



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
**CAPITANERIA DI PORTO DI CIVITAVECCHIA**

**ORDINANZA N. 29/2010**

**Il Capitano di Vascello (CP), Capo del Circondario marittimo e Comandante del Porto di Civitavecchia:**

**CONSIDERATO** il tempo trascorso dal rilascio della prima autorizzazione all'ormeggio della prima nave carboniera presso il pontile principale del Terminale Marittimo di Torrevaldaliga Nord;

**VISTO** il nuovo manuale operativo predisposto dal RINA Industry, in data 08.02.2010, su incarico di ENEL Produzione S.p.A., contenente valutazioni di carattere tecnico relative all'operatività del suddetto terminale marittimo a conclusione dei lavori di dragaggio nello specchio acqueo antistante il pontile principale ed il realizzando pontile secondario;

**CONSIDERATA** l'esperienza maturata nel succitato lungo periodo di tempo, nonché nei mesi successivi al termine dei suddetti lavori di dragaggio, durante i quali l'Autorità Marittima ha potuto verificare l'attendibilità dei dati riportati nell'ultimo manuale operativo di cui sopra, affrontando svariate problematiche connesse alle manovre di ormeggio/disormeggio, presso il pontile principale, da parte di navi di varie dimensioni e con diverse tipologie di carico;

**CONSIDERATO** quanto emerso dalle riunioni del gruppo di lavoro appositamente incaricato dal Comandante del porto di procedere all'analisi delle problematiche di carattere tecnico connesse all'accosto di 1-2 navi presso il suddetto pontile;

**VISTA** la nota in data 16.02.2010 con la quale ENEL Produzione S.p.A. ha trasmesso una specifica relazione tecnica relativa ai lavori di dragaggio eseguiti nell'area del Terminale marittimo in questione ed uno stralcio planimetrico dello specchio acqueo antistante il suddetto terminale sul quale sono riportate le quote definitive del fondale in quell'area;

**RITENUTO** opportuno disciplinare con apposito provvedimento ordinatorio, ancora di carattere provvisorio, l'operatività del terminale marittimo di cui trattasi, dettando norme specifiche per ciascuna tipologia di unità per la quale si prevede l'accosto (Multipurpose, Panamax, post-Panamax);

**RITENUTO** opportuno rivedere i limiti operativi del Terminale marittimo TVN al termine dei lavori di dragaggio di cui sopra, alla luce delle nuove dimensioni del canale di accesso e del nuovo pescaggio in prossimità del pontile principale;

**VISTA** la propria precedente ordinanza n.134/2009 in data 15.12.2009 relativa ai limiti operativi del terminale marittimo TVN prima della conclusione dei lavori di dragaggio di cui sopra;

**VISTO** il vigente "*Regolamento di sicurezza, di polizia portuale e dei servizi marittimi del porto e della rada di Civitavecchia*", approvato con Ordinanza n. **14/03** del **31.03.2003** e successive modifiche;

**VISTI** gli artt. **17, 30, 62, 64** e **81** del Codice della Navigazione nonché gli artt. **59** e **524** del relativo Regolamento di Esecuzione (Parte Marittima);

**RENDE NOTO**

Il terminale marittimo di Torrevaldaliga Nord è stato realizzato per permettere lo sbarco di carbone e calcare necessari al funzionamento della Centrale Termoelettrica di Torrevaldaliga Nord, di proprietà di ENEL Produzione S.p.A., nonché l'imbarco di gesso e ceneri per il trasporto via mare.

Attualmente il terminale opera senza alcuna diga foranea o altra opera frangiflutti ed il canale di accesso ha le dimensioni riportate nell'allegata planimetria, facente parte integrante del presente provvedimento.

Per quanto sopra è stato necessario definire opportune limitazioni all'operatività del pontile principale al fine di garantire la sicurezza delle manovre di ormeggio/disormeggio e della permanenza delle navi in banchina per lo svolgimento delle operazioni di imbarco/sbarco dei suddetti prodotti.

