento riportati nella seguente tabella.

CATEGORIA NAVE	STAZZA (GT)	LIMITE DEL VENTO (KTS) *	NUMERO MINIMO DI RIMORCHIATORI E RELATIVA POTENZA (BP - Bollard pull in tons)
A	GT ≥ 75.000	15	n.2 (almeno BP70)
B	60.000 ≤ GT ≤ 75.000	20	n.1 (almeno BP50)
C	45.000 ≤ GT ≤ 60.000	25	n.1 (almeno BP70)
D	GT ≤ 45.000	30	n.1 (almeno BP30) n.1 (almeno BP50)

*I limiti di vento sono applicati anche alle navi Ro-Ro, Ro-Ro pax e portacontaineri.

Articolo 50

(Prescrizioni per le navi in transito attraverso la bocca di Lido)

Le navi di stazza superiore a 4000 GT, che transitano nei Canali lagunari marittimi dalla Bocca di porto di Lido e sino alla confluenza con il Canale delle Navi, devono avere almeno un rimorchiatore portuale voltato. La navigazione dalla confluenza con il Canale delle Navi e sino allo specchio acqueo antistante l'ormeggio, e viceversa, deve avvenire con due rimorchiatori voltati.

CAPO IX – MOSE

Articolo 51

(Interdizione della navigazione)

Gli specchi acquei di cantiere, evidenziati negli stralci planimetrici di cui all'Allegato 3, sono interdetti alla navigazione, alla sosta, all'ancoraggio, nonché ad ogni altro uso pubblico, da parte di tutte le unità navali, con esclusione di quelle impiegate nell'esecuzione dei lavori e della Guardia Costiera. Tali specchi acquei devono essere delimitati con fanali e/o boe gialle di segnalazione, da mantenersi costantemente in efficienza a cura delle ditte esecutrici dei lavori.

Durante l'arco temporale di sollevamento delle barriere del Mo.S.E., fermo restando quanto previsto al comma 1, gli specchi acquei delle bocche di porto, individuati nell'Allegato 3, sono interdetti alla navigazione, alla sosta, all'ancoraggio, nonché ad ogni altro uso pubblico, da parte di tutte le unità navali, con esclusione di quelle della Guardia Costiera, delle Forze di polizia e di soccorso, della Guardia Costiera Ausiliaria, delle unità adibite ai servizi tecnico-nautici, nonché delle unità di cui al successivo articolo 52.

Le navi in ingresso/uscita in/dal porto devono transitare attraverso le bocche di porto entro i 30 minuti antecedenti il sollevamento delle barriere del Mo.S.E.

Articolo 52

(Servizio di vigilanza e assistenza)

Durante l'intero arco temporale di sollevamento delle barriere del Mo.S.E., dovrà essere assicurata – a carico del C.V.N., la vigilanza con l'impiego di almeno n. 3 (tre) mezzi nautici nei pressi della Bocca di porto di Lido (di cui 2 lato laguna e 1 lato mare a San Nicolò – Treporti) e n. 2 (due) mezzi nautici presso la Bocca di porto di Malamocco (di cui 1 lato laguna e 1 lato mare), nonché l'adeguata segnalazione delle attività in corso, sia lato mare sia lato laguna.

I conduttori dei suddetti mezzi navali dovranno comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Venezia sul canale 13 VHF o telefonicamente (041 - 2405745), qualsiasi impedimento e/o problematica che dovesse eventualmente emergere nel corso delle operazioni.

Nel caso in cui le conche di navigazione non siano operative - per tutta la durata di sollevamento delle barriere del sistema Mo.S.E. – dovrà essere garantita la presenza di 2 (due) rimorchiatori portuali fuori dalla Bocca di porto di Malamocco.

