

DARSENA NAUTICA DI LEVANTE REGOLAMENTO SPECCHIO ACQUEO COMUNE

Giugno 2020

aspmalo.A00 Portsofgenoa - Prot. 14/08/2020.0021744.U



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio - Via della Mercanzia 2 - 16124 Genova - CF/P.IVA 02443880998 - Tel. +39.010.2411
www.portsofgenoa.com - E-mail: segreteria.generale@portsofgenoa.com - Pec. segreteriagenerale@pec.porto.genova.it



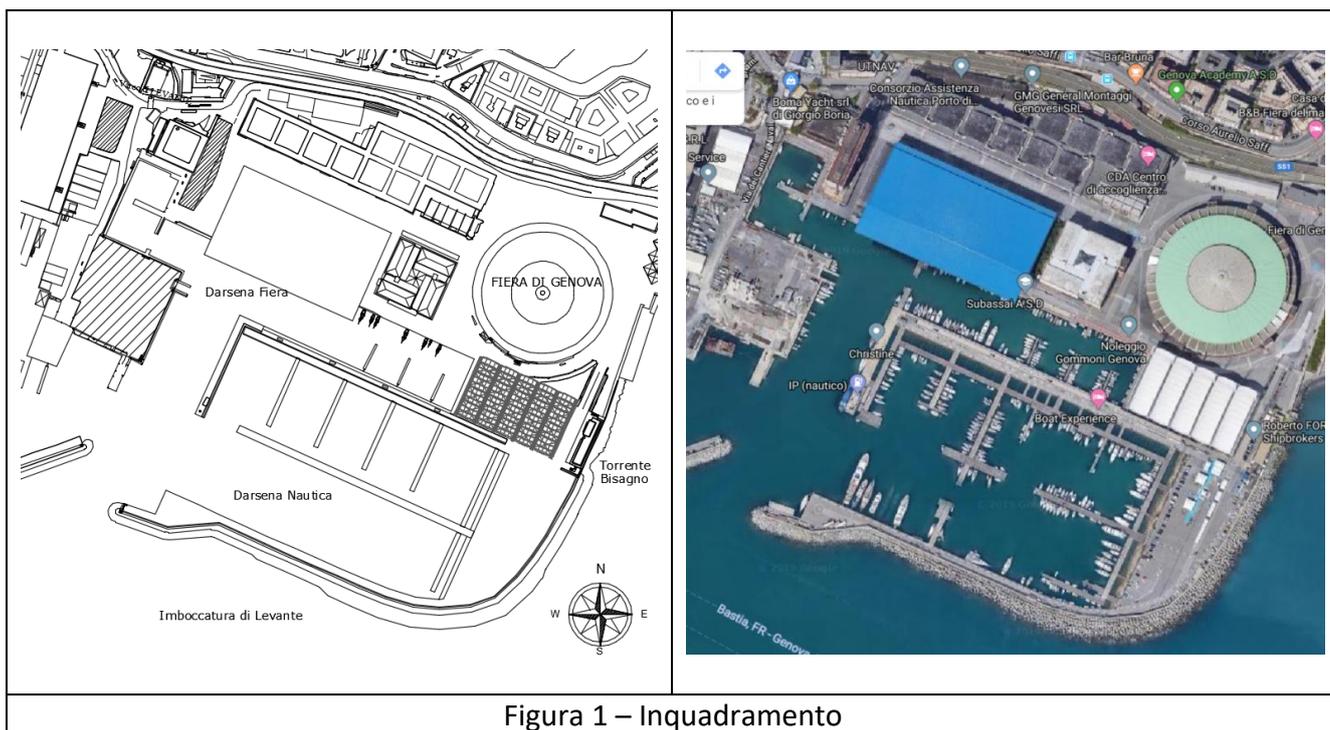
INDICE

1.	Premessa e scopo	3
2.	Riferimenti normativi e progettuali.....	3
2.1	Riferimenti normativi	3
2.2	Riferimenti progettuali	3
3.	Descrizione infrastrutturale della darsena	4
4.	Descrizione del piano di ormeggio	6
4.1	Criteri adottati	6
5.	Indicazioni.....	6
5.1	Velocità di transito.....	6
5.2	Dotazioni richieste ai concessionari	6
5.3	Precedenze	7
5.4	Manovre di ingresso/uscita	7
5.5	Navigazione notturna.	9
5.6	Interazione transito.	9
6.	Conclusioni.....	9



1. Premessa e scopo

Scopo del presente documento è regolamentare – oltre a quanto previsto dal Codice della Navigazione (R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e ss.mm.) e in aggiunta alle indicazioni dell’Ufficio Acosti della Capitaneria di Porto di Genova – il transito e l’utilizzo dello specchio acqueo comune nella Darsena Nautica di levante tramite raccomandazioni basate sull’esperienza e sulla prassi consolidata dei servizi tecnico nautici e dei concessionari coinvolti.



