

**APPENDICE H  
CAPITANERIA DI PORTO DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO DI AUGUSTA,  
ORDINANZA N. 99/2006**



Capitaneria di porto  
del Compartimento marittimo di Augusta  
Ordinanza n. 99 / 2006

Il Capitano di fregata (CP) Sottoscritto, Capo del Circondario marittimo e Comandante del porto di Augusta:

**VISTA:** la propria Ordinanza n. 67/94 del 28/11/1994 e successive modifiche ed integrazioni;

**VISTE:** le risultanze delle conferenze di servizi decisorie indette dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione generale per la qualità della vita – tenutesi nei giorni 21 luglio 2006, 19 ottobre 2006 e – da ultimo – 31 ottobre 2006, come integrata dal foglio n. 22275/QdV/Di del 9 novembre 2006 della stessa Direzione generale – inerenti gli interventi di bonifica di interesse nazionale relativi al sito di Priolo, i cui contenuti tecnici finalizzati alla tutela dell'ecosistema marino, costituiscono i necessari presupposti di fatto e di diritto per l'adozione, da parte di questa Autorità marittima, dei provvedimenti di tutela della sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare.

**VISTI:** gli esiti degli incontri tenutisi presso il Ministero dell'ambiente Direzione generale per la qualità della vita nei giorni 27 settembre e 10 ottobre 06... nel corso dei quali è stata più volte “*affermato*” come le misure di tutela ambientale fissate dalle conferenze di servizio decisorie più volte citate fanno salve tutte quelle fattispecie direttamente o di riflesso collegate alla salvaguardia della sicurezza della navigazione (e conseguentemente dell'ecosistema marino) ed alla salvaguardia della vita umana in mare, garantito anche attraverso l'impiego delle unità dei servizi tecnico nautici e di quelli di sicurezza generale, i quali si pongono come mezzo al fine.

**CONSIDERATO:** che le misure di sicurezza ambientale fissate dalle conferenze di servizi decisorie sopra richiamate tendono a ridurre la formazione delle torbide e che fanno comunque salve le fattispecie collegate alla tutela della sicurezza della navigazione ed alla salvaguardia della vita umana in mare.

**VISTI:** i Decreti 31 ottobre 2006 – prot.2979/Qdv/Di/B e 2980/Qdv/Di/B del Direttore generale per la qualità della vita del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

**VISTE:** le risultanze della riunione indetta dal Commissario delegato per l'emergenza bonifiche e tutela delle acque in Sicilia in data 23.11.2006;

**VISTE:** le risultanze della riunione tenuta presso il Ministero dell'ambiente – Direzione generale per la qualità della vita in data 29.11.2006;

**VISTO:** il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare – COLREG 1972 - emendato dall'I.M.O. con risoluzione A. 464 (XII) adottata il 19 novembre 1981, con particolare riferimento alla parte B sezione I - Regole 5 (Servizio di vedetta) e 6 (Velocità di sicurezza);

**VISTA:** la corrispondenza originata da questa Capitaneria di porto, della quale si richiamano i fogli n. 17133 in data 5/10/06, n. 17513 in data 11/10/06 e n. 18875 in data 3/11/06;

**CONSIDERATO:** che l'attuale sistema di ancoraggio delle navi alla fonda in rada interna ed all'ormeggio in andana prevede l'uso delle ancore per caduta;

**RITENUTO:** necessario dover dare attuazione attraverso l'emanazione di specifica ordinanza – atto conseguente e dovuto - alle determinazioni assunte in sede delle già richiamate conferenze di servizi decisorie, per la necessità ambientale collegate anche alla riduzione delle torbide, in relazione all'esigenza di garantire la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare;

**VISTO:** la nota n. 24364/QdV/Di/VII/VIII in data 30.11.2006 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, interessato per acquisire il parere sulla presente disciplina, stante la necessità di emanare un provvedimento che rispecchi – in maniera assoluta – e risulti essere fedele trasposizione delle determinazioni assunte in sede di conferenze decisorie nel presente preambolo citate nelle more di acquisire le competenti determinazioni dell'ulteriore conferenza di servizi decisorie già indetta dal Ministero dell'ambiente Direzione generale per la qualità della vita.

