



Ministero delle Infrastrutture e
della Mobilità Sostenibili
Capitaneria di Porto
Gaeta

Servizio Sicurezza della Navigazione e Portuale
Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale

Prot. n. _____ Allegati ___ 1 ___

04024 Gaeta,
(P.d.c.: Servizio Sicurezza della Navigazione e Portuale - 0771-460100)
cpgaeta@mit.gov.it - cp-gaeta@pec.mit.gov.it

Al Regione Lazio
Direz. Infr. e Mobilità
Area Trasporto Marittimo – Aeroporti ed
Infrastrutture della Mobilità Sost.
infrastrutturemobilità@regione.lazio.legalmail.it
porti_trasporto_marittimo@regione.lazio.legalmail.it

e, p.c., Direziomare Civitavecchia
Circomare Terracina
Circomare Ponza
Locamare Formia
Locamare Ventotene

Argomento: nuovo contratto di servizio di trasporto marittimo di collegamento con le isole di Ponza e Ventotene.-

Riferimento: nota prot. n. 990419 del 11.10.2022.-

Seguito: foglio prot. 30165 del 12.10.2022.-

Facendo seguito a quanto emerso nel corso dell'incontro tenutosi lo scorso 11 ottobre in modalità VTC, si riportano, di seguito, singole schede pertinenti i porti regionali della provincia di Latina (Formia, Ponza, Ventotene, Terracina), predisposte dai rispettivi Comandi di porto, in indirizzo per opportuna conoscenza.

IL COMANDANTE
C.F. (CP) Angelo NAPOLITANO

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

Firmato Digitalmente da/Signed by:

ANGELO NAPOLITANO

In Data/On Date:

lunedì 7 novembre 2022 09:21:00

PORTO DI FORMIA

Il porto di Formia è classificato come scalo regionale di II^a cat. E di II^a classe con una superficie di circa 90.000 mq. una variazione di fondale che va da mt. 6,50 a mt. 7,50. Il regolamento di sicurezza identifica e disciplina le banchine ed il tipo di unità a cui sono destinate.

BANCHINA AZZURRA: lunga 160 mt. divisa in lato Ponente riservato agli ormeggi delle unità navali della Guardia di Finanza ed all'attracco di 2 navi traghetto e 2 aliscafi entrambi della Soc. LAZIOMAR in servizio di linea con le isole dell'arcipelago pontino. Lato levante riservato all'ormeggio delle unità da pesca.

BANCHINA VESPUCCI: lunga 260 mt. ed alta circa 2,50 mt. è riservata al traffico commerciale, mercantile e passeggeri con un pescaggio massimo di max 5 mt. Dotata in testata di n. 2 scivoli a pendenza verso l'interno del piazzale che scendono verso il mare fino ad un'altezza di 1,20 mt. Non è ancora del tutto operativa in quanto si è in attesa della bonifica archeologica dei fondali antistanti la banchina stessa il successivo rilievo batimetrico e la definitiva installazione dei corpi morti. E' stato recentemente definito, con delibera di giunta comunale, il Piano Regolatore Portuale, attualmente sottoposto a procedura V.A.S. Alla banchina Vespucci è asservita un'area di circa 6.000 mq. adibita a parcheggio auto pubblico e capolinea bus.

Le operazioni di bunkeraggio delle unità avvengono tramite un distributore fisso presso la banchina Azzurra mentre al molo Vespucci il bunkeraggio può avvenire tramite l'utilizzo di autobotti.

Quali utili informazioni da valorizzare in sede di gara, si rappresenta che:

- *"Le operazioni commerciali devono avvenire nella massima sicurezza per i passeggeri ed i veicoli, sotto la responsabilità del vettore. Il vettore è responsabile delle manovre di ormeggio/disormeggio dell'unità, nonché della gestione del traffico veicolare e pedonale, durante tutta le fasi successive allo sbarco e quelle che precedono l'imbarco, ivi comprese le operazioni di incolonnamento degli auto/motoveicoli nelle apposite corsie. L'esecuzione di tali operazioni dovrà avvenire sotto il controllo di un adeguato numero di dipendenti del vettore, in relazione al traffico passeggeri/merci, i quali dovranno assicurare, giornalmente, il corretto svolgimento delle operazioni portuali. I suddetti dipendenti dovranno, inoltre, indossare apposita divisa che li renda immediatamente riconoscibili dall'utenza portuale ed ogni dispositivo di protezione individuale necessario allo svolgimento in*

sicurezza del proprio compito. Le operazioni di gestione del traffico veicolare e pedonale dovranno essere assicurate dagli incaricati in piena autonomia, salvo il caso di eventuali disposizioni impartite direttamente dall'Autorità Marittima";