### **Organizzazione del personale di servizio sul pontile principale**

Il personale dipendente della soc. ENEL che presta servizio presso il terminale marittimo come personale addetto alle operazioni commerciali delle navi che ivi ormeggiano, è organizzato come di seguito riportato:

- **Responsabile U.M.C.** (Unità Movimentazione Combustibile) – responsabile operativo del terminale;
- **Capo turno** – coordina le operazioni di carico/scarico e movimentazione del carico in banchina avvalendosi di personale addetto;
- **Operatore Sala Controllo** – addetto al controllo di tutti i componenti dell'impianto connessi alla movimentazione dei prodotti, ad eccezione degli scaricatori, riferendo direttamente al Capo turno.

## **ORDINA**

Le manovre di avvicinamento, ormeggio e disormeggio delle navi presso il pontile principale del Terminale marittimo di Torrevadalliga Nord devono avvenire nel rispetto delle prescrizioni riportate nei seguenti articoli. L'operatività stessa del Terminale marittimo TVN è disciplinata dal presente provvedimento.

Nel presente provvedimento:

- vengono definite **navi multipurpose** quelle adibite al trasporto di cenere, gesso, calcare;
- vengono definite **navi tipo panamax e post-panamax** quelle adibite al trasporto di carbone.

### **ART.1**

#### **Manovra di avvicinamento**

E' obbligatorio l'impiego del servizio di pilotaggio.

E' obbligatorio l'impiego del servizio di rimorchio.

La manovra di avvicinamento della nave al terminale ha inizio nella zona di ancoraggio Alfa, nella rada del porto di Civitavecchia (art.14 del Regolamento di sicurezza, approvato con ordinanza n.14/03 della Capitaneria di Porto di Civitavecchia), anche nel caso in cui l'unità non sia alla fonda in attesa di autorizzazione all'ormeggio e qualunque sia la direzione di provenienza della nave.

L'imbarco del pilota deve avvenire nella zona di ancoraggio.

Per le unità tipo Panamax e post-Panamax è obbligatorio l'impiego del secondo pilota.

Durante la manovra di imbarco del pilota la nave deve mantenere una velocità **non superiore a 6 nodi**.

Al fine di rendere più agevole la manovra di avvicinamento al terminale è consentito l'attraversamento dell'area di precauzione e del settore di entrata/uscita dal porto di Civitavecchia con pilota a bordo e **su autorizzazione della Sala Operativa della Capitaneria di Porto**, a seguito di valutazione del traffico portuale e delle condimeteo.

Ferma restando la responsabilità del Comandante della nave per qualunque decisione attinente le manovre dell'unità, si riportano di seguito le velocità di manovra consigliate dall'ente tecnico Rina Industry e riportate sul primo manuale operativo all'uopo predisposto dallo stesso Ente su incarico di Enel Produzione S.p.A.:

- approccio alla zona di ancoraggio **velocità <6 nodi**
- approccio al canale di accesso al pontile principale **velocità <3 nodi**
- manovra nel canale con nave parallela al pontile principale **velocità <2 nodi**

L'inizio della manovra di avvicinamento deve essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto previa:

- verifica del corretto funzionamento della strumentazione elettronica di controllo dei valori di onda e vento (ondametro e anemometro);

- valutazione delle condimeteo presenti e di quelle previste per le successive 48/72 ore.

Le manovre di avvicinamento e di ormeggio possono essere in qualsiasi momento interrotte, su comunicazione della Sala Operativa della Capitaneria di Porto, qualora non si ritengano garantite le condizioni di sicurezza delle manovre stesse, riferite alla nave, ai rimorchiatori e/o al personale dei servizi tecnico-nautici del porto.