**VISTI:** gli artt. 30, 62 e 81 del Codice della navigazione e l'art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione

## RENDE NOTO

- Al fine di dare concreta attuazione alle disposizioni di carattere ambientale dettate dalle conferenze decisorie dei giorni 21 luglio 2006, 19 ottobre 2006 e 31 ottobre 2006 tenutesi presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - relative all'intervento di bonifica di interesse nazionale del sito di Priolo - sono previsti divieti e limitazioni alla navigabilità nell'intera rada interna e portuale di Augusta.
- I divieti e le limitazioni tengono conto del diverso grado di "criticità ambientale" delle zone di mare della rada interna del porto di Augusta, come riportato in diversa colorazione – rosso, giallo e verde – nell'elaborato prodotto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, costituendo comportamenti dovuti in dipendenza delle determinazioni assunte in sede di conferenze di servizi decisorie (all.1).
- Ai predetti fini sono stati individuati:
  - a. bacino di evoluzione;
  - b. i canali di accesso che il naviglio deve utilizzare per la navigazione all'interno della rada interna del porto di Augusta (allegati 2 e 3);
  - c. rotte di attraversamento dei canali di accesso (allegato 4).
  - d. Piano delle zone di ancoraggio (allegato 5).

### Art. 1 (Campo di applicazione)

Le presenti norme si applicano, nei limiti delle norme di specifico riferimento, a:

- navi mercantili;
- unità da pesca;
- unità da traffico addette al servizio nei porti, comprese quelle destinate al bunkeraggio ed al ritiro rifiuti, la cui funzione costituisce elemento di garanzia per la sicurezza della navigazione, per la salvaguardia della vita umana in mare, per la tutela dell'ecosistema marino;
- a tutte quelle altre unità non comprese nei precedenti alinea, ma che - direttamente o di riflesso - possono incidere negativamente sulle esigenze di tutela ambientale poste.

L'impiego non commerciale dell'unità non rileva ai fini dell'applicazione della presente disciplina.

## **Art. 2 (Canali di accesso)**

Fino a nuovo ordine, è fatto divieto a tutte le unità (da traffico, da pesca, da diporto o destinate ad altro fine) di navigare nelle acque della rada interna e portuale di Augusta al di fuori dei canali di accesso individuati negli allegati stralci planimetrici.

Le rotte che il naviglio deve eseguire sono quelle più brevi che, attraverso la navigazione nel canale, permettano di raggiungere il punto di ormeggio e/o di destinazione.

Le navi all'interno della rada devono percorrere rotte il più possibile prossime alla mezzera dei canali di accesso già individuati nell'allegato elaborato.

## **Art. 3 (Divieti)**

- a) Sono vietati i movimenti delle navi mercantili di entrata ed uscita dalla rada da accesso diverso da quello di levante;
- b) Salvo diverso orientamento tecnico nautico, come proposto dal pilota a bordo, è fatto altresì divieto, per le navi, di impiegare contemporaneamente il canale di accesso nel doppio senso di navigazione;

## **Art. 4 (Aree di ancoraggio)**

**Nella rada interna del porto di Augusta è assolutamente vietato dare fondo in zone diverse da quelle a ciò individuate e riportate nell'allegato stralcio planimetrico.**

## **Art. 5 (Ancoraggio)**

- a) **All'interno della rada nelle aree contraddistinte dai colori rosso, bordeaux e viola è fatto assoluto divieto dell'uso delle ancore fino a quando le aree di fonda individuate nell'allegato piano delle zone di ancoraggio non saranno bonificate;**
- b) **All'interno della rada nelle zone contraddistinte dal colore giallo - di minor impatto ambientale - in caso di condizioni meteomarine favorevoli e sempre che ciò non costituisca pregiudizio alla sicurezza della navigazione e la vita umana in mare, l'ancoraggio è consentito nelle aree di fonda ivi individuate con il divieto di impiegare le ancore per caduta. Il ricorso a tale tipologia di ormeggio è limitato esclusivamente a quelle ipotesi di ormeggio obbligatorio in andana (nave di punta) e per le fattispecie collegate alla necessità della sosta in rada. Le navi devono dar fondo devirando l'ancora con l'uso del verricello procedendo similmente nei casi di salpamento, prevedendo l'appennellamento dell'ancora a filo di fondale prima di procedere al recupero in modo da permettere il rilascio di eventuali residui sul fondo stesso.**