- **Disciplina della Nave all'ormeggio:**

"A bordo delle navi all'ormeggio, deve essere costantemente garantita la presenza del personale necessario per eseguire immediatamente qualsiasi manovra eventualmente ordinata dall'Autorità Marittima. Le unità prive di sistemazioni di alloggio per l'equipaggio dovranno comunque essere in grado di eseguire le manovre richieste entro 30 (trenta) minuti dall'ordine dato. Tutte le unità ormeggiate in banchina ad uso pubblico, dovranno assicurare la pronta reperibilità del Comandante e della componente minima dell'equipaggio in grado di garantire l'esecuzione di manovre, necessarie a garantire l'ormeggio di altre navi e devono:

- 1. ormeggiare in modo da non intralciare il transito, la manovra, l'ormeggio nonché l'esecuzione delle operazioni commerciali di altre unità;*
- 2. effettuare l'ormeggio con cavi idonei ed in numero sufficiente, rinforzandoli adeguatamente in caso di condimeteo marine sfavorevoli, nonché con un congruo numero di parabordi allo scopo di evitare incidenti. A tal uopo, per la tutela dell'ambiente marino e costiero, non è consentito l'utilizzo di oggetti, con funzione di parabordo, non galleggianti;*
- 3. eseguire prontamente movimenti lungo la banchina, anche su semplice disposizione verbale del personale dell'Ufficio Locale Marittimo di Formia.*



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
Ufficio Circondariale Marittimo di Ponza

PORTO DI PONZA

Il porto di Ponza è delimitato a est dalla banchina “molo Musco” (a sua volta riparato da una scogliera che gli corre parallelamente) mentre il canale di ingresso risulta sguarnito di protezione e, pertanto, completamente esposto ai venti da ENE ed ESE.

Le due principali banchine di ormeggio sono la c.d. “**banchina nuova**”, in località Punta Bianca, e proprio il c.d. “**molo musco**”.

Ad essi si aggiungono, per completezza di trattazione:

- la banchina “Tenente di Fazio”, nella parte sud del porto che ospita le unità da pesca e piccole imbarcazioni a causa di un limitato pescaggio e, nel periodo estivo,
- il c.d. “scalo Mamozio”, nella parte sud del porto che ospita piccoli natanti da diporto a causa di un limitato pescaggio;
- e, esclusivamente nella stagione estiva, alcuni “pontili galleggianti” privati ad uso esclusivo di natanti e imbarcazioni da diporto (tre in località Punta Bianca, uno in località Giancos, tre in località Santa Maria).

MOLO MUSCO

Il “Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del porto di Ponza” (Ordinanza n 14/2011 della Capitaneria di porto di Gaeta) ne destina l’impiego, a partire dal termine del tratto di banchina riservato all’ormeggio dei mezzi navali della Capitaneria di porto – Guardia Costiera e delle altre forze di polizia,

- **dalla 7° alla 10° bitta:** ad “*unità di linea che effettuano il trasporto di passeggeri, aventi una lunghezza non superiore a metri 40 (quaranta)*”¹. Inoltre, tale tratto di banchina, in particolare dalla 8° alla 10° bitta, “è consentito nelle ore diurne e senza intralciare le operazioni delle unità navali che effettuano il trasporto di passeggeri [...], l’ormeggio di unità da diporto e da pesca che devono effettuare le operazioni di rifornimento di gasolio agevolato (SIF) per lo stretto tempo necessario alle suddette operazioni”. Il fondale in questa zona oscilla tra i 4,20 metri ed i 4,90 metri;
- **dalla 11° alla 18° bitta:** l’ormeggio è riservato “*agli aliscafi e mezzi simili che effettuano collegamenti di linea per il servizio di trasporto passeggeri*”. Il fondale in questa zona oscilla tra i 4,20 metri ed i 4,90 metri;
- **dalla 18° alla 21° bitta** (testata molo musco): l’ormeggio è riservato, dal 01 maggio al 30 settembre, alle numerose unità che svolgono il servizio di trasporto passeggeri nell’ambito delle isole Pontine. Tali unità occupano, ad oggi, l’intero tratto di banchina e, *in profondità*, una doppia fila di ancoraggio.

Oltre che dalla destinazione d’uso e dai sopra evidenziati pescaggi, limitazioni all’ormeggio derivano dalla disponibilità di spazio in banchina e dalle manovre di ingresso/uscita dei mezzi, supervisionate dall’Ufficio Circondariale Marittimo di Ponza secondo un fitto piano accosti che, soprattutto nel periodo estivo, rende di difficile realizzazione un aumento dei traffici ad oggi già presenti.

