



ORDINANZA N. 20/2021

OGGETTO: Regolamento per la circolazione delle merci pericolose in colli nei Porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e nel Pontile di Cavo

IL PRESIDENTE

Visto il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in data 4 marzo 2021, n. 88, con cui il sottoscritto è stato nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale (da ora in avanti, per brevità, *AdSP MTS*) per la durata di un quadriennio a far data dal 14 marzo 2021;

Vista la Legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni e integrazioni, in particolare:

- l'art. 6, comma 4, lettere a (...*indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, ...omissis.... All'autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza...omissis...*);
- l'art. 6, comma 4, lettere d (*coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale*);
- l'art. 8, comma 3, - lettera g (*provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, fatto salvo quanto previsto dalle disposizioni in materia di sportello unico doganale e dei controlli, nonché al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali. In particolare, per il raccordo delle funzioni e la velocizzazione delle procedure, promuove iniziative di reciproco avvalimento fra organi amministrativi operanti nei porti e nel sistema di riferimento, secondo criteri definiti con atti di intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero della salute e gli altri Ministeri di volta in volta competenti. Il presidente può, altresì, promuovere la stipula di protocolli d'intesa fra l'autorità e le altre amministrazioni operanti nei porti per la velocizzazione delle operazioni portuali e la semplificazione delle procedure;*);
- l'art. 8, comma 3 – lettera m (*amministra le aree e i beni del demanio marittimo, ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il Comitato di gestione, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione*);
- l'art. 8, comma 3 – lettera p (*..omissis...può disporre dei poteri di ordinanza di cui all'art. 6, comma 4, ...omissis...*);

Visto il “Regolamento sull'ordinamento degli uffici dell'AdSP-MTS”, approvato con provvedimento presidenziale n. 120/2019 del 16 ottobre 2019;



Visto l'organigramma dell'AdSP, approvato con provvedimento presidenziale AdSP MTS n. 123/2019 del 17 ottobre 2019 recante;

Visto il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 272, recante l'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485;

Visto il Regolamento (CE) N. 725/2004 del Parlamento Europeo del 31 marzo 2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, pubblicato il 29.4.2004 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea;

Visto il Decreto Legislativo 6 novembre 2007, n. 203 “Attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana il 9 novembre 2007, n. 261 (Supplemento Ordinario);

Preso atto delle previsioni dei piani di security delle banchine pubbliche dei porti di Piombino e Portoferraio, redatti secondo le previsioni del sopra richiamato Reg. (UE) n. 725/04;

Preso atto delle previsioni dei piani di security dei porti di Piombino e Portoferraio, redatti a secondo le previsioni del D. Lgs. n. 203/07;

Viste le Ordinanze della (soppressa) Autorità Portuale di Piombino:

- n. 09/2006, recante il “Regolamento per il transito e la sosta delle merci pericolose nel porto di Piombino”;
- n. 07/14, in data 6 giugno 2014, recante il “Regolamento generale di sicurezza del porto di Piombino”;

Viste le Ordinanze dell'AdSP-MTS:

- n. 07/2012 datata 04.05.2012, recante “Porto di Portoferraio - Regolamentazione delle destinazioni delle banchine e dei piazzali di imbarco”;
- n. 04/20 del 28 febbraio 2020, con cui è stata approvata la Regolamentazione allegata “Porto di Piombino - Regolamentazione delle destinazioni e degli usi delle banchine e dei piazzali”;
- n. 28/20 del 26.12.2020 recante “Applicazione delle tariffe ai passeggeri e mezzi al seguito nei porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo”;

Visto il Decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2005, n. 134, recante il “Regolamento recante disciplina per le navi mercantili dei requisiti per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di merci pericolose”;

Visto il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 303, in data 7 aprile 2014, recante le “Procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (Transshipment) delle merci pericolose” e ss. mm. e ii.;

Visto il vigente “Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, per l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali, nonché per la fornitura di lavoro



temporaneo nei porti dell'AdSP-MTS" approvato con provvedimento presidenziale AdSP MTS n. 2 del 4 gennaio 2021;