Il suddetto specchio acqueo è a servizio delle due società, Amico & Co (Rif. 1) e Porto Antico (Rif. 2), che hanno in concessione rispettivamente una porzione di specchio acqueo lato Sud e una porzione di specchio acqueo lato Nord.

2. Riferimenti normativi e progettuali

2.1 Riferimenti normativi

- Codice della Navigazione (R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e ss.mm.)

2.2 Riferimenti progettuali

Rif. 1: Titolo Concessorio Società Amico & Co

Rif. 2: Titolo Concessorio Porto Antico

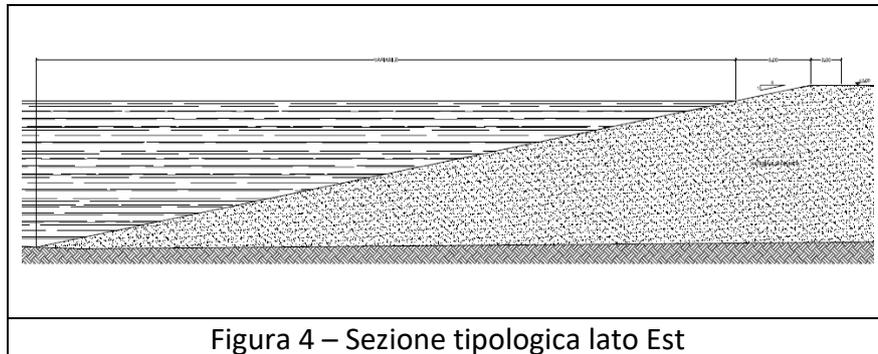


Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale

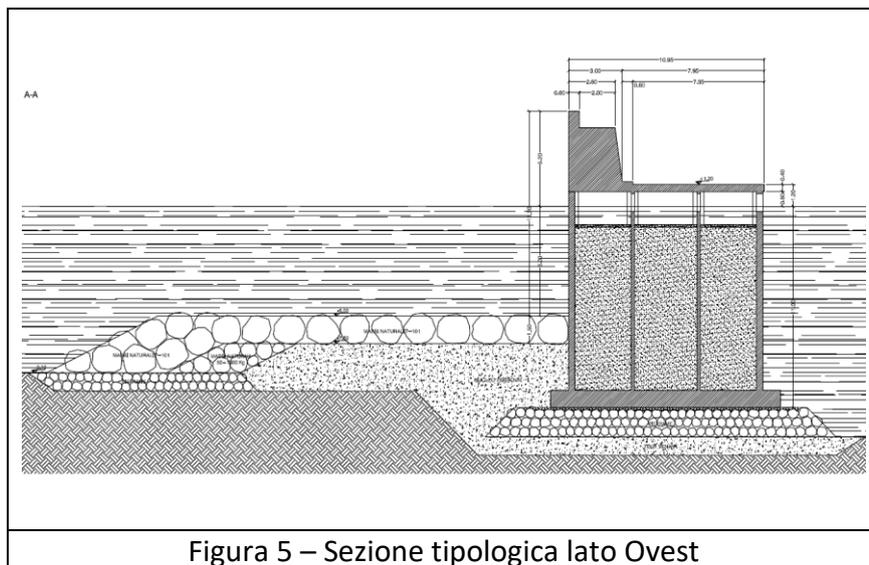
Palazzo San Giorgio - Via della Mercanzia 2 - 16124 Genova - CF/P.IVA 02443880998 - Tel. +39.010.2411
www.portsofgenoa.com - E-mail: segreteria.generale@portsofgenoa.com - Pec. segreteria.generale@pec.porto.genova.it



Banchina Est: scarpata in materiale di colmata con pendenza 1:5 di estensione variabile 30÷40 m, vedasi immagine seguente.



Banchina Ovest: banchina su cassoni cellulari prefabbricati in c.a. imbasati a quota – 11.00 m s.l.m., strato di massi naturali fino a 10 ton a protezione del basamento, come da immagine seguente.



La porzione di testa della banchina – come richiesto da Capitaneria di Porto nei tavoli tecnici - verrà eliminata per una lunghezza pari a 12.00 m, tale modifica permettere di aumentare la larghezza dell'accesso alla darsena Nautica e di aumentare il diametro del cerchio di evoluzione necessario per i navigli in ingresso allo ship lift (lato Darsena Tecnica).