¹ Tale lunghezza è ad oggi oggetto di deroga, adottando particolari condizioni d’ormeggio e di sicurezza, sino alla lunghezza fuori tutto dell’HSC “Agostino Lauro Jet” (42,60 metri). Fermo restando il limite imposto dal Regolamento, lievi aumenti di lunghezza potranno essere ammessi solo al termine di opportune valutazioni in funzione di dedicate condizioni d’ormeggio in sicurezza e previo vincolante nulla osta del Comandante del porto.

PUNTA BIANCA

Si tratta di una banchina avente lunghezza 40 (quaranta) metri, confinante

- ad est con uno “scalo d'alaggio” (che nel periodo estivo è sede di ancoraggio di numerosi natanti da diporto all'interno delle diverse concessioni demaniali marittime ad uso turistico-ricreativo, nonché di un pontile galleggiante privato ad uso esclusivo di natanti e imbarcazioni da diporto),
- e ad ovest con il secondo tratto di banchina, destinato nei suoi primi 15 (quindici) metri, in via preferenziale ed in ore diurne, all'ormeggio di unità che effettuano il rifornimento di carburante per il tempo necessario per lo stesso, caratterizzato da scogli affioranti e bassi fondali (e che, nel periodo estivo, è sede di ancoraggio di numerosi natanti da diporto all'interno delle diverse concessioni demaniali marittime ad uso turistico-ricreativo, nonché di due pontili galleggianti privati ad uso esclusivo di natanti e imbarcazioni da diporto immediatamente confinati con la banchina “punta Bianca”).

La banchina possiede 3 (tre) bitte, equamente distribuite: alle due estremità del tratto di banchina, ed una al centro della stessa, distante 20 (venti) metri dalle estremità.

Si ritiene, come si dirà meglio in seguito, che tale conformazione infrastrutturale influisca sulla larghezza delle unità ivi ormeggiabili (di punta, con poppa a terra) e sul corretto tiraggio dei cavi d'ormeggio.

Il “Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del porto di Ponza” (Ordinanza n 14/2011 della Capitaneria di porto di Gaeta) ne riserva l'impiego:

- **dalla 1° alla 2° bitta**, a partire dallo scalo d'alaggio: *“all'ormeggio di punta delle unità che effettuano servizio di linea”*. Il fondale in questa zona oscilla tra i 5,20 metri (estremità est) ed i 5,70 metri (centro banchina);
- **dalla 2° alla 3° bitta**: viene utilizzato dalle navi che effettuano servizio di linea nel periodo estivo ed inoltre, dal 1 maggio al 30 settembre, dalle unità che svolgono servizio di trasporto passeggeri nella tratta porto-Spiaggia del frontone. Il fondale in questa zona oscilla tra i 5,70 metri (centro banchina) ed i 3,70 metri (estremità ovest).

L'evoluzione delle unità per potersi ormeggiare di punta (poppa in banchina) avviene all'interno del porto. Come detto, le manovre all'interno del porto di Ponza risultano fortemente influenzate dai venti spiranti al momento dell'ormeggio: i venti da ENE ad ESE (levantini), ai quali il porto è fortemente esposto senza protezione alcuna, sollevano solitamente molto mare in rada e generano una fortissima risacca in porto; anche i venti da WNW ad WSW (ponente-maestro) sono temibili, poiché solitamente giungono con raffiche violente.

A seconda, quindi, delle condizioni meteomarine, il punto di evoluzione (e di cala dell'ancora) risulterà spostato verso est – in direzione testata molo musco, dove ormeggiano le unità che svolgono il servizio di trasporto passeggeri nell'ambito delle isole Pontine – o verso ovest, dove i fondali sono minori e le zone sono congestionate dalla presenza, nel periodo estivo, di unità da diporto.

Alla luce di tutte le sopraesposte considerazioni, delle zone d'ormeggio presenti e dei traffici da e verso il porto di Ponza, delle capacità evolutive (in termini di numero di timoni, motori ed eliche di manovra), delle lunghezze e delle larghezze di costruzione delle unità maggiori ad oggi impiegate nei traffici di linea² e che ormeggiano presso la banchina “Punta Bianca”, si ritiene che, al fine di garantire le condizioni di sicurezza nelle manovre e nell'ormeggio, **nei limiti di pescaggio ad oggi presente, le unità impiegate nel servizio di linea trasporto passeggeri non possano superare gli 80,00 (ottanta) metri di lunghezza fuori tutto e i 18,00 (diciotto) metri di larghezza di costruzione.**

² “DON FRANCESCO”: lunghezza fuori tutto 60,00 metri, larghezza di costruzione 16,50 metri; “QUIRINO”: lunghezza fuori tutto 69,59 metri, larghezza di costruzione 14,02 metri; “TETIDE”: lunghezza fuori tutto 71,15 metri, larghezza di costruzione 14,00 metri;

Ulteriori limitazioni potranno derivare dagli impianti di manovra dell'unità.