## **Art. 6 (Velocità di sicurezza)**

**Ai sensi e per gli effetti della reg. 6 della Colreg che individua gli elementi di riferimento per determinare la velocità di sicurezza, ogni nave deve sempre procedere, nel rispetto di tale regola in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare abordaggi e poter essere arrestata entro una distanza adeguata alle circostanze ed alle condizioni del momento.**

***Tale velocità non deve essere comunque superiore a 6 (sei) nodi, semprechè tale ultimo limite non incida negativamente sulla sicurezza della navigazione.***

## **Art. 7 (Controllo della navigazione - Servizio di pilotaggio - Obblighi del pilota)**

**Per le unità soggette all'obbligatorietà del servizio di pilotaggio, è fatto obbligo di portarsi, prima di intraprendere il canale di accesso, nel bacino di evoluzione – già individuato nell'allegato 2).**

**Per dette navi il pilota sulla scorta di scheda tecnica contenente i dati di cui di seguito è fatto cenno, è tenuto a comunicare alla Capitaneria di porto di Augusta, via VHF o con altro mezzo che ne assicuri la ricezione, le seguenti informazioni e comunicazioni circa eventuali deficienze dell'unità che non permettono di assicurare il rispetto delle disposizioni impartite con il presente provvedimento.**

- a) ore di salita a bordo sull'unità; (indicazione dell'ausilio e numero dei rimorchiatori, stand by delle macchine)**
- b) ore di attraversamento del bacino di evoluzione;**
- c) rotte eseguite;**
- d) velocità impostata;**
- e) tempo previsione attraversamento del canale;**
- f) ore di fine manovra (ormeggio);**
- g) ora discesa pilota.**

**I medesimi elementi devono essere forniti a questa stessa Autorità marittima nella fase di uscita dall'area portuale di Augusta. La scheda, come compilata in ogni sua parte deve essere consegnata a cura del pilota o alla sezione operativa tecnica che ne curerà la custodia.**

#### **Art. 8 (Obblighi del comandante della nave)**

E' fatto obbligo al comandante della nave, all'atto dell'ingresso nella rada interna di Augusta di:

- mantenere la velocità di sicurezza per il buon governo dell'unità;
- mantenere le rotte indicate di accesso e di navigazione nel canale di accesso;
- disporre un servizio di vedetta a poppa per i rilievi ottici del caso,
- adottare, sentito il pilota a bordo, ogni eventuale ulteriore misura di buona tecnica marinaresca, atta a prevenire sopraggiunte e/o non prevedibili situazioni di pericolo per la sicurezza della navigazione, della salvaguardia della vita umana in mare e per l'ambiente.

Analogo obbligo è posto nelle fasi di disormeggio all'uscita del porto.

E' fatto altresì obbligo di segnalare, senza indugio, alla Capitaneria di porto, eventuali anomalie che possono costituire pregiudizio per il perseguimento delle finalità poste.

#### **Art. 9 (Attraversamento delle aree di colore rosso, bordeaux e viola)**

Nell'attraversamento delle aree della rada interna e portuale di Augusta, contraddistinte nell'allegato grafico dai colori rosso, bordeaux e viola, alle navi mercantili – con esclusione di quelle addette al servizio nei porti (comprese quelle destinate al servizio di bunkeraggio ed alla raccolta di rifiuti), alla pesca ed al diporto - è vietato l'uso delle eliche.

Le stesse unità devono procedere con le macchine in stand-by – eliche ferme – passo zero - eseguendo le manovre di avvicinamento e di affiancamento ai pontili con l'ausilio dei rimorchiatori i quali devono procedere a velocità di sicurezza che permetta la buona esecuzione delle manovre ai fini della sicurezza stessa.

L'uso dei rimorchiatori deve avvenire in entrata già dall'interno del bacino di evoluzione, come individuato e definito nel "rende noto".

Analogo obbligo è sancito per le navi in uscita.

### **Art. 10 (Attraversamento delle aree contraddistinte dal colore giallo)**

Le unità che attraversano le aree contraddistinte dal colore giallo devono procedere a lento moto, al limite del buon governo.

Qualora nell'attraversamento di dette aree si incontrino aree contraddistinte dal colore rosso, l'attraversamento è subordinato alla disciplina dettata per quest'ultime (di maggiore impatto ambientale).

