



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE DELLA NAVIGAZIONE
MARITTIMA E INTERNA

IL DIRETTORE GENERALE

VISTO l'art. 87 del Codice della Navigazione approvato con R.D. 30 marzo 1942, n.327;

VISTO l'articolo 14 comma 1 bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84 come modificata dalla legge 30 giugno 2000, n. 186;

VISTI gli articoli 81 del Codice della Navigazione e l'articolo 14, comma 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificata dalla legge 30 giugno 2000, n. 186, che attribuiscono all'Autorità marittima le funzioni di polizia e di sicurezza del porto;

VISTI gli artt.4 e 14 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165, recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle pubbliche amministrazioni;

VISTO il D.P.C.M. 10 ottobre 2002 con cui il Dott. Massimo Provinciali è confermato nell'incarico di direttore generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna;

VISTO il decreto ministeriale datato 16 febbraio 1998 con cui, fermo restando il regime di obbligatorietà nel porto di Fiumicino come stabilito nel decreto ministeriale del 30 dicembre 1992, è stata estesa la possibilità di ricorrere al servizio di pilotaggio in VHF per i rimorchiatori addetti al servizio portuale e per i mezzi antinquinamento utilizzati dal concessionario del servizio;

VISTA la nota n. 11/13004 dell'11 giugno 2003, con cui la Capitaneria di porto di Fiumicino ha ritenuto compatibile con la sicurezza del traffico nel porto di Fiumicino l'estensione del servizio di pilotaggio in VHF, per la sola partenza, ai mezzi HSC che effettuano i collegamenti con la Sardegna;

VISTE le risultanze dell'istruttoria condotta con le parti interessate e di cui al verbale della riunione del 16 luglio 2003;

RITENUTO di dover procedere in tal senso alla modifica del vigente decreto di pilotaggio:

DECRETA

Articolo 1 – obbligatorietà del servizio

Nel porto di Fiumicino, il pilotaggio è obbligatorio per l'entrata e l'uscita delle navi, e per i movimenti all'interno del porto, esclusi quelli che si effettuano lungo la stessa banchina, quando non comportino l'uso delle macchine e/o rimorchiatori.

Articolo 2 – Zona di obbligatorietà

Le zone entro le quali il pilotaggio è obbligatorio sono costituite dal Fanale rosso di entrata nel Porto Canale di Fiumicino nel raggio di un miglio e dai terminali al mare della Raffineria di Roma nel raggio di un miglio dalle:

Piattaforma R1=

Lat. 41°45'N Long. 12° 09' E

Piattaforma R2=

Lat. 41°45'N.Long. 12° 10' E

Articolo 3 _ Esenzioni

Sono esentate dall'obbligatorietà del pilotaggio:

- a) le navi da guerra;
- b) le navi aventi una stazza lorda (GT) fino a 50 tonnellate;
- c) le navi da pesca che non siano adibite alla pesca atlantica.

Articolo 4 – Servizio di pilotaggio in VHF

I mezzi veloci classificati HSC fino a 15.000 tonnellate di stazza lorda (GT), in servizio di linea con itinerario e orario stabiliti e frequenza giornaliera regolare, possono avvalersi del servizio tramite VHF limitatamente alla partenza e sempre che non facciano del rimorchiatore, quando il Comandante della nave mostri di possedere la buona conoscenza della lingua italiana ed abbia effettuato al comando della medesima nave (o nave similare) – nell'anno precedente – almeno n. 10 approdi (arrivo e partenza con pilota a bordo).

I rimorchiatori addetti al servizio portuale, i mezzi antinquinamento utilizzati dal concessionario del servizio, le navi di linea con itinerari prestabiliti e frequenza giornaliera con pescaggio massimo di m. 2, lunghezza massima di m. 40, che non facciano uso del rimorchiatore, possono richiedere alla stazione piloti, tramite VHF, che l'assistenza venga prestata via radio, quando il comando di bordo mostri di possedere la conoscenza della lingua italiana.