Anche in questo caso, oltre che dalla destinazione d'uso, dalle caratteristiche tecniche dei mezzi impegnate e dai sopra evidenziati pescaggi, limitazioni all'ormeggio derivano dalla disponibilità di spazio in banchina e dalle manovre di ingresso/uscita dei mezzi, supervisionate dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Ponza secondo un fitto piano accosti che, soprattutto nel periodo estivo, rende di difficile realizzazione un aumento dei traffici ad oggi già presenti.

IL COMANDANTE
T.V. (CP) Antonio BORRACCINO

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Antonio Borraccino', written over the printed name.

Porto di Terracina

Le limitazioni operative del porto di Terracina sono stabilite dal *Regolamento* approvato con Ordinanza n. 34/2017 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Terracina (<http://www.guardiacostiera.gov.it/terraccina/Documents/Ord.%2034-2017+reg+all.pdf> modificata con Ord. n. 38/2022 (<http://www.guardiacostiera.gov.it/terraccina/Documents/ORD%2038%202022%20POSTI%20AL%20TRANSITO%20PORTO%20TERRACINA.pdf>

Il *Regolamento*, all'art. 3, prevede in generale che *l'ingresso, l'uscita e la navigazione nel porto di Terracina sono interdetti alle Unità di lunghezza superiore a metri 50 ed aventi pescaggio superiore a metri 2,50*. Il medesimo articolo tuttavia impone: *"Tenendo conto delle possibili escursioni di marea ed eventuali formazioni di barre sabbiose non indicate nell'idrografia nautica corrente, le unità con pescaggio massimo prossimo ai predetti valori dovranno prestare ulteriore cautela nelle manovre di ingresso/uscita. I comandanti delle unità che si trovino in ingresso/uscita dal porto sono invitati a consultare il Portolano, le Tavole di marea e gli Avvisi ai naviganti rilanciati dalle Stazioni Radio Costiere"*.

L'art. 4 del *Regolamento* fissa tuttavia una deroga ai generali limiti operativi sopra indicati, relativa proprio alla porzione di porto più esterna, dove appunto ormeggiano anche le Unità da passeggeri¹: *"In deroga a quanto stabilito dall'articolo precedente, la navigazione delle unità con pescaggio compreso tra metri 2,50 e metri 4,00, ma comunque con lunghezza non superiore a metri 50, potrà essere consentita, esclusivamente nella porzione di Porto ricompresa tra i fanali di ingresso cifrati ai nn. 2304 (E1551)-2302 (E1550), e la radice del Molo Gregoriano, qualora il comandante dell'unità accerti con la strumentazione di bordo, sotto la sua esclusiva responsabilità, di avere un battente d'acqua sufficiente a garantire la navigazione in sicurezza"*.

I suddetti limiti operativi potrebbero subire delle variazioni in relazione alle risultanze dei rilievi batimetrici affidati dall'Amm.ne Regionale a Società specializzata con Determina G10575 del 4.8.2022, rilievi svolti da metà settembre a metà ottobre (vedasi Ord. 77/2022 di Circomare Terracina) e non sono stati ancora acquisiti i dati batimetrici aggiornati. Non può escludersi, pertanto, che si renda necessario, una volta visionati gli elaborati, aggiornare i limiti operativi del porto da parte dell'Autorità marittima, quale atto dovuto ex art. 81 CN e 59 RCN.

Si segnala che la presenza di una barra sabbiosa all'esterno del porto, costringe le Unità da passeggeri attualmente in servizio a compiere una ampia accostata verso nord per mantenersi a distanza dai bassi fondali, giungendo ad avvicinarsi alla costa ad una distanza

¹ Banchina Molo Gregoriano e la relativa radice (alle quali si applica appunto la citata deroga) sono destinate proprio alle operazioni commerciali (art. 9 punti 3 e 4 del Regolamento).