Articolo 53

(Disposizioni per la pesca)

Le unità da pesca autorizzate all'impiego di attrezzi trainati e con draghe idrauliche, che abbiano la necessità di raggiungere le zone di pesca o rientrare agli ormeggi dopo l'attività di pesca, in concomitanza con l'attivazione del sistema Mo.S.E., possono effettuare uscite anticipate e/o rientri posticipati in deroga alle limitazioni di cui alla normativa vigente, fermo restando il divieto di praticare l'attività di pesca in tempi vietati.

Fatte salve le disposizioni dell'articolo 50, comma 2, l'attraversamento delle bocche di porto – in caso di uscita - dovrà avvenire entro 120 minuti antecedenti il sollevamento, in caso di rientro in porto dovrà avvenire entro 120 minuti dall'abbattimento delle medesime.

Nel caso in cui l'unità da pesca, non provvista di *blue box*, intenda avvalersi delle previsioni di cui al presente articolo, la medesima dovrà ottemperare alle comunicazioni previste dalle vigenti disposizioni.

Articolo 54

(Transito attraverso le conche di navigazione)

Durante l'arco temporale di sollevamento delle barriere del Mo.S.E., nel caso in cui le conche di navigazione siano operative, il transito delle unità navali potrà avvenire secondo le seguenti disposizioni:

Conca di navigazione	Dimensione nave	Pescaggio	Limite del vento (kts* - quadrante)	Visibilità
LIDO-TREPORTI	25 x 8	3,50	20 – I, II, III e IV	500 m
MALAMOCCO	140 x 26	8,50	15 – I e III 20 – II e IV	2000 m

*anemometri di riferimento: per Lido Treporti – Diga Sud Lido Faro, per Malamocco – San Leonardo

Il transito in orario notturno potrà avvenire a condizione che i segnalamenti marittimi e l'illuminazione delle infrastrutture siano operativi.

CAPO X – CONDIZIONI DI SICUREZZA DELLE BANCHINE

Articolo 55

(Illuminazione delle banchine e dei pontili)

I tratti di banchina e i pontili interessati da operazioni portuali e da manovre di ormeggio/disormeggio di navi e galleggianti, devono essere adeguatamente illuminati (almeno 10 lux ad un metro dai piani di lavoro in qualsiasi condizione), al fine di garantire il più alto gradiente di sicurezza delle operazioni da svolgere.

Qualora le banchine portuali ed i pontili, interessati dalle attività di cui al precedente comma, non siano dotati di impianti di illuminazione fisso ovvero essi siano in avaria ovvero insufficienti, il soggetto interessato – sia esso concessionario ovvero impresa in possesso di autorizzazione ai sensi dell'art. 16 della Legge 84/1994 – potrà munirsi di impianto di illuminazione mobile, che soddisfi i parametri di cui sopra.

Articolo 56

(Utilizzo delle banchine)

I Concessionari delle banchine hanno l'obbligo di mantenerle sgombre e di predisporle per l'ormeggio/disormeggio della nave, garantendone la piena fruibilità. A tal fine dovrà essere garantita la pulizia del piano di calpestio, dovranno essere rimossi eventuali impedimenti che possano ostacolare lo svolgimento delle operazioni precitate e non dovrà essere svolta alcuna altra attività con esse incompatibile e/o di intralcio.

Nel caso di posizionamento dei cavi alla lunga su bitte ricadenti in banchine in concessione a soggetti terzi, dovrà essere garantita l'apertura dei cancelli tra terminal, prima dell'inizio dell'ormeggio/disormeggio della nave.

I Concessionari delle banchine ovvero imprese in possesso di autorizzazione ai sensi dell'art. 16 della Legge 84/1994 hanno l'obbligo di posizionare le attrezzature di banchina fisse o mobili, quando non utilizzate per le operazioni portuali, in modo tale da non sporgere oltre il ciglio delle banchine. Nel caso in cui sia necessario mantenere sporgenti lato canale le predette attrezzature, per manutenzione ovvero per causa di forza maggiore, i soggetti precitati dovranno informare senza ritardo la Capitaneria di porto.