Tenuto conto delle norme vigenti nel porto di Piombino emanate dalla competente Autorità Marittima, in materia di disciplina degli accosti, in particolare l'Ordinanza n. 97/2007 del 20 agosto 2007;

Visti i rilevanti articoli del Codice della Navigazione e del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima);

Vista la Legge 7 agosto 1990, n.241 e successive modificazioni e integrazioni;

Dato atto della problematica sorta nel corso del 2020 relativa all'emergenza di approvvigionamento dei carburanti all'Isola d'Elba, ed in particolare delle riunioni convocate dalla Regione Toscana, con la partecipazione di tutti i soggetti, pubblici e privati, interessati incaricata dal Prefetto di Livorno ad approfondirne gli aspetti commerciali al fine di assicurare la regolare continuità del servizio;

Preso atto in tale contesto dei contributi forniti in particolare delle Autorità Marittime di Portoferraio e Piombino, nonché dal Comando Provinciale dei VV.F.;

Vista la nota del Servizio Chimico di Porto del 19/05/2021, acquisita a protocollo in entrata con il n. 21340;

Vista l'Analisi della sicurezza delle attività di trasporto merci pericolose in colli nel porto di Piombino e di Portoferraio, redatta dall'ing. Tommaso Chiavistelli, quale Caposervizio della Direzione Sicurezza, Ambiente e Servizi in data 3 maggio 2021, acquisita in atti, e preso atto in particolare delle relative conclusioni per cui *dalle valutazioni effettuate si evince che le frequenze di accadimento degli eventi incidentali hanno dei valori molto bassi e, per scenari incidentali diversi dalla dispersione, la credibilità degli scenari finali risulta sempre minore di valori dell'ordine di 10^{-8} . Sulla base delle attuali metodologie di Analisi di Rischio di incidente rilevante, gli eventi origine con frequenza inferiore a 1×10^{-6} ev/anno, (un evento ogni milione di anni), sono considerati "ragionevolmente non credibili" e, salvo casi particolari, in generale si trascura di valutarne le conseguenze in termini di scenari. Per questi ultimi la soglia di riferimento normalmente assunta, e assunta nel presente studio, come soglia di "non ragionevole credibilità" è pari a 1×10^{-7} ev/anno.*

Vista la relazione istruttoria del Responsabile del Procedimento, nonché Caposervizio del Presidio di Piombino della Direzione sicurezza, ambiente e servizi, acquisita a protocollo interno con nota n. 24816 del 07/06/2021;

Attesa la necessità di aggiornare la regolamentazione relativa alla circolazione dei veicoli che trasportano merci pericolose in colli per il porto di Piombino, nonché di adottare analoga regolamentazione per i porti di Portoferraio, Rio Marina e il pontile di Cavo;

Tenuto conto che la circolazione stradale delle merci pericolose in colli è disciplinata dai rilevanti articoli del Codice della Strada, in particolare dall'articolo 168;

Visto il Codice della Strada di cui al D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, e ss. mm. ii., e il relativo Regolamento di esecuzione;



Tenuto conto che al punto 6.8 dell'Allegato al sopra richiamato Decreto n. 303 del 7 aprile 2014, è previsto che *“Nei porti ove ha sede l'Autorità Portuale, ai fini dell'espletamento dei compiti attribuiti all'Autorità Portuale stessa e della velocizzazione e semplificazione delle operazioni portuali, l'Autorità Marittima informa l'Autorità Portuale dell'avvio della procedura per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi delle merci pericolose, con modalità che saranno definite a livello locale tra la stessa Autorità Marittima e l'Autorità Portuale, sentiti gli operatori locali interessati”*;

Tenuto conto che, ai fini della procedura informativa di cui al sopra richiamato punto 6.8 dell'Allegato al Decreto n. 303/2014, all'Autorità di Sistema Portuale le informazioni relative alle autorizzazioni all'imbarco e allo sbarco delle merci pericolose rilasciate dalla competente Autorità Marittima, sono trasmesse in tempo reale mediante un sistema informatico, già attivo e in utilizzo a tutti gli operatori per la formalizzazione delle istanze per l'imbarco e lo sbarco delle merci pericolose all'Autorità Marittima;