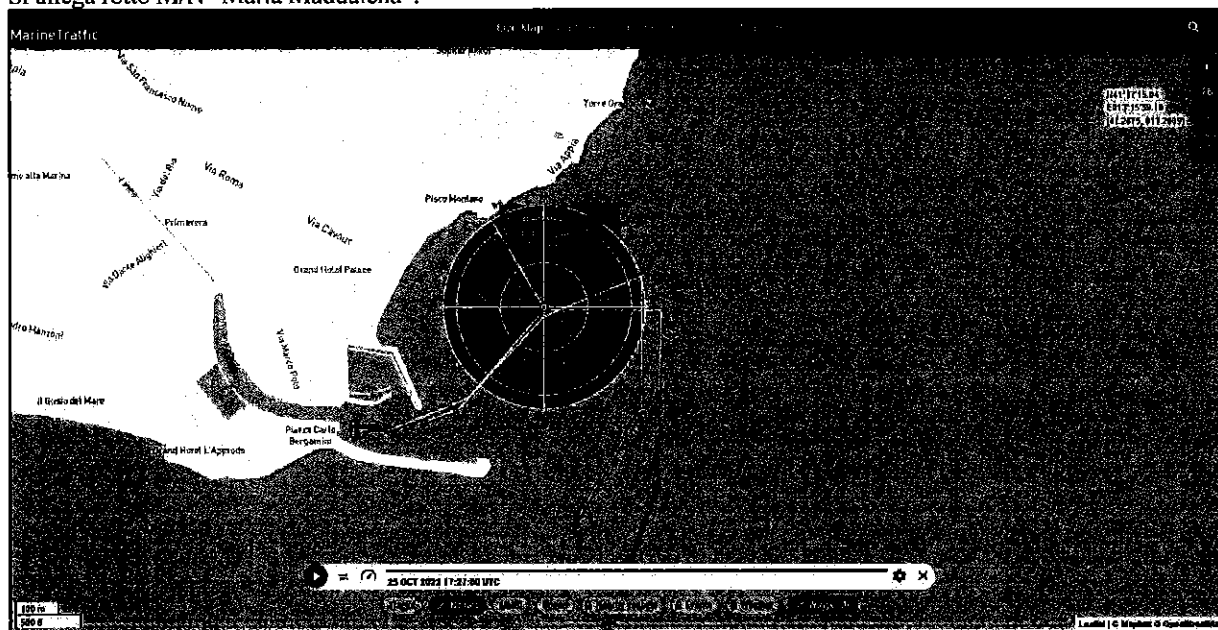
di quasi 200 metri. Si allega a titolo di esempio il tracciamento AIS della M/N Maria Maddalena in fase di ingresso ed uscita dal porto il 26 ottobre 2022 con condizioni meteomarine ottime (l'Unità ha una lunghezza inferiore ai 40 metri ed un pescaggio di circa 2,5 m).

Quali utili informazioni da valorizzare in sede di gara, si rappresenta infine che il menzionato *Regolamento* prevede:

- All'art. 9 punto 5, che *"Le operazioni commerciali devono avvenire nella massima sicurezza per i passeggeri ed i veicoli, sotto la responsabilità del vettore. Il vettore è responsabile delle manovre di ormeggio/disormeggio dell'unità, nonché della gestione del traffico veicolare e pedonale del piazzale Amm. Bergamini, durante tutta le fasi successive allo sbarco e quelle che precedono l'imbarco, ivi comprese le operazioni di incolonnamento degli auto/motoveicoli nelle apposite corsie. L'esecuzione di tali operazioni dovrà avvenire sotto il controllo di un adeguato numero di dipendenti del vettore, in relazione al traffico passeggeri/merci, i quali dovranno assicurare, giornalmente, il corretto svolgimento delle operazioni portuali, indicativamente negli orari compresi tra le ore 06.30 e le ore 10.00 e tra le ore 16.30 e le ore 21.00. I suddetti dipendenti dovranno, inoltre, indossare apposita divisa che li renda immediatamente riconoscibili dall'utenza portuale ed ogni dispositivo di protezione individuale necessario allo svolgimento in sicurezza del proprio compito. Le operazioni di gestione del traffico veicolare e pedonale dovranno essere assicurate dagli incaricati in piena autonomia, salvo il caso di eventuali disposizioni impartite direttamente dall'Autorità Marittima";*
- All'art. 10 la disciplina delle Navi all'ormeggio:
"A bordo delle navi all'ormeggio, ad eccezione delle unità da pesca e da diporto, deve essere costantemente garantita la presenza del personale necessario per eseguire immediatamente qualsiasi manovra eventualmente ordinata dall'Autorità Marittima. Le unità prive di sistemazioni di alloggio per l'equipaggio dovranno comunque essere in grado di eseguire le manovre richieste entro 30 (trenta) minuti dall'ordine dato. Tutte le unità ormeggiate in banchine ad uso pubblico, dovranno assicurare la pronta reperibilità del Comandante e della componente minima dell'equipaggio in grado di garantire l'esecuzione di manovre, necessarie a garantire l'ormeggio di altre navi e devono:
 1. *ormeggiare in modo da non intralciare il transito, la manovra, l'ormeggio nonché l'esecuzione delle operazioni commerciali di altre unità;*