Le manovre di avvicinamento e di ormeggio possono essere effettuate solo in ore diurne (da 30 minuti prima dell'alba a 30 minuti dopo il tramonto – **pilota a bordo non più tardi di 1 ora prima del tramonto**) e purchè le condizioni metereologiche facciano registrare valori che rientrano nell'ambito dei seguenti limiti:

- **Max velocità vento** **20 kts.**
- **Max altezza significativa onda** **Mt. 1,20 (navi multipurpose)**  
**Mt. 1,40 (navi panamax / post-panamax)**
- **Visibilità minima** **Mt. 500**

In caso di mancato funzionamento della strumentazione elettronica a disposizione della Capitaneria di Porto per il controllo dei valori di onda e vento (ondametro e anemometro), l'Autorità Marittima, anche in relazione alle condimeteo presenti in zona, ha facoltà di non autorizzare l'inizio della manovra di avvicinamento dell'unità al terminale sino al ripristino del funzionamento della suddetta strumentazione di controllo.

## ART.2

### Sosta della nave in banchina

Sono di seguito riportati i livelli di sicurezza, in termini di valori massimi di altezza significativa dell'onda e di velocità del vento (**valore medio**), entro i quali è consentita la sosta della nave in banchina ed al superamento dei quali la Capitaneria di Porto può ordinare il disormeggio:

	<b>ALTEZZA D'ONDA [mt]</b> (Indipendentemente dalla direzione del vento)
<b>Normale operatività</b>	Navi Multipurpose <b>0-1,30</b> Navi Panamax/post-Panamax <b>0-1,50</b>
<b>Sospensione operazioni</b>	Navi Multipurpose <b>1,30-1,50</b> Navi Panamax/post-Panamax <b>1,50-1,70</b>
<b>Disormeggio</b>	Navi Multipurpose <b>&gt;1,50</b> Navi Panamax/post-Panamax <b>&gt;1,70</b>

VELOCITA' DEL VENTO [valore medio - kn]	Direzione del vento							
	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW
<b>Disormeggio</b>	<b>&gt;30</b>	<b>&gt;35</b>	<b>&gt;35</b>	<b>&gt;35</b>	<b>&gt;35</b>	<b>&gt;30</b>	<b>&gt;30</b>	<b>&gt;30</b>

## ART.3

### Ormeggio

Per la manovra di ormeggio è obbligatorio avvalersi dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio) del porto di Civitavecchia.

Per la manovra di ormeggio di navi tipo Panamax e post-Panamax devono essere impiegati almeno n.3 rimorchiatori con equipaggiamento fire fighting, di potenza uguale o superiore a 40 tonnellate di tiro.

### **Devono essere utilizzati i cavi in dotazione ai rimorchiatori.**

L'effettivo numero dei cavi di ormeggio è definito dal comandante della nave, supportato dal pilota, in base alle condizioni meteorologiche ed alle previsioni meteo.

Devono essere mantenuti a bordo turni di guardia sufficienti a garantire un costante monitoraggio dei cavi di ormeggio, del pescaggio e dell'assetto generale dell'unità.

Durante la manovra di avvicinamento/ormeggio della nave e la sosta in banchina, eventuali unità navali presenti in zona (ad esclusione delle unità dei servizi tecnico-nautici del porto) devono rispettare le distanze di sicurezza di cui al successivo art.6 .

## **ART.4 Svolgimento delle operazioni portuali**

Il comandante della nave è responsabile della condotta in sicurezza delle operazioni portuali.

Egli è tenuto a comunicare al Capo turno, con immediatezza, eventuali notizie circa il verificarsi di qualunque evento che possa costituire pericolo per lo svolgimento delle suddette operazioni o rischi comunque di compromettere il loro regolare svolgimento o che possa creare pregiudizio alla sicurezza della nave e/o del terminale.

Il personale addetto al terminale, che presta servizio in banchina deve essere convenientemente equipaggiato ed addestrato.

La nave deve essere sempre pronta al disormeggio a mezzo del proprio apparato propulsore.

La Capitaneria di Porto di Civitavecchia, su richiesta del Capo turno, autorizza l'inizio delle operazioni di scarica del carbone solo dopo aver ricevuto copia del certificato "**Gas free**" rilasciato dal Chimico di porto.