Pontile lato Sud (futura costruzione): In corso la realizzazione di un nuovo pontile fisso su cassoni, radicato sulla banchina Sud, destinato all'ormeggio di poppa delle unità di maggiori dimensioni.

Opera di difesa principale, Diga Duca di Galliera

4. Descrizione del piano di ormeggio

4.1 Criteri adottati

La struttura e le caratteristiche del piano di ormeggio tengono conto di quelle che sono le esigenze dimensionali e di operatività delle unità di riferimento per le attività svolte dai Concessionari, oltretutto delle proposte di piano di ormeggio dagli stessi trasmesse.

Le dimensioni dei posti barca sono state scelte con adeguati franchi laterali per consentire un agevole ingresso/uscita da parte di ogni unità e adeguati franchi a poppa e a prua per tener conto della distanza dalla banchina e dell'ingombro degli ormeggi di prua anche sotto il pelo acqua; tali franchi sono delle concordi con le dimensioni minime previste dalle Raccomandazioni PIANC.

Per quanto riguarda la larghezza dei canali di transito e dei cerchi di evoluzione – stimati garantendo in corrispondenza delle catenarie e dei corpi morti un pescaggio libero pari a 3.50 m – le dimensioni non raggiungono i valori previsti dalle Raccomandazioni PIANC; nonostante ciò si ritiene che i margini di sicurezza siano comunque accettabili in considerazione dell'elevata manovrabilità dei navigli, del supporto dei servizi tecnico nautici e della protezione di tale specchio acqueo offerta non solo dalle strutture delle banchine e dalle relative mantellate, ma anche dalla diga foranea principale.

Tutte le unità navali verranno ormeggiate di poppa in banchina o sul nuovo pontile fisso previsto a progetto. Per quanto riguarda gli ormeggi di prua essi avverranno con catenari e corpi morti posti su fondale marino ad una batimetrica di circa -10 m s.l.m.m..

5. Indicazioni

Le manovre di natanti, imbarcazioni e navi dovranno essere svolte attraverso l'osservanza dei requisiti di sicurezza della navigazione e se del caso attraverso l'utilizzo di servizi tecnico/nautici, a carico dell'armatore/concessionario. Al fine di garantire tali requisiti di sicurezza, vengono di seguito riportate alcune integrative disposizioni operative che dovranno essere condivise e adottate dai concessionari e quindi trasmesse alla Capitaneria di Porto.

5.1 Velocità di transito

La velocità massima all'interno della darsena nautica è pari a 3 nodi per le navi da diporto, e pari a 5 nodi per le imbarcazioni ed i natanti.

5.2 Dotazioni richieste ai concessionari

Gli uffici operativi di entrambi i concessionari dovranno essere dotati di strumenti di comunicazioni VHF con canale prestabilito.

Il canale VHF prestabilito dovrà essere comunicato alle imbarcazioni, alle navi da diporto e a tutti i soggetti che potrebbero essere coinvolti nelle operazioni di manovra e ormeggio.

I natanti sono esentati dal possesso di strumenti di comunicazioni VHF.

Per le manovre legate ad imbarcazioni superiori ai 90 m, il Concessionario deve avere a disposizione un'imbarcazione con gancio traino certificato.



5.3 Precedenze

I natanti devono dare la precedenza ad imbarcazioni e navi, in generale, in caso di traffico nelle acque interne della darsena nautica le unità di minori dimensioni devono facilitare la manovra alle unità di maggiori dimensioni.

A parità di dimensioni e tonnellaggio, la precedenza deve essere data alle unità in uscita.

5.4 Manovre di ingresso/uscita

Le manovre di ingresso/uscita dalla marina devono essere comunicate da tutti gli utenti (imbarcazioni e navi) tramite l'utilizzo del canale VHF.

Manovra delle imbarcazioni del Corpo Piloti

Le manovre e il transito delle pilotine del Corpo Piloti hanno precedenza su ogni altra imbarcazione.

Manovra delle unità minori di 90 m.

La manovra di unità minori di 90 m è svolta in modo autonomo.

Manovra delle unità da 90 m e/o oltre i 500 grt.

E' confermata la prassi vigente per le navi oltre i 500 grt, secondo la quale la manovra è programmata ed eseguita sotto la supervisione di un pilota del porto e con l'assistenza degli ormeggiatori del porto di Genova.