2. *effettuare l'ormeggio con cavi idonei ed in numero sufficiente, rinforzandoli adeguatamente in caso di condimeteo marine sfavorevoli, nonché con un congruo numero di parabordi allo scopo di evitare incidenti. A tal uopo, per la tutela dell'ambiente marino e costiero, non è consentito l'utilizzo di oggetti, con funzione di parabordo, non galleggianti;*
3. *eseguire prontamente movimenti lungo la banchina, anche su semplice disposizione verbale del personale dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Terracina. Alle unità in sosta è fatto divieto di:*
 1. *occupare posti di ormeggio diversi da quelli individuati dal presente regolamento, ovvero individuati all'occorrenza dal Comandante del Porto;*
 2. *compiere, in banchina, operazioni di prove di forza con motori in moto ed elica in movimento, senza l'autorizzazione del Comandante del Porto;*
 3. *ormeggiare mediante l'impiego di gavitelli/corpi morti, ad eccezione di quelli autorizzati dall'Autorità concedente.*
 4. *effettuare manovre lungo le banchine, senza aver ottenuto il previsto nulla-osta dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Terracina;*
 5. *ormeggiare all'imboccatura del bacino di ingresso/uscita, salvo casi eccezionali valutati e disposti dall'Autorità Marittima."*

Si allega rotto M/N "Maria Maddalena":



Referente per ulteriori info: Tenente di Vascello Lorenzo TEMPESTI cell. 3453502699

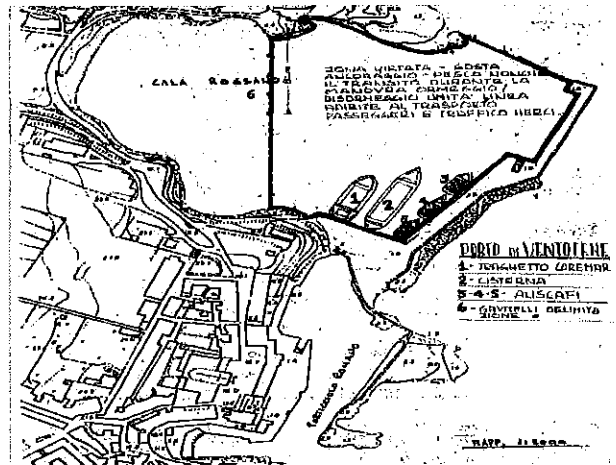


Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
Ufficio Locale Marittimo di Ventotene

PORTO DI VENTOTENE

All'attualità la struttura portuale regionale di Ventotene non ha un regolamento attuativo di sicurezza che ne disciplini in maniera organica l'operatività.

Gli aspetti tecnici e le limitazioni operative del bacino portuale denominato "Porto Nuovo" sono fondamentalmente ricadenti nell'alveo delle norme discendenti dal Codice della Navigazione e dal relativo Regolamento di attuazione e sono in linea di massima delineate nell'Ordinanza n. 56/90 della Capitaneria di porto di Gaeta (<http://www.guardiacostiera.gov.it/gaeta/Documents/Gaeta-56-90.zip>), in cui si prevede il divieto di svolgere qualsivoglia attività nello "specchio acqueo del porto interessato dalla manovra di ormeggio/disormeggio delle unità di linea adibite al trasporto commerciale di merci e passeggeri".



Ordinanza n. 56/90 della Capitaneria di porto di Gaeta - estratto

All'attualità, all'interno del bacino del "Porto Nuovo", insistono i seguenti punti di ormeggio:

- **Stazione rifornimento carburanti ENI/AGIP**, lato ovest: punto di ormeggio (scivolo) di navi commerciali più piccole¹, ormeggiate con la poppa verso terra, impiegate nel trasporto di merci pericolose quali gas propano liquido e talvolta in misura minore gasolio. Qui il fondale è di circa 3,7 metri;
- **Bacino sud-ovest**: presenza di pontili galleggianti privati esclusivamente destinati all'ormeggio di unità da diporto;
- **Banchina commerciale**: punto di ormeggio delle navi ro-ro passeggeri che effettuano servizio di linea². L'evoluzione delle unità per potersi ormeggiare di punta (poppa in banchina) avviene all'interno del porto. E' consentito, nella misura in cui ciò non risulti d'impedimento e/o ostacolo alle operazioni delle unità di linea, l'ormeggio da parte delle unità da diporto alla banchina pubblica, nel lasso di tempo compreso tra l'ultima manovra serale e la prima manovra giornaliera delle navi di linea. Qui il fondale è di circa 5,0 metri;

¹ "MARIA MADDALENA": lunghezza fuori tutto 38,91 metri, larghezza di costruzione 8,56 metri; "CARLOFORTE": lunghezza fuori tutto 47,49 metri, larghezza di costruzione 11,68 metri.