I comandanti delle dette unità – escluse quelle addette al servizio nei porti (comprese quelle destinate al servizio di bunkeraggio ed alla raccolta di rifiuti) alla pesca ed al diporto - devono disporre un servizio di vedetta a poppa per i rilievi ottici del caso.

### **Art. 11 (Unità da traffico addette al servizio nei porti)**

Le unità addette ai servizi tecnico-nautici di pilotaggio, ormeggio, battellaggio e rimorchio nonché il naviglio minore, costituito da bettoline e motobarche che assicurano i servizi di guardie fuochi, disinquinamento, posapanne, mezzi di sfuggita ai pontili, raccolta acque di sentine, raccolta rifiuti e bunkeraggio devono procedere nella rada interna del porto di Augusta seguendo i corridoi di navigazione, meglio evidenziati nello stralcio planimetrico allegato (3), come appresso individuati:

- a) corridoi di navigazione congiungenti, per rotte dirette, darsene servizi e testate pontili,
- b) corridoio di navigazione che unisce tra di loro le testate dei pontili, le banchine del porto commerciale e le darsene servizi.

Le unità sopraccitate devono navigare nella rada interna a velocità di sicurezza non superiore a quella vincolante per il proprio governo.

*Tale velocità non deve essere comunque superiore a 6 (sei) nodi, semprechè tale ultimo limite non incida negativamente sulla sicurezza della navigazione.*

### **Art. 12 (unità da pesca )**

Le unità da pesca in ingresso/uscita dalla rada interna del porto di Augusta, dirette/provenienti dalle darsene servizi e/o dai cantieri, devono seguire il corridoio di navigazione coincidente con il canale di accesso ai siti pubblici, meglio individuato nello stralcio planimetrico allegato alla presente ordinanza.

Le prescrizioni del presente articolo si applicano anche alle unità individuate al precedente articolo 11.

Le unità da pesca devono navigare nella rada interna a velocità di sicurezza non superiore a quella vincolante per il proprio governo.

*Tale velocità non deve essere comunque superiore a 6 (sei) nodi, semprechè tale ultimo limite non incida negativamente sulla sicurezza della navigazione.*

### **Art. 13 (Esclusioni)**

Gravi ed immediati motivi che possono compromettere la sicurezza della navigazione, della vita umana in mare, come valutati dal Comandante della nave e comunicati all'Autorità marittima escludono le relative fattispecie dall'applicazione delle presenti disposizioni.

#### **Art. 14 (sanzioni)**

Salvo che il fatto non costituisca più grave reato di natura non solo ambientale, la violazione alla presente Ordinanza realizza la fattispecie prevista e sanzionata dagli artt. 1174 e 1231 del Codice della navigazione.

#### **Art. 15 (entrata in vigore)**

La presente ordinanza entra in vigore alle ore 08.00 del giorno 12 dicembre 2006. A decorrere da tale data, per un periodo di 90 giorni, salvo ulteriori proroghe di tale termine, le disposizioni di cui alla presente ordinanza si applicheranno in via sperimentale al fine di consentire una valutazione più adeguata sulle problematiche connesse alla tutela dell'ecosistema marino ed alla sicurezza della navigazione derivanti dall'adozione del presente provvedimento, valutazione che tenga conto degli elementi emersi nella prima fase di applicazione delle disposizioni stesse.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

Dall'entrata in vigore è abrogata qualsiasi disposizione precedentemente emanata in contrasto con la presente.-