L'Autorità marittima può imporre la presenza del pilota a bordo qualora particolari condizioni meteo marine o di traffico lo richiedano ai fini della sicurezza della nave, del porto e della navigazione.

Il presente decreto entra in vigore il 22 luglio 2003.

Il Direttore Generale

Dott. Massimo Provinciali
Massimo Provinciali



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DEI PORTI

IL DIRETTORE GENERALE

VISTO l'art. 87 del codice della navigazione approvato con R.D. 30 marzo 1942, n.327;
VISTO l'art.14 della legge 28 gennaio 1994, n.84, come modificato dalla legge 30 giugno 2000, n.186;

VISTI gli artt.4 e 14 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165, e successive modifiche, recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle pubbliche amministrazioni;

VISTA la proposta avanzata dalla Capitaneria di porto di Roma con la nota n. 38794 del 17 ottobre 2008;

SENTITE le associazioni di categoria interessate e l'Autorità portuale di Civitavecchia che si sono espresse in maniera favorevole;

RITENUTO di dover procedere, sulla base delle risultanze dell'istruttoria compiuta, alla modifica dell'articolo 4 del decreto di obbligatorietà del pilotaggio per il porto di Fiumicino;

DECRETA

Art. 1

L'articolo 4 del vigente decreto di obbligatorietà del servizio di pilotaggio per il porto di Fiumicino è sostituito dal seguente:

" Articolo 4 - Servizio di pilotaggio in VHF

I mezzi veloci classificati HSC fino a 15000 tonnellate di stazza lorda (GT) che ormeggiano alle bricole poste nello specchio acqueo prospiciente l'imboccatura del porto canale di Fiumicino, in servizio di linea con itinerario e orario stabiliti e frequenza giornaliera regolare, possono avvalersi del servizio tramite VHF limitatamente alla partenza e sempre che non facciano uso del rimorchiatore, quando il comandante della nave mostri di possedere la buona conoscenza della lingua italiana e abbia effettuato al comando della medesima nave o di nave similare, nell'anno precedente, almeno dieci approdi (arrivo e partenza con pilota a bordo).

I rimorchiatori addetti al servizio portuale, i mezzi antinquinamento utilizzati dal concessionario del servizio, le navi e i mezzi veloci classificati HSC fino a 500 tonnellate di stazza lorda (GT) che ormeggiano all'interno del porto canale di Fiumicino e in servizio di linea con itinerario e orario stabiliti e frequenza giornaliera regolare con pescaggio massimo di m. 2 e lunghezza massima di m. 45, che non facciano uso del rimorchiatore, possono richiedere alla stazione piloti, tramite VHF, che l'assistenza venga prestata via radio, quando il comando di bordo dimostri di possedere la conoscenza della lingua italiana ed abbia effettuato al comando della medesima nave o di nave similare, nell'anno precedente, almeno cinque approdi (arrivo e partenza con pilota a bordo).

L'autorità marittima può imporre la presenza del pilota a bordo qualora particolari condizioni meteomarine o di traffico lo richiedano ai fini della sicurezza della nave, del porto e della navigazione."

Il presente decreto entrerà in vigore il 1° gennaio 2009.

4 DIC. 2008

Il Direttore Generale
Dott. Cosimo Caliendo

FIUMICINO

- Notizie storiche

Con la caduta dell'impero romano il Tevere vide diminuire i suoi traffici. Ciononostante anche durante il più oscuro medioevo la navigazione tiberina non scomparve mai del tutto, grazie alla iniziativa e alla volontà di qualche pontefice. Tra la fine del XVII e l'inizio del XVIII secolo sono da far risalire i tentativi seri e fruttuosi per la ripresa del traffico fluviale. A Roma, nel 1692 Innocenzo XII fa costruire il porto di Ripa Grande, per l'approdo dei bastimenti provenienti dal mare, e nel 1703 Clemente XI ordina la costruzione del Porto di Ripetta per i navigli provenienti dall'Umbria e dalla Sabina.