La rotazione dell'unità deve avvenire esternamente alla marina, la percorrenza del canale centrale è consentita a marcia indietro, in linea con l'ormeggio, durante la marcia indietro la velocità da rispettare è pari a 2 nodi, al fine di limitare gli effetti del moto ondoso provocato dalla propulsione sui natanti ormeggiati.

La manovra deve essere eseguita con il supporto dei Piloti del porto.

Deve essere prevista l'assistenza di un mezzo nautico leggero di ausilio al governo (ormeggiatori) e di un mezzo con gancio traino certificato del concessionario/gestore della marina.

In fase di manovra, il traffico deve essere interdetto nel canale ad imbarcazioni, natanti e navi.

La manovra deve essere svolta in condizioni meteo favorevoli, a giudizio del comandante della nave e del pilota.

Manovra delle unità da 100 e 110 m, nell'area in prossimità dell'imboccatura della marina, banchina sud lato ovest.

Questo tipo di manovra è solitamente supportata dal coinvolgimento preventivo dei piloti del porto e dalla preliminare definizione di ogni singola manovra con il comandante dell'unità, di concerto con il pilota e con il supporto del Concessionario per quanto riguarda la definizione dell'assistenza di mezzi nautici e di operatori a terra, inoltre il Concessionario è responsabile della gestione delle eventuali altre manovre concomitanti.

Durante la manovra, rimangono valide le prescrizioni per i navigli di dimensioni minori, quindi il traffico deve essere interdetto nel canale ad imbarcazioni, natanti e navi e la manovra deve essere eseguita in condizioni meteo favorevoli, a giudizio del comandante della nave e del pilota.



Manovra di unità caratterizzate da operatività limitata.

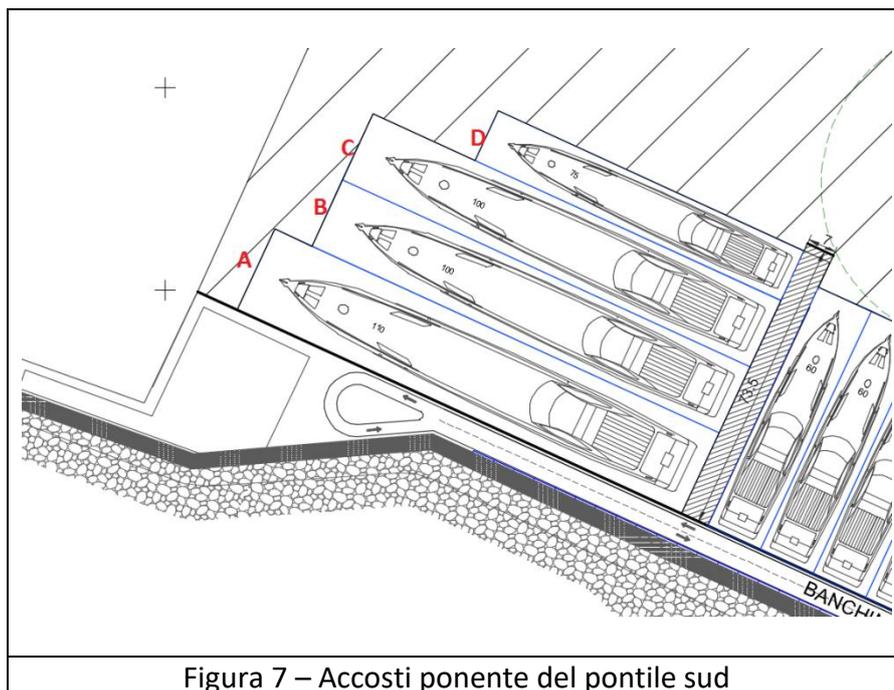
Per natanti di lunghezza inferiore ai 35 m, in cui risultino non funzionanti parzialmente o totalmente i mezzi di governo principali o ausiliari e la cui manovra viene assistita da altri mezzi della marina, non è necessario presentare al gestore della marina ed agli uffici competenti delle modalità di esecuzione della manovra

Per navi oltre i 35 metri in cui risultino non funzionanti parzialmente o totalmente i mezzi di governo principali o ausiliari, si prescrive la preventiva presentazione al gestore della marina ed agli uffici competenti delle modalità di esecuzione della manovra, che dovrà prevedere la presenza di mezzi nautici ausiliari per il governo dell'unità nelle acque interne la marina, in misura idonea alla tipologia e dimensione dell'unità e delle condizioni operative della stessa, sotto la responsabilità del comando nave.

Resta inteso che la manovra deve essere eseguita in condizioni meteo favorevoli, a giudizio del comandante della nave.