Nel caso di gru o carri ponte con personale conducente in cabina, deve essere assicurato un canale di comunicazione radio (VHF 13-16) alternativamente dal gruista conducente o da un preposto specificatamente individuato dal terminalista.

Qualora la nave transitante abbia un'altezza massima che possa collidere potenzialmente con le attrezzature di banchina sporgenti in canale, i soggetti di cui al comma che precede sono tenuti a riportarle entro il profilo di banchina, con la dovuta sollecitudine, a richiesta dei Comandanti delle navi in transito ovvero dei piloti.

Nel caso in cui una nave, ormeggiata ad una banchina, abbia le sovrastrutture di altezza uguale o superiore a quella delle gru/carriponte, torri di aspirazione e/o qualsiasi altro arredo di banchina, il concessionario ha l'obbligo, prima di iniziare le operazioni portuali, di informare di tale situazione la locale stazione piloti, al fine di consentire al pilota in servizio a bordo di una nave in transito nello specchio acqueo antistante la banchina in questione di avvisare del proprio passaggio - con

congruo anticipo - la nave ormeggiata ed il gruista conducente o il preposto specificatamente individuato dal terminalista.

Sulle banchine è vietata la fermata e la sosta di persone e veicoli nel raggio di azione/proiezione dei cavi di ormeggio in tensione, nonché durante le operazioni di ormeggio e disormeggio. Tale divieto non si applica al personale ed ai mezzi deputati all'esecuzione delle operazioni di ormeggio/disormeggio, nonché attrezzature ed automezzi impiegati nelle operazioni portuali.

ALLEGATO 2

ACCOSTI	DIURNO		NOTTURNO	
	Dimensione massima della nave	Immersione ¹ con marea ² ≥ 0 s.l.m.m. ³	Dimensione massima della nave	Immersione ³
CANALI MARITTIMI				
CANALE MALAMOCCO - SAN LEONARDO	335 x 45	12,00	335 x 45	10,50
CANALE LITORANEO	230 x 33	11,50	230 x 33	10,50
	270 x 37	11,00	270 x 37	10,00
	305 x 41	10,50	305 x 41	9,50
BOCCA DI MALAMOCCO	-	12,00	-	10,50
BOCCA DI LIDO	180	9,00	180	9,00
BOCCA DI TREPORTI	-	3,50	-	3,50
VITTORIO EMANUELE III (Irom - Bacino n°1)	200	9,30	160	8,30
DALLA DARSENA IROM ALLA PETROVEN	200 x 30	8,50	160 x 30	7,50
DA PETROVEN A BACINO DELLA MARITTIMA	200 x 30	4,60 ⁴	160 x 30	3,60 ⁴
BACINI DI EVOLUZIONE				
BACINO DI SAN MARCO	110		110	
BACINO DELLA MARITTIMA	180 ⁵		180 ⁵	
BACINO DEL TRONCHETTO	180 ⁵		180 ⁵	
BACINO DI SAN LEONARDO	335		180	
BACINO DI FUSINA	250		250	
BACINO N°4 (C.D. I GATTI)	240		240	
BACINO CANALE SUD (C.D. IL GOMITO)	120		NO	
BACINO TERMINALE CANALE SUD	200		100	
BACINO N°3 ⁶ (C.D. I CANI)	305		305	

¹ Le navi con immersione $\geq 11,00$ m, devono raggiungere e lasciare l'ormeggio a marcia avanti (c.d. "alla via"); le navi con immersione $11,00 < P \leq 11,20$ dovranno raggiungere e lasciare l'ormeggio con marea ≥ 0 , le navi con immersione $11,21 < P \leq 11,30$ con marea $\geq +10$ cm, le navi con immersione $11,31 < P \leq 11,40$ con marea $\geq +20$ cm e le navi con immersione $11,41 < P \leq 11,50$ con marea $\geq +30$ cm;