Sono da citare alcuni avvenimenti importanti che stanno a dimostrare la rinascita del traffico fluviale, e cioè: il trasporto, nel 1827-28, delle colonne di granito bianco del Sempione alte 14 m. per la costruzione della basilica di S. Paolo; nel 1840 il trasporto prolungato fino alla confluenza con l'Aniene degli obelischi di granito che ornano Villa Torlonia e, sempre nello stesso anno, il trasporto delle colonne a massi di alabastro per la basilica di S. Paolo.

Fiomicino costituiva la porta d'entrata per il traffico diretto a Roma e certamente nei secoli passati, numerose dovettero essere le "grida" o "notificazioni" redatte dal Governo pontificio per disciplinare la navigazione sul Tevere.

È appunto da una "notificazione" del 25 ottobre che ricaviamo alcuni dati interessanti. Il pilotaggio, obbligatorio, era operante almeno fin dal 1817 e i piloti erano ritenuti responsabili in caso di incaglio. Tutte le imbarcazioni che dovevano risalire il Tevere erano obbligati ad alleggerirsi (notificazione del 27.2.1839) nel caso il loro pescaggio fosse risultato eccessivo e l'operazione doveva essere certificata da un "ministro incaricato di regolare l'alleggio". Soltanto quando la nave aveva ottenuto il nulla osta essa poteva essere "attaccata al vapore" (che aveva sostituito il tiro dei bufali) e rimorchiata a destinazione.

L'art. 3 del Regolamento 8 Maggio 1884 che disciplina la navigazione sul Tevere da Roma alla foce del Canale di Fiumicino, divide il personale navigante del Tevere in: piloti, capipresa e barcaioi, e distingue questi piloti destinati a condurre i legni in ascesa ed in discesa per il Tevere, dal Corpo dei Piloti pratici di Fiumicino. Un successivo Regolamento (R.D. 16.6.1887), n. 4638) fissa per Fiumicino l'organico del Corpo (4 piloti compreso il capo) e le tariffe. Esso ricalca il regolamento locale di Bari con la differenza che anziché assegnare al capo pilota 1½ parte, gliene assegna soltanto 1 e 1/5.

In questa, come in altre Corporazioni istituite nello stesso periodo, i primi piloti sono dei pratici locali che non sempre, o non immediatamente, vengono promossi a Piloti effettivi.

- **Corporazione:** R.D. 16.6.1887, n° 4638

- **Organico al 31.12.1996:** 4 piloti compreso il Capo (3)

Cognome e Nome	Data di nascita	Data entrata in servizio	Data pension.	Sotto Capo pilota	Capo pilota	Data decesso
Cicinelli Vittorio p.l.	16/8/1867	29/7/1932	16/8/1932			25/7/1939
Cardinali Orazio p.l.	3/3/1877	29/7/1932	17/9/1935			sconosc. id.
Cazzotti Nicola p.l.	12/2/1888	29/7/1932	1/7/1954			
Cicinelli Carlo p.l.	12/6/1899	29/7/1932	29/8/1964			
Marena Alfio Tibullio p.l.	24/9/1904	30/12/1932	12/1947		19/12/1935	
Molinari Enrico c.l.c.	12/4/1895	16/5/1935	27/4/1957		15/2/1949	
Tramontano Pietro p.l.	1/8/1903	4/7/1940	2/8/1968		12/4/1957	28/9/1973
Maggiani Francesco p.l.	19/8/1910	1/1/1951	1/2/1967			
Abbate Antonio c.l.c.	28/5/1901	1/7/1954	28/5/1966			
Capozzi Luigi c.l.c.	5/3/1931	18/9/1968	13/12/1994		2/8/1968	
Di Stefano Costanzo c.l.c.	22/12/1935	31/1/1969			13/12/1994	
Baraldi Cristiano c.l.c.	20/11/1933	1/7/1969	20/11/1993			
Anfossi Antonio c.l.c.	3/7/1965	13/1/1995				
Capitani Stefano c.l.c.	1/8/1960	13/1/1995				

NOTIFICAZIONE



ANTONIO del Titolo di S. Pietro in Montorio,
della S. R. C. Prete CARDINALE TOSTI,
della *SANTITA' DI NOSTRO Signore* e Sua R. C. A.
Pro-Tesoriere Generale.