² "DON FRANCESCO": lunghezza fuori tutto 60,00 metri, larghezza di costruzione 16,50 metri; "TETIDE": lunghezza fuori tutto 71,15 metri, larghezza di costruzione 14,00 metri.

- **Banchina di levante (sud):** destinato all'ormeggio di lato di unità militari, in transito, e – nel punto in cui è presente il distanziatore – di unità veloci (HSC e aliscafi) che effettuano servizio di linea³. Qui il fondale è di circa 5,5 metri;
- **Banchina di levante (nord):** destinato all'ormeggio di unità da diporto.

In linea generale, il pescaggio del porto di Ventotene varia da una profondità minima di 3,5 metri all'angolo della banchina di levante fino ad una profondità massima di metri 7 al centro del porto il raggio di evoluzione è di 120 metri.

Si precisa che è in fase di conclusione l'iter istruttorio per la realizzazione di diversi interventi di ammodernamento dell'intero bacino portuale quali ad esempio tutta la serie di respingenti per le navi in servizio di linea, adeguamento delle bitte e degli anelli di ormeggio, il rifacimento del sistema di illuminazione portuale, l'allestimento di un adeguato sistema antincendio (ad oggi assente), la realizzazione di una passeggiata con corrimano in acciaio, un sistema di videosorveglianza dell'ambito portuale, ecc.

Si specifica altresì che dei due lotti di ammodernamento e riqualificazione dell'ambito portuale è stato realizzato solo il primo (realizzazione della c.d. "Stazione Marittima" ed annesso Punto di Primo soccorso), mentre resta da attuare il secondo lotto prevedente la realizzazione della pavimentazione marittima delle banchine commerciali.

IL REGGENTE

2° Capo Aiutante Np Andrea DONADIO

Firmato Digitalmente da/Signed by:
ANDREA DONADIO
In Data/On Date:
lunedì 7 novembre 2022 10:24:34

V° IL CAPO DEL CIRCONDARIO
T.V. (CP) Antonio BORRACCINO

Firmato Digitalmente da/Signed by:
ANTONIO BORRACCINO
In Data/On Date:
lunedì 7 novembre 2022 10:38:40

³ "LAURA": lunghezza fuori tutto 37,80 metri, larghezza di costruzione 7,00 metri; "MONTE GARGANO": lunghezza fuori tutto 31,20 metri, larghezza di costruzione 6,71 metri.

Molo Innocenziano, 28 / A – 00040 Anzio
P.D.C. Ufficio Tecnica ☎ / 📠 +39069844683



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Ufficio Circondariale Marittimo
Anzio

Sezione Tecnica / Amministrativa – Operativa

posta elettronica istituzionale: ucanzio@mit.gov.it

posta elettronica certificata: cp-anzio@pec.mit.gov.it

Alla CAPITANERIA DI PORTO DI
ROMA FIUMICINO
cp-romafiumicino@pec.mit.gov.it



Allegati: __//__

ARGOMENTO: Nuovo contratto di servizio di trasporto marittimo di collegamento con le isole di Ponza e Ventotene.

In ordine a quanto emerso e richiesto nel corso della VC svoltasi in data 11 ottobre u.s., con particolare riguardo ai limiti operativi dello scalo portuale di Anzio si rappresenta quanto segue:

Si premette che il vigente “Piano degli Ormeggi -Aree demaniali marittime portuali in uso alla Soc. Capo D’Anzio s.p.a.”, approvato con Ordinanza n.82/2019 dell’Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio (http://www.guardiacostiera.gov.it/anzio/Documents/82_2019.pdf), individua l’area dedicata all’ormeggio delle unità adibite al trasporto passeggeri, all’interno dello specchio acqueo portuale (com’è noto in concessione alla Marina di Capo D’Anzio), in corrispondenza dello scivolo di piazzale Sant’Antonio. Si riportano i dati tecnici – forniti dal pratico locale del porto – della suddetta area:

- A) Fondale minimo in banchina: 3,3 m su l.m.m.;
- B) Distanza tra le bitte: 20 metri;
- C) Altezza banchina: 1,30 metri;
- D) Larghezza dello scivolo:10 m.

In assenza di previsioni ordinatorie inerenti alla lunghezza massima prevista per le unità ivi operanti, in uno con la disomogeneità dei fondali (come meglio di seguito descritto) che caratterizza il porto di Anzio, l'ipotetica lunghezza di una nave all'ormeggio dovrà essere soggetta ad ulteriori approfondimenti sulla base della sua manovrabilità.