² Il valore di marea è quello del mareografo "PUNTA SALUTE CANAL GRANDE" con correzione Datum IGM42, -23,56 cm;

³ Con marea < 0 , all'immersione massima viene sottratto il valore assoluto della marea;

⁴ La massima immersione diurna è di 6,10 m e quella notturna di 5,10 m per navi di larghezza fino a 20 m;

⁵ Limite derivante dal D.L. 103/2021 del 20/07/2021, convertito in Legge 16 settembre 2021, n.125, aumentato a 200 mt per navi che transitano dal Canale Vittorio Emanuele III;

⁶ Per navi di lunghezza superiore a 230 m l'accosto B21 deve essere libero;

ACCOSTI	DIURNO		NOTTURNO	
	Dimensione massima della nave	Immersione ¹ con marea ² ≥ 0 s.l.m.m. ³	Dimensione massima della nave	Immersione ³
BACINO DELLA RANA	190		170	
BACINO N°2 ⁷	305		305	
BACINO N°1 ⁸ (C.D. I SALI)	305		305	
BACINO TERMINALE CANALE NORD	100		NO	
BACINO DI EVOLUZIONE DARSENA PETROVEN	160		120	
DARSENA SAN LEONARDO				
SLEO 1 - 2	270	12,00	180 x 33	10,50
DARSENA FUSINA				
FUSINA 1	205	9,20	205	9,20
FUSINA 2 ⁹	240		240	
FUSINA 3	210		210	
FUSINA 4	250		250	
CANALE INDUSTRIALE SUD				
SMPET 1S	190	9,90	120	8,50
SMPET 2S	70	5,50	70	4,50
TENCARA ¹⁰	200 x 40	9,00	150	8,50
COLACEM	150	9,00	150	8,00
DECAL 1-2	200	10,40	120	8,50
ME33 – ME34	190	9,10	120	8,10
GENERAL SISTEM	120	8,20	120	8,20
ENEL	240	9,90	150	8,50
CANALE INDUSTRIALE OVEST				
GRANDI MOLINI ¹¹	200	9,60	120	8,00
	230	9,00		
CEREAL DOCKS ¹¹	200	9,60		
	230	9,00		
CIA ¹²	230	10,00	150	8,50
IDROMACCHINE	120	6,70	120	5,70
ME 14 ¹³	150	7,00	70	5,00
ME 10 ¹⁴	230 x 33	10,40	170	8,50
ME 08-09 ¹⁵	200	8,50	150	7,50
ME 03 ¹⁵	160	8,00	150	7,00
ME 04 ¹⁵	130	6,80	130	5,80
BACINO MOLO A – BANCHINA CARNIA/VENEZIA GIULIA				
SALI1 ¹⁶	160	9,30	160	8,30

⁷ Per navi di lunghezza superiore a 230 m, che “a marcia indietro” devono raggiungere gli accosti da A12 a A15 e da B16 a B19 o provengano da essi, l'accosto B20 deve essere libero;

⁸ Per le navi di lunghezza superiore a 270 m l'accosto A10 deve essere libero;

⁹ Per le navi di lunghezza superiore a 210 m l'accosto opposto deve essere libero;

¹⁰ Per navi di lunghezza superiore a 170 m l'accosto ME34 deve essere libero;

¹¹ Per le navi di lunghezza superiore a 120 m, l'ormeggio dovrà avvenire con fianco sinistro;

¹² Per le navi di lunghezza superiore a 150 m, l'ormeggio dovrà avvenire con fianco sinistro; per le navi di lunghezza superiore a 220 m e immersione superiore a 9,00 m l'accosto ME10 deve essere libero; per il transito di navi di lunghezza superiore a mt 170 il tratto di banchina compreso tra le bitte n°15 e n°20 deve essere libero da navi;

¹³ Entra in sommatoria nel diagramma di transito la parte di larghezza nave eccedente i 15 m;