Colla nostra Notificazione de' 27 febbrajo 1839 furono date le norme per regolare l'alleggio de' bastimenti, che con tutto il loro carico non potrebbero risalire il Tevere fino a Ripagrande, e per istabilire l'ordine progressivo fra i bastimenti secondo gli arrivi, onde togliere gli abusi ed arbitrij che eransi introdotti.

Ora che il nuovo sistema del rimorchio col mezzo de' Battelli a Vapore, invece del tiro de' bufali, rende tanto più pronto il modo di giungere da Fiumicino a Ripa grande, è necessario che i bastimenti secondo il loro arrivo si trovino pronti ed alleggeriti, ove ciò occorra, per essere attaccati ai Vapori tostochè questi arrivano in quel porto canale per prenderli e rimorchiarli; e che sieno altresì guidati da un pilota pratico del fiume ad evitarne i pericoli. D'altronde molti Padroni e Capitani o non sono pronti ad alleggerire, o non alleggeriscono in proporzione de' fondali, che allora si trovino nel fiume; ciò che non può riconoscersi che da persona perita, ed a cui sia giornalmente data notizia certa de' fondali delle acque a passare. Quindi a togliere ogni pericolo di danni ed ogni motivo d'inconvenienti, ordiniamo quanto siegue.

1.° Fermo quanto fu prescritto colla sopra citata nostra Notificazione pel turno di alleggio ed ordine di partenza da Fiumicino, vi sarà in quel porto canale un ministro espressamente incaricato di conoscere i carichi de' bastimenti che vogliono muoversi per Ripa grande, e di ordinare quando e quanto debbano alleggerire.

2.° Il ministro incaricato di regolare l'alleggio rilascerà *gratis* ai Padroni e Capitani una *fede* certificante che il carico non ha bisogno di essere alleggerito, o ch'è stato alleggerito quanto bisogna. I legni mancanti di questo certificato non potranno essere attaccati e rimorchiarli dai Vapori, perderanno il rango nel turno di partenza, e non potranno rivendicarlo che ne' successivi viaggi quando sieno muniti della suddetta *fede*.

3.° La Dogana di Fiumicino all'arrivo de' Vapori presenterà ai comandanti dei medesimi la nota d'ordine de' bastimenti, che sieno in regola per la partenza, acciocchè sieno attaccati quelli ai quali spetta secondo l'ordine della bolletta di approdo giusta l'art. 9.° della citata Notificazione, e secondo il disposto dal 2.° precedente; al qual effetto i comandanti medesimi si faranno esibire il documento di alleggio.

4.° I piloti del Tevere, che secondo il consueto e l'uso generale verranno assunti per regolare i rispettivi bastimenti onde senza inconvenienti seguano il colere corso de' Vapori, saranno responsabili degl' *incagli* che accadessero. I bastimenti, che non saranno guidati da un pilota pratico del Tevere, e riconosciuto a termini della Notificazione de' gli 11 Gennajo 1817, non potranno attaccarsi ai Vapori, cui, non meno che a se medesimi, potrebbero essere di danno.

Dalla nostra residenza di Monte Citorio li 25 Ottobre 1842.

A. CARD. TOSTI Pro-Tesoriere Generale

Angelo M. Vannini Comm. Gen. della R. C. A.

ROMA 1842. Nella Stamperia della Reverenda Camera Apostolica.