Augusta, li 30 novembre 2006

F.to IL COMANDANTE  
CF (CP) Giancarlo RUSSO

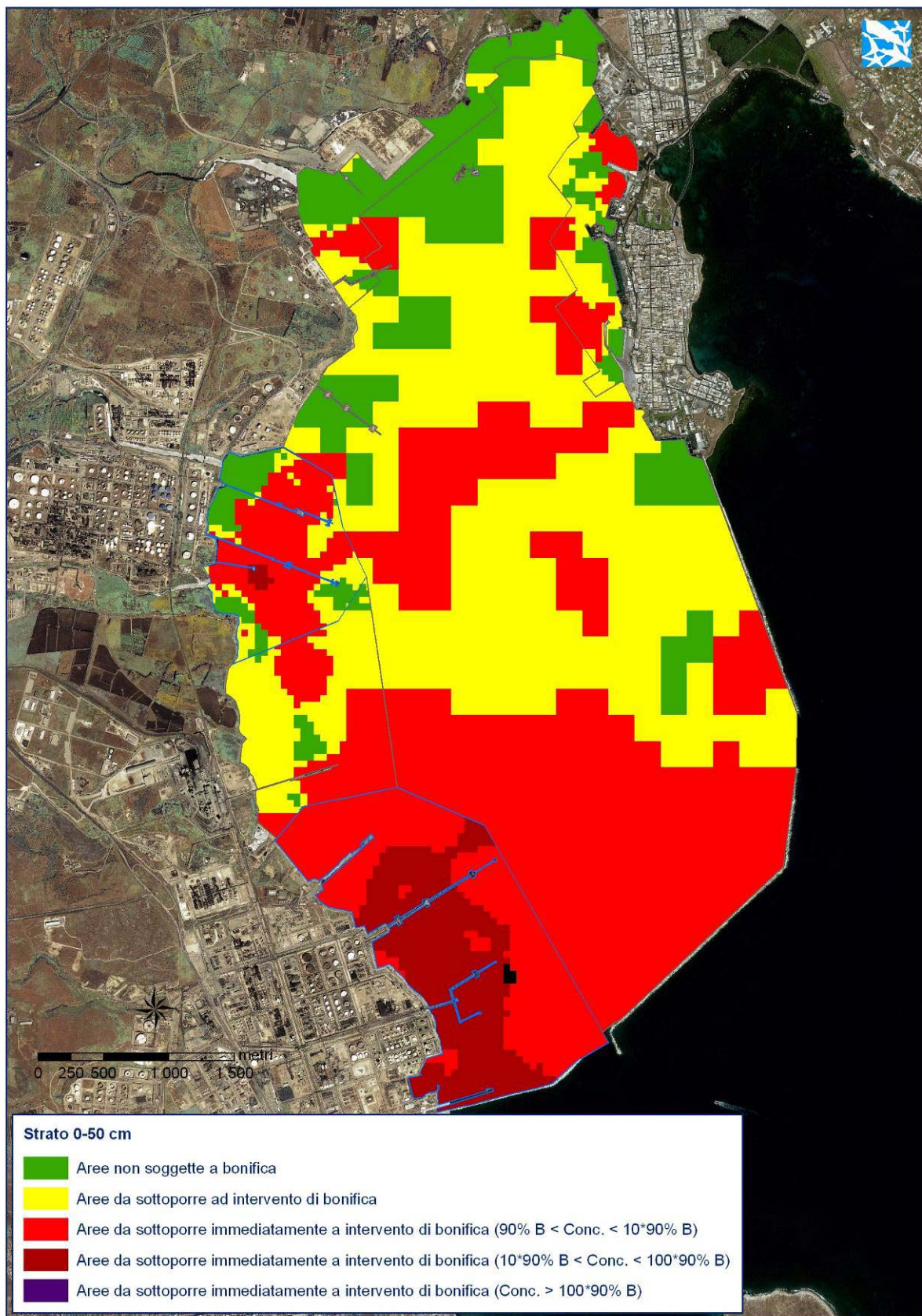