¹⁴ Per le navi di lunghezza superiore a 170 m, l'ormeggio dovrà avvenire con fianco sinistro;

¹⁵ Lo scavalcamento è consentito a condizione che il lato opposto della Darsena sia libero;

¹⁶ Per le navi di lunghezza inferiore a 130m e che non superano la bitta n°3S, l'immersione massima è di 10,20 m;

ACCOSTI	DIURNO		NOTTURNO	
	Dimensione massima della nave	Immersione ¹ con marea ² ≥ 0 s.l.m.m. ³	Dimensione massima della nave	Immersione ³
SALI2 (bitte 9S - 19S)	230	11,50	200 ¹⁷	9,00
	270	11,00		
SALI 3 (bitte 20S - 30S)	230	11,50	225	9,50 ¹⁸
	270	11,00		
BACINO MOLO A – BANCHINA FRIULI				
A1 e A2 ¹⁹ (bitte 1 - 13)	230	8,80	150	8,00
BACINO MOLO A – BANCHINA CADORE				
A3 ²⁰	180	8,80	150	8,00
BACINO MOLO A – BANCHINA VENETO				
A4 e A5 (bitte 22 - 32)	230	9,00	150	8,00
A6 - A8	230	11,50	200 ²¹	9,00
	270	11,00		
A9	230	11,50	225	10,00 ²²
	270	11,00		
TESTATA MOLO A – BANCHINA TRENTO/BOLZANO				
A10	220 x 33	11,50	220	10,50
BACINO MOLO B – BANCHINA LOMBARDIA				
A12 - A15	230	11,50	230	10,50
	270	11,00	270	10,00
	305	10,50	305	9,50
BACINO MOLO B – BANCHINA AOSTA				
B16	200	11,30	200	10,50
BACINO MOLO B – BANCHINA PIEMONTE				
B17 – B18 B19 – B20	230	11,50	225	10,50
	270	11,00		
BACINO MOLO B – BANCHINA ROMAGNA				
B21	220 x 33	11,50	220	10,50
BACINO MOLO B – BANCHINA EMILIA/LIGURIA				
B22 ²³ - B23 - B24	230	11,50	225	10,50
	270	11,00		
B25 – B29	230	11,50	230 x 33	10,50
	270	11,00	270 x 37	10,00
	305	10,50	305 x 41	9,50
CANALE INDUSTRIALE NORD				
FINA 1 ²⁴	-	8,00	NO	
FINA 2 ²⁵	-	7,65		
CARBONES 1 ²⁵	180 x 28	9,00	150	8,00
	180 x 30	8,90		
	190 x 33	8,50		
ILVA	180 x 30	8,90	150	
	205 x 30	8,50		

¹⁷ La lunghezza della nave è elevata a 225 m qualora l'accosto Sali 3 sia libero;

¹⁸ L'immersione massima è di 10,00 m se la nave raggiunge o lascia l'ormeggio a marcia avanti;

¹⁹ Se la nave supera la bitta n°10, l'accosto A3 dovrà essere libero;

²⁰ Con obbligo di liberare l'accosto A2 qualora vi sia una nave ivi ormeggiata che supera la bitta n°10;

²¹ La lunghezza è elevata a 225 m, qualora la banchina Veneto a est della nave sia libera;

²² L'immersione massima è di 10,50 m se la nave raggiunge o lascia l'ormeggio a marcia avanti;

²³ Deve essere libero per il transito di navi di lunghezza superiore a 230 m;

²⁴ Ormeggio consentito a condizione che la nave non impegni il Canale Nord;

²⁵ Per navi di lunghezza fino a 100 m, è consentita evoluzione in Darsena terminale Canale Nord;