Prima di iniziare le operazioni portuali il Comandante della nave, il Capo turno ed il Foreman devono concordare:

- il piano di scarica;
- il piano di zavorramento;
- l'attivazione dei sistemi di comunicazione via radio o telefono, tra bordo, terminale e Autorità Marittima;
- **le procedure per interrompere le operazioni di scarica in caso di emergenza.**

Qualora si renda necessario imbarcare mezzi semoventi (tipo bobcat) destinati al ricondizionamento del carico presente in stiva, il Capo turno deve darne preventiva comunicazione alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

Nelle ore notturne l'area di coperta della nave, il castello di prua, i posti di manovra, il ponte di manovra di poppa, la passerella di accesso alla nave e l'intero tratto di banchina ove sono ubicate le bitte impiegate per l'ormeggio devono essere sufficientemente illuminati.

I mezzi d'accesso a bordo (scale reali, passerelle e biscagline), conformemente alla normativa O.I.L., dovranno essere ben rizzati, di lunghezza adeguata, in buone condizioni strutturali.

Per tutta la durata della sosta in banchina la nave deve mantenere armata la biscagliina sul lato mare.

Durante la sosta della nave in banchina, il Comandante ed il Capo turno, ognuno per quanto di propria competenza, dovranno disporre continui controlli per accertare se permangono le condizioni di sicurezza e mantenersi in costante contatto con la Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

Qualora il Capo turno o il Comandante della nave accertino il venir meno delle suddette condizioni, dispongono l'immediata sospensione delle operazioni commerciali, dandone comunicazione alla Capitaneria di Porto, predisponendosi, se del caso, per la manovra di disormeggio.

In quest'ultimo caso, il Capo turno ed il *foreman* (responsabile dell'attività operativa dell'impresa in banchina, nonché "preposto" di cui al D.Legs. n.81/08 e succ.mod.) si coordinano per l'immediato sbarco di tutte le attrezzature/mezzi impiegati per lo svolgimento delle operazioni portuali.

Durante le operazioni di scarica del carbone la temperatura presente in stiva deve essere costantemente monitorata al fine di prevenire eventuali fenomeni di autocombustione.

La nave deve lasciare l'ormeggio al termine delle operazioni.

E' vietata la sosta in banchina di nave inoperosa.

E' altresì vietato compiere operazioni portuali durante i temporali con scariche elettriche.

Il Capo turno deve comunicare alla Capitaneria di Porto inizio/fine operazioni o loro eventuale sospensione per motivi tecnici.

## **ART.5 Disormeggio**

Per le manovre di disormeggio è obbligatorio avvalersi dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio) del porto di Civitavecchia.

La manovra di disormeggio deve essere autorizzata dalla Sala Operativa della Capitaneria di Porto e può essere eseguita **anche in ore notturne**.

E' obbligatorio l'impiego di almeno n.1 rimorchiatore (del tipo indicato al precedente art.3) per le manovre di disormeggio delle navi multipurpose ed almeno n.2 rimorchiatori (del tipo indicato al precedente art.3) per le manovre di disormeggio delle navi tipo Panamax e post-Panamax,.

Nel caso si rendesse necessario il movimento della nave (ormeggiata) lungo la banchina, per motivi tecnici o commerciali, su richiesta del Comando di bordo o della società concessionaria del terminale marittimo, o su disposizione della Capitaneria di Porto, è obbligatorio l'impiego di piloti e ormeggiatori, nonché di almeno n.1 rimorchiatore.

Al fine di rendere più agevole la manovra di allontanamento dal terminale della nave diretta in rada è consentito l'attraversamento dell'area di precauzione e del settore di entrata/uscita dal porto di Civitavecchia con pilota a bordo e **su autorizzazione della Sala Operativa della Capitaneria di Porto**, a seguito di valutazione del traffico portuale e delle condimeteo.