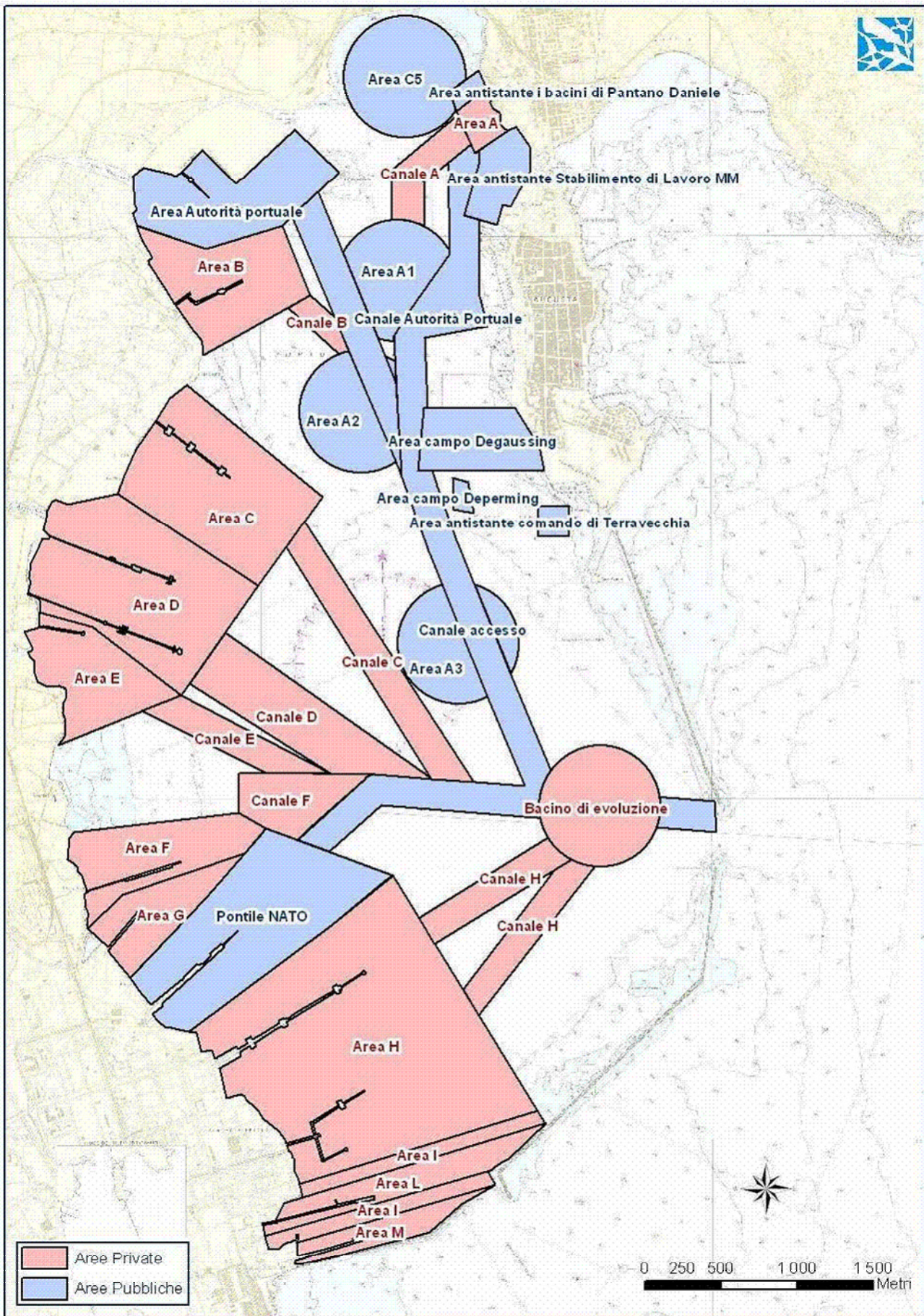
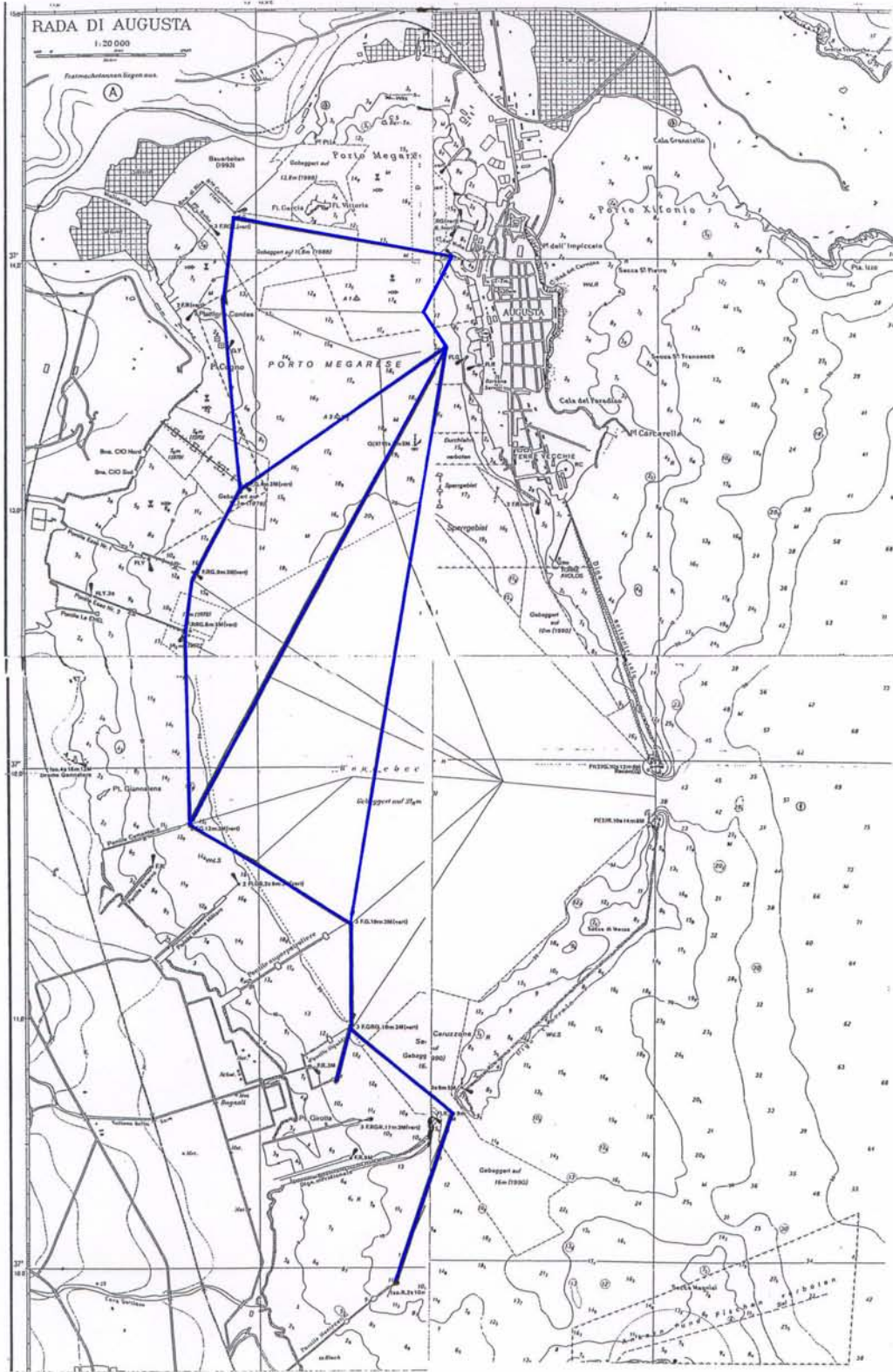