Tanto premesso, si rappresenta che alla luce delle vigenti Ordinanze, recanti le indicazioni per l'ingresso/uscita dal porto di Anzio unitamente al "*Regolamento del porto di Anzio*", approvato con Ordinanza n.130/2006 e ss.mm.ii., le attuali limitazioni operative vigenti fanno riferimento ad un pescaggio massimo di 3,60 metri praticabile sul canale navigabile, così come individuato dall' Ord. n.51/2019 (<http://www.guardiacostiera.gov.it/anzio/Documents/51.2019.pdf>) di quest'Autorità Marittima. Il medesimo provvedimento, all'art. 1, tuttavia avverte che: "*L'imboccatura e la rada del porto di Anzio sono interessati dalla presenza di banchi di sabbia in continua evoluzione. I fondali si presentano disomogenei e soggetti anche a significative variazioni in quanto interessati da fenomeni progressivi di insabbiamento naturale con la presenza di varie aree caratterizzate da minore fondale che richiedono, ai fini della sicurezza della navigazione, della salvaguardia della vita umana in mare, nonché a difesa dell'ambiente marino particolari cautele nelle manovre di entrata e uscita dal porto. Pertanto i Comandanti delle unità in ingresso ed in uscita al/dal porto di Anzio dovranno valutare la fattibilità della manovra ovvero se intraprendere o meno la navigazione di ingresso/uscita al/dal porto in funzione delle caratteristiche della propria unità nonché in relazione alla situazione batimetrica ed evoluzione del canale navigabile, al pescaggio, alla distribuzione dei pesi a bordo alle condizioni meteomarine in atto ed allo stato delle maree*". Le sopracitate disposizioni vanno ad integrarsi con quanto prescritto dall'Ordinanza n.31/2015 (http://www.guardiacostiera.gov.it/anzio/Documents/31_2015.pdf), con particolare riguardo all'art.1 lett.b) "*E' comunque sempre vietata l'uscita/l'ingresso da/nel bacino portuale a tutte le unità aventi pescaggio massimo di sicurezza tale da non consentire all'unità medesima di avere sempre sotto la chiglia o appendice/i immersa/e un "franco sotto-chiglia" pari a 0.30 metri con condizioni di marea non negativa e condizioni meteomarine assicurate, adottando in ragione della mutevolezza dei fondali, ogni ulteriore cautela preventiva suggerita dalla buona perizia marinaresca*".

Invero, si partecipa, tuttavia, che i limiti operativi attualmente previsti potrebbero, nel breve-medio periodo, subire delle variazioni in relazione ai dati pervenuti da parte della Società Progesub s.r.l., la quale, com'è noto, su commissione dell'Ente Locale, ha svolto dei rilievi batimetrici, di tipo *multibeam*, dei fondali dell'area portuale. Per completezza d'informazione si partecipa altresì che le predette risultanze, così come pervenute, non sono conformi al "*Disciplinare Tecnico per la standardizzazione dei rilievi idrografici*" e pertanto, al fine di poter valorizzare quanto pervenuto, quest'Ufficio ha richiesto l'integrazione dei dati e la produzione della documentazione tecnica, prevista dall'Annesso 2 del predetto Disciplinare. All'esito di tale acquisizione/elaborazione e valutazione dei dati, è pertanto presumibile l'emanazione di un nuovo provvedimento ordinatorio da parte di quest'Ufficio Circondariale teso all'aggiornamento dei limiti operativi del porto.

Ad ogni buon fine e per completezza di rapportazione, si partecipano altresì le limitazioni operative del porto di Anzio legate alle sole caratteristiche tecnico-strutturali della banchina del cosiddetto 3° braccio (area commerciale del porto):

- a) Fondale minimo in banchina: 4.10 m al l.m.m.;
- b) Lunghezza di banchina disponibile: 300 m per ormeggi di fianco/80 m per ormeggi di poppa;
- c) Distanza bitte: 25 m;
- d) Altezza banchina: 1,30 m.

In ultimo e ad ogni buon conto, si richiama l'art. 6 del Regolamento del Porto liddove si prevede che "*l'ingresso e l'uscita dal Porto di tutte le unità, ad eccezione delle unità da pesca e da diporto, è consentito dall'alba al tramonto*" nonché agli artt. 17,18 e 19 recanti "DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER LE UNITÀ CON PASSEGGERI A BORDO - OBBLIGHI DEL COMANDANTE - IMBARCO E SBARCO DEI PASSEGGERI - RITARDI" con altresì particolare riguardo al disposto per cui "*gli aliscafi non dovranno navigare a scafo emerso sostenendosi sulle ali a meno di 500 metri a largo dell'imboccatura del porto di Anzio*".

Tanto si rapporta, restando a disposizione per ogni ulteriore, eventuale, approfondimento al riguardo.

Firmato Digitalmente da/Signed by:
NUNZIA PEZZELLA
In Data/On Date:
giovedì 3 novembre 2022 14:52:47

IL COMANDANTE
T.V. (CP) Nunzia PEZZELLA