Requisiti per ingresso/uscita dal pontile della banchina sud

Il lato ponente del pontile della banchina lato sud permette l'accosto di 4 navigli, vengono riportati i requisiti minimi per consentire le manovre in tale porzione di specchio acqueo, faremo riferimento alla seguente nomenclatura: nave A (posto max 110 m); nave B (posto max 100 m); nave C (posto max 100 m) e nave D (posto max 75 m).



Caso A: Navi in accosto con lunghezza pari o inferiore a 90 m

Nessuna prescrizione

Caso B: Navi in accosto con lunghezze pari a 110 e 100 m



Ingresso/uscita nave A concesso esclusivamente con ormeggi B libero, necessario guardare verso nord ormeggi C e D;

Ingresso/uscita nave B concesso con ormeggi A occupato e C libero, necessario guardare verso nord ormeggio D;

Ingresso/uscita nave C concesso con ormeggio D libero;

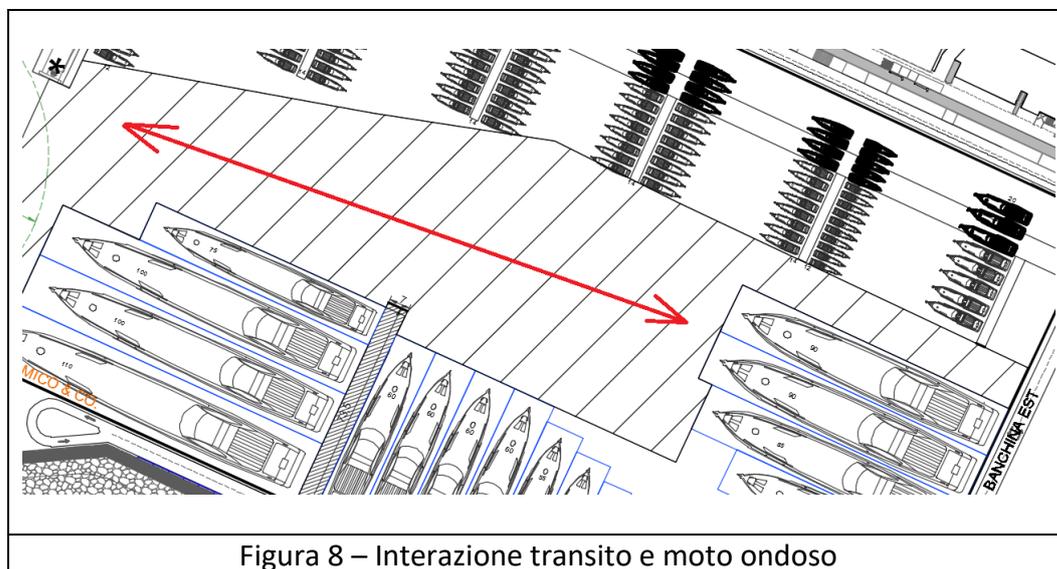
Ingresso/uscita nave D nessuna prescrizione.

5.5 Navigazione notturna.

Si ricorda che durante la navigazione notturna all'interno del porto è obbligatorio l'uso dei fanali.

5.6 Interazione transito.

Per quanto riguarda l'eventuale interazione (moto ondoso) fra il transito delle navi da 90 m e 85 m verso la banchina est e le imbarcazioni all'ormeggio nella banchina nord, si ritiene che il fenomeno possa essere trascurabile in quanto gli organi di propulsione principale delle 85/90 m producono effetti parallelamente alla banchina nord ed oltre i 2 m di profondità, i fenomeni prodotti dall'utilizzo di bow-thruster hanno entità analoga (potenze paragonabili) agli organi di propulsione delle imbarcazioni in accosto alla banchina nord. Comunque gli eventuali effetti d'interazione dovranno essere monitorati durante un periodo di prova (durata pari a 12 mesi) al fine di valutare al termine dello stesso se sia necessario adottare delle misure mirate, come l'utilizzo di pontili galleggianti con protezione in testata.



6. Conclusioni.

Le presenti indicazioni, relative alla fruizione dello specchio acqueo in oggetto, verranno valutate durante un "periodo di prova" pari a 12 mesi, al termine del quale potranno essere modificate o



validate dai concessionari e dalla Capitaneria di Porto in funzione dei riscontri raccolti durante la pratica.

La Capitaneria di Porto e l'Autorità di Sistema Portuale potranno disporre il movimento delle imbarcazioni e gli spostamenti di ormeggio, che si palesino necessari in caso di emergenza, per particolari motivate esigenze connesse con l'operatività dello specchio acqueo.