Figura 49: Strato di sedimento 0-50 cm – Aree da sottoporre ad interventi di bonifica







**ROTTI DI ATTRAVERSAMENTO DEI CANALI DI ACCESSO**

**1. Rotta di accesso Autorita' Portuale, Area A2 e Area A3:**

bacino di evoluzione - Area Autorita' Portuale, Area A2 e Area A3	Rv340°
---	--------

**2. Rotta di uscita Autorita' Portuale, Area A2 e Area A3:**

Area Autorita' Portuale, Area A2 e Area A3 - bacino di evoluzione	Rv160°
---	--------

**3. Rotta di accesso Pontile Maxcom e Area A1:**

bacino di evoluzione - traverso fanale n°2858 E.F. (meda elastica di Torre Avolos)	Rv340°
fanale n°2858 E.F. (meda elastica di Torre Avolos) - traverso fanale n°2863 E.F. (Pontile Smg Sauro)	Rv000°
traverso fanale n°2863 E.F. (Pontile Smg Sauro) - Pontile Maxcom e Area A1	Rv044°

**4. Rotta di uscita Pontile Maxcom e Area A1:**

Pontile Maxcom - punto di coordinate Lat.37°14'10"N e Long.015°12'40"E	Rv224°
punto di coordinate Lat.37°14'10"N e Long.015°12'40"E - traverso fanale n°2858 E.F. (meda elastica di Torre Avolos)	Rv180°
traverso fanale n°2858 E.F. (meda elastica di Torre Avolos)-bacino di evoluzione;	Rv160

**5. Rotta di accesso Pontile Sasol:**

bacino di evoluzione - traverso Boa A2	Rv340°;
traverso Boa A2 - Pontile Sasol	Rv312°