**In caso di peggioramento delle condimeteo, in misura tale da far ritenere probabile il superamento dei valori limite di vento ed onda di cui al precedente art.2, la Sala Operativa della Capitaneria di Porto può disporre il disormeggio dell'unità.**

## **ART.6 Bitta antitempesta**

La bitta antitempesta ubicata sul pontile principale del terminale marittimo TVN può essere utilizzata su richiesta del Comando di bordo o su disposizione della Capitaneria di Porto, qualora ritenuto opportuno al fine di garantire la sicurezza dell'ormeggio.

In ogni caso il costo del servizio di ormeggio è a carico dell'unità:

- secondo la tariffa di cui all'art.4, comma 1, dell'ordinanza n.03/2009 in data 08.01.2009 della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, in caso di utilizzo della bitta senza presidio;
- secondo la tariffa di cui all'art.7, comma 2, dell'ordinanza n.03/2009 in data 08.01.2009 della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, in caso di utilizzo della bitta con servizio di assistenza sottobordo per il presidio.

Il servizio di assistenza reso sottobordo per il presidio alla bitta antitempesta eventualmente disposto dall'Autorità Marittima

## **ART.7 Area di sicurezza in prossimità del terminale**

Sino ad una distanza di mt. 500 dal pontile principale del terminale marittimo TVN é vietato:

- il transito, la sosta e l'ancoraggio di unità di qualunque tipo, ad eccezione dei mezzi di soccorso, delle forze di Polizia ed adibiti ai servizi tecnico-nautici del porto;
- l'esercizio di qualsiasi attività di pesca, dell'attività subacquea di qualunque tipo e la balneazione.

## ART.8

### Norme di sicurezza durante la permanenza della nave in banchina

E' vietato l'uso delle ancore durante le manovre di ormeggio/disormeggio e durante la sosta della nave in banchina.

Solo in caso di emergenza, immediatamente comunicata alla Capitaneria di Porto, il Comando di bordo può disporre l'utilizzo.

Durante la sosta della nave al terminale l'equipaggio continua a svolgere i turni di servizio in assetto di navigazione.

La nave deve essere sempre pronta a muovere con il proprio apparato propulsore, per lasciare prontamente l'ormeggio in caso d'emergenza o su disposizione dell'Autorità Marittima, per fatti contingenti connessi alla sicurezza del terminale e/o della nave stessa.

La nave ormeggiata deve mantenere due cavi d'acciaio di lunghezza adeguata e di tipo approvato, voltati rispettivamente alle bitte di prua e di poppa; le altre estremità devono penzolare fuoribordo fino a circa un metro dal livello del mare, per l'eventuale presa a rimorchio della nave in caso di disormeggio d'emergenza.

Durante la permanenza della nave al terminale, è vietato eseguire lavori a bordo che rendano inutilizzabile l'apparato motore, gli organi di governo ed altre apparecchiature che riducano l'efficienza dell'unità. Eventuali lavori urgenti, necessari a garantire la sicurezza della nave, potranno essere eseguiti, in via del tutto eccezionale, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, con l'osservanza delle prescrizioni di volta in volta stabilite.

Il Capo turno deve essere presente in banchina per tutto il tempo di permanenza della/delle navi all'ormeggio.

## ART.9

### Procedure di emergenza

#### 9.1 Superamento limiti operativi.

In caso di peggioramento delle condizioni meteomarine, con valore del vento prossimo alla cd. *Soglia di disormeggio* (fascia rossa, art.2), e/o valore dell'onda compreso nella cd. *fascia gialla* (art.2) devono essere intraprese le seguenti azioni:

- il Capo Turno informa il la Sala Operativa della Capitaneria di Porto, il Comandante della nave ed il Responsabile U.M.C.;
- il Capo turno e/o il Comandante della nave dispongono l'interruzione delle operazioni portuali;
- Il Comandante della nave predispone l'unità per il disormeggio;
- il Capo turno ed il *foreman* si coordinano per l'immediato sbarco di tutte le attrezzature/mezzi eventualmente impiegati per lo svolgimento delle operazioni portuali.