ACCOSTI	DIURNO		NOTTURNO	
	Dimensione massima della nave	Immersione ¹ con marea ² ≥ 0 s.l.m.m. ³	Dimensione massima della nave	Immersione ³
ME 21	130	8,50	130	8,00
ITCOKE	205 x 30	8,40	180	
CANALE BRENTELLA				
VECEM 1	160	8,50	160 ²⁶	6,50
DARSENA PETROVEN ²⁷				
PETROVEN 1	160 x 25	8,50	120	6,00
PETROVEN 2	40	4,00	40	4,00
PETROVEN 3	70	6,50	70	6,00
PETROVEN 4	40	5,00	40	5,00
PETROVEN 5	30		30	5,00
PETROVEN 6	70	6,50	70	6,00
DARSENA IROM ²⁸				
IROM D ²⁹	180	9,30	160 ³⁰	8,30
IROM S	160	9,30		
BANCHINA PIAVE				
VENEZIA 117 (VE 3 - 4)	-	9,00	-	9,00
VENEZIA 120 (VE 5)	-		-	9,00
VENEZIA 123 (VE 6)	-		-	9,00
TESTATA MARMI				
VENEZIA 7 - 8	-	8,50	-	8,50
BANCHINA TAGLIAMENTO				
VENEZIA 113 (VE 9)	-	9,00	-	9,00
VENEZIA 112 (VE 10/11)	-		-	
VENEZIA 110 (VE 12)	-		-	
VENEZIA 109 (VE 13)	-		-	
VENEZIA 108 (VE 14)	-		-	
VENEZIA 107 (VE 15)	-		-	
BANCHINA ISONZO				
VENEZIA 18 - 22	-	9,00	-	9,00
TESTATA SILO				
VENEZIA 23	-	4,90	-	4,90
BANCHINA DI SANTA MARTA E DI CIÒ				
VENEZIA 24	-	5,80	-	5,80
VENEZIA 25	-	7,65	-	7,65
VENEZIA 26	-		-	7,65
VENEZIA 27	-	6,85	-	6,85
VENEZIA 28	-	7,90	-	7,90

²⁶ A condizione che l'ingresso del Canale Brentella sia adeguatamente delimitato da segnalamenti marittimi;

²⁷ Non è consentita la contemporanea presenza di navi agli accosti PETROVEN 3 e PETROVEN 6;

²⁸ Non è consentita la contemporanea presenza di navi agli accosti, qualora la somma delle larghezze sia superiore a 38 m;

²⁹ L'ormeggio potrà avvenire a condizione che l'accosto IROM S sia libero;

³⁰ A condizione che il tratto di Canale Vittorio Emanuele III interessato sia adeguatamente delimitato da segnalamenti marittimi.

ACCOSTI	DIURNO		NOTTURNO	
	Dimensione massima della nave	Immersione ¹ con marea ² ≥ 0 s.l.m.m. ³	Dimensione massima della nave	Immersione ³
VENEZIA 29 – 30 ³¹	-	7,90	-	7,90
VENEZIA 31	-	8,10	-	8,10
CANALE DELLA GIUDECCA				
PONTILE ZATTERE	120	7,60	120	7,60
PALI SALUTE 1	-	5,00	-	5,00
PALI SALUTE 2	-	5,35	-	5,35
PALI SALUTE 3	-	4,80	-	4,80
PALI SALUTE 4	-	4,80	-	4,80
PALI SALUTE 5	-	4,70	-	4,70
PALI SALUTE 6	-	4,50	-	4,50
PALI SALUTE 7	-	4,70	-	4,70
PALI SALUTE 8	-	4,80	-	4,80
PALI SALUTE 9	-	4,50	-	4,50
BACINO SAN MARCO				
RIVA 7 MARTIRI	180	9,00	180	9,00
RIVA SAN BIAGIO	80	7,50	80	7,50
ARSENALE VENEZIA				
PONTILE MARANI	180	6,00	NO	

³¹ Con esclusione del tratto di banchina portuale compreso tra la bitta n°150 e la bitta n°151, interdetto con ordinanza n°70/2019 in data 02/07/2019