**6. Rotta di uscita Pontile Sasol:**

Pontile Sasol - traverso Boa A2	Rv132°
traverso Boa A2 - bacino di evoluzione	Rv160°

**7. Rotta di accesso Pontili Esso:**

bacino di evoluzione - traverso fanale n°2877 E.F. (Pontile superpetroliere)	Rv274°
traverso fanale n°2877 E.F. (Pontile superpetroliere) - Pontili Esso	Rv306°

**8. Rotta di uscita Pontili Esso:**

Pontili Esso - punto di coordinate Lat.37°12'00N e Long.015°12'31"E	Rv126
punto di coordinate Lat.37°12'00N e Long.015°12'31"E bacino di evoluzione	Rv094°.

**9. Rotta di accesso Pontile Cementeria:**

bacino di evoluzione - traverso fanale n°2877 E.F. (Pontile superpetroliere)	Rv274°
traverso fanale n°2877 E.F. (Pontile superpetroliere) - Pontile Cementeria	Rv252°

**10. Rotta di uscita Pontile Cementeria:**

Pontile Cementeria - punto di coordinate Lat.37°12'00N e Long.015°12'31"E	Rv072°
punto di coordinate Lat.37°12'00N e Long.015°12'31"E - bacino di evoluzione	Rv 094°

**11. Rotta di accesso Pontile Marina Militare:**

bacino di evoluzione - fanale n°2877 E.F. (Pontile superpetroliere) Pontile Marina Militare	Rv274°
traverso fanale n°2877 E.F. (Pontile superpetroliere) - Pontile Marina Militare	Rv226°

**12. Rotta di uscita Pontile Marina Militare:**

Pontile Marina Militare - traverso fanale n°2876 E.F. (Pontile Esso n.1)	Rv046°
traverso fanale n°2876 E.F. (Pontile Esso n.1) - bacino di evoluzione	Rv094°

**13. Rotta di accesso Pontile Superpetroliere e Pontile Liquidi (canale H):**

bacino di evoluzione - Pontile Superpetroliere e Pontile Liquidi (canale H)	Rv234°.
---	---------

**14. Rotta di uscita Pontile Superpetroliere e Pontile Liquidi - bacino di evoluzione (canale H):**

Pontile Superpetroliere e Pontile Liquidi - bacino di evoluzione (canale H)	Rv054°
---	--------

**15. Rotta di accesso Pontile Superpetroliere e Pontile Liquidi (canale H1):**

bacino di evoluzione - Pontile Superpetroliere e Pontile Liquidi (canale H1)	Rv218°
--	--------

**16. Rotta di uscita Pontile Superpetroliere e Pontile Liquidi - bacino di evoluzione (canale H1):**

Pontile Superpetroliere e Pontile Liquidi - bacino di evoluzione (canale H1)	Rv038
--	-------

## PIANO DELLE AREE DI ANCORAGGIO

	Denominazione area	Raggio in metri	Coordinate del centro	
1G	Area ancoraggio 1G (ormeggio pontile MAXCOM)	250	Lat. Long.	37°14'18''.0 N 015°12'45''.0 E
2G	Area ancoraggio 2G	300	Lat. Long.	37°12'39''.0 N 015°12'24''.0 E
3G	Area ancoraggio 3G	375	Lat. Long.	37°12'26''.0 N 015°12'28''.0 E
4G	Area ancoraggio 4G	300	Lat. Long.	37°12'15''.5 N 015°12'43''.0 E
5G	Area ancoraggio 5G	185	Lat. Long.	37°12'37''.0 N 015°13'10''.0 E
6G	Area ancoraggio 6G	315	Lat. Long.	37°12'22''.0 N 015°13'23''.0 E
7R	Area ancoraggio 7R	300	Lat. Long.	37°11'38''.0 N 015°13'43''.0 E
8R	Area ancoraggio 8R	380	Lat. Long.	37°11'32''.0 N 015°13'26''.0 E
9R	Area ancoraggio 9R	420	Lat. Long.	37°11'25''.0 N 015°13'13''.0 E
10R	Area ancoraggio 10 R (ormeggio pontile liquidi ERG)	175	Lat. Long.	37°10'48''.0 N 015°.12'28''.0 E