In caso di superamento dei limiti di operatività del terminale marittimo (valori di vento e onda rientranti nella *fascia rossa* di cui al precedente art.2):

- il Comandante della nave chiede l'intervento dei servizi tecnico-nautici del porto (pilotti, rimorchiatori, ormeggiatori); in mancanza provvede la Sala Operativa della Capitaneria di Porto
- il Comandante della nave chiede l'autorizzazione al disormeggio
- la Sala Operativa della Capitaneria di Porto coordina le azioni sopra riportate.

#### 9.2. Emergenza a bordo o in banchina.

Qualunque emergenza si verifichi a bordo della nave o in banchina deve esserne data immediata comunicazione alla Capitaneria di Porto.

Nel caso si verifichi una situazione di emergenza durante la permanenza in banchina, il comandante della nave deve interrompere immediatamente le operazioni ed attuare, sotto la propria responsabilità, tutte le misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza in generale volte a salvaguardare l'ambiente ed a preservare la nave e l'equipaggio da qualunque pericolo, dandone al contempo informazione alla Capitaneria di Porto ed al Capo turno.

Chiunque abbia conoscenza, diretta o indiretta, di guasti, difetti o imperfetto funzionamento di apparecchiature comunque interessanti la sicurezza degli impianti di carico/scarico, o di altri inconvenienti che possano costituire pericolo per la nave o le infrastrutture portuali, ha l'obbligo di darne immediata notizia al Capo turno che, senza indugio, informa la Capitaneria di Porto, per gli eventuali provvedimenti di competenza.

Chiunque accerti un principio di incendio, deve dare immediatamente l'allarme ed adoperarsi per l'estinzione con i mezzi a disposizione.

La Capitaneria di Porto ordina/autorizza il disormeggio della nave:

- in caso di incendio a bordo, qualora l'allontanamento dell'unità dalla banchina si rendesse necessario per la salvezza della nave, del terminale o per la salvaguardia dell'ambiente;
- al verificarsi di qualunque tipo di incidente che dovesse verificarsi a bordo della nave o in banchina, tale da mettere in pericolo la sicurezza della nave, del terminale o dell'ambiente, qualora l'allontanamento dell'unità dalla banchina si rendesse necessario per la salvezza della nave, del terminale o per la salvaguardia dell'ambiente.

Al verificarsi di uno dei suddetti eventi, il Capo turno che ne abbia avuto conoscenza, diretta o indiretta:

- dispone l'immediata sospensione delle operazioni portuali;
- informa la Sala Operativa della Capitaneria di Porto/Nostromo di servizio;

Al verificarsi di uno dei suddetti eventi, il Comandante della nave:

- richiede l'intervento dei servizi tecnico-nautici del porto per il disormeggio;
- chiede alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto l'autorizzazione al disormeggio.

**E' facoltà della Capitaneria di Porto, in considerazione dello svolgimento del traffico portuale, dell'impegno dei servizi tecnico-nautici del porto, delle condizioni meteomarine effettivamente registrate e delle previmeteo, dettare disposizioni relative all'operatività del terminale ed alle manovre di ormeggio/disormeggio dell'unità, diverse ed eventualmente in contrasto con le disposizioni riportate nel presente provvedimento.**

#### **ART.10 Doppio accosto**

A seguito di valutazione delle condimeteo e previmeteo la Capitaneria di Porto può autorizzare il contemporaneo ormeggio di un'unità *multipurpose* e *panamax*.

Al fine di garantire la sicurezza delle manovre di ormeggio/disormeggio, non è consentito il contemporaneo ormeggio di un'unità *multipurpose* e *post-panamax*.

Alla partenza della nave *multipurpose*, in caso di doppio accosto, in considerazione delle condimeteo e delle previmeteo, la Capitaneria di Porto può disporre lo spostamento (*shifting*) dell'unità *panamax* verso la radice della banchina, sino a raggiungere la posizione prevista in caso di accosto singolo.

#### **ART.11 Prevenzione incendio**

Durante la permanenza della nave in banchina, sul pontile principale e a bordo dell'unità è vietato:

- a. usare apparecchi che producano scintille o fiamma libera;
- b. usare fornelli elettrici, linee elettriche volanti, ventilatori ed altri apparecchi capaci di produrre scintille;
- c. usare lampade elettriche portatili, telefoni e VHF di tipo non approvato;
- d. azionare le pompe a vuoto;
- e. introdurre materiali e merci infiammabili;
- f. portare armi, munizioni, razzi, fuochi artificiali e qualunque tipo di esplosivo;
- g. eseguire lavori con l'uso di saldatrici o di fiamma ossidrica e con altri attrezzi che possano produrre scintille;
- h. eseguire lavori di degassificazione.

Nell'ambito del terminale, in presenza di nave in banchina e a bordo della stessa i lavori con uso della fiamma ossidrica ed ossiacetilenica o della saldatura elettrica possono essere eseguiti solo in casi eccezionali, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, nel rispetto delle disposizioni di cui al Capo VIII del Regolamento di sicurezza del porto e della rada di Civitavecchia, approvato con ordinanza n.14/03 della Capitaneria di Porto di Civitavecchia.

#### **ART.12**

##### **Servizio integrativo antincendio**

Durante la sosta della nave dovrà essere presente una squadra del Servizio integrativo antincendio del porto di Civitavecchia, costituita da n.2 Guardie ai fuochi, con idoneo mezzo antincendio; tale squadra, in caso di emergenza, dovrà porre in essere i primi interventi necessari a limitare i danni e ridurre il pericolo per la nave, il terminale marittimo e l'ambiente. Essa affiancherà, a titolo integrativo, il personale dei VV.F. intervenuto sul posto, nel rispetto delle prescrizioni contenute nel "Piano antincendio del porto di Civitavecchia".

#### **ART.13**

##### **Servizio antinquinamento**

Durante lo svolgimento delle operazioni di **carico cenere** deve essere assicurato il servizio di pronto intervento antinquinamento, da parte della società concessionaria del servizio per il porto di Civitavecchia.

Le modalità di espletamento del servizio devono essere concordate tra le parti ed approvate dalla Capitaneria di Porto.

#### **ART.14**

##### **Rifornimento idrico e servizio di bunkeraggio**

Il rifornimento di bunker deve essere effettuato con nave alla fonda in rada, nel rispetto delle prescrizioni dettate dal *Regolamento di sicurezza, di polizia portuale e dei servizi marittimi del porto e della rada di Civitavecchia*.

Tuttavia, in casi eccezionali, l'Autorità Marittima può autorizzare l'operazione con nave ormeggiata al pontile principale del terminale TVN, previa sospensione delle operazioni di scarica, solo in ore diurne ed in presenza di condimeteo favorevoli.

Il rifornimento idrico può essere effettuato anche durante le operazioni di scarica della nave, purchè in ore diurne ed in presenza di condimeteo favorevoli.

#### **ART.15**

##### **Richiamo ad altre norme**

Ferma restando l'applicazione delle vigenti norme in materia di operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo e trasporto di merci alla rinfusa allo stato solido, con particolare riferimento alla specifica natura del carico trasportato, e fatta salva l'applicazione delle vigenti norme in materia ambientale, per quanto non espressamente previsto dalla presente ordinanza si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni contenute nel *Regolamento di sicurezza, di polizia portuale e dei servizi marittimi del porto e della rada di Civitavecchia* approvato con ordinanza n.14/03 della Capitaneria di Porto di Civitavecchia.

#### **ART.16**

##### **Abrogazioni**

L'ordinanza n.134 in data 15.12.2009 della Capitaneria di Porto di Civitavecchia è abrogata.

Sono abrogate tutte le precedenti disposizioni eventualmente in contrasto con il presente provvedimento.

Civitavecchia, 13.04.2010

IL COMANDANTE  
C.V. (CP) Fedele NITRELLA\*

\*Firma autografa sostituita da indicazione a stampa ai sensi dell'art. 3, comma 2, del D. Lgs. 39/1993