Ritenuto tuttavia, nell'ambito e limitatamente alla competenza connessa al coordinamento delle attività portuali di cui all'art. 6, comma 4 della L. n. 84/94, dettare specifiche indicazioni all'utenza rispetto alle modalità di circolazione in porto delle unità trasportanti merci pericolose in ADR;

Sentiti il Dirigente della Direzione Sicurezza Ambiente e Servizi, il Dirigente Preposto all'Ufficio Territoriale Portuale di Piombino e il Segretario Generale, ciascuno in ragione delle proprie competenze;

ORDINA

Articolo 1

1. È approvato il *“Regolamento per la circolazione delle merci pericolose in colli nei Porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e nel Pontile di Cavo”*, allegato alla presente Ordinanza, quale parte integrante e sostanziale.

Articolo 2

1. A ogni mezzo imbarcato nei porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e nel pontile di Cavo, che trasporti e/o abbia trasportato merci pericolose, sono applicate le *tariffe* di cui all'Ordinanza n. 28/20 in premessa citata.
2. Gli importi dovuti in applicazione delle tariffe di cui al precedente punto 1, sono riscossi dal vettore, dall'armatore, o dal raccomandatario marittimo per conto dell'AdSP MTS.
3. Gli importi riscossi dovranno essere riversati all'AdSP MTS entro la fine del mese successivo a quello nel quale si sono svolte le operazioni di imbarco, e rendicontati secondo le modalità previste dalla sopracitata Ordinanza 28/20.



4. In caso di ritardo nel pagamento delle Tariffe, il vettore, l'armatore, o il raccomandatario marittimo dovrà pagare interessi moratori al tasso applicato dalla Banca Centrale Europea alle sue più recenti operazioni di rifinanziamento principali maggiorato di 8 punti. Gli interessi moratori decorrono, senza che sia necessaria la costituzione in mora, dal giorno successivo alla scadenza del termine per il versamento.
5. L'applicazione degli interessi come sopra indicati non esclude sanzioni più gravi previste dall'ordinamento ai sensi dell'art. 646 del codice penale.

Articolo 3

1. Le disposizioni del Regolamento di cui al precedente Articolo 1 sono demandate ai competenti Presidi/Servizi dell'Ufficio Territoriale Portuale di Piombino.
2. La presente Ordinanza è pubblicata, a cura della Direzione Controllo Interno, Trasparenza, Anticorruzione e Formazione, sull'Albo online del sito istituzionale dell'AdSP per 120 giorni nonché nella sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale dell'AdSP MTS, secondo le previsioni di cui al D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33.
3. La presente Ordinanza entra in vigore dal giorno 1° luglio 2021.
4. A partire dalla data di entrata in vigore della Presente Ordinanza, è abrogata l'Ordinanza n. 09/06 della (soppressa) Autorità Portuale di Piombino.
5. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza.
6. Salvo che il fatto non costituisca più grave violazione, i trasgressori saranno perseguiti ai sensi degli articoli 1164, 1165 e 1174 del Codice della Navigazione.

IL PRESIDENTE

Dr. Luciano Guerrieri

Il Responsabile del Procedimento:	Direzione Sicurezza Ambiente e Servizi	 LUCIANO GUERRIERI AUT. PORTUALE MAR TIRRENO SETTENTRIONALE Presidente 24.06.2021 15:47:31 GMT+00:00
Approvato:	Dirigente Direzione Sicurezza Ambiente e Servizi	 STEFANO BIANCO AUT. PORTUALE MAR TIRRENO SETTENTRIONALE Capo servizio Sicurezza 17.06.2021 08:49:31 UTC
Approvato:	Dirigente Preposto dell'Ufficio Territoriale Portuale di Piombino	 Ennio De Luca AUT. PORTUALE MAR TIRRENO SETTENTRIONALE DIRIGENTE 24.06.2021 13:12:49 GMT+00:00
Approvato:	Il Segretario Generale	 CLAUDIO CAPUANO AUT. PORTUALE MAR TIRRENO SETTENTRIONALE DIRIGENTE 17.06.2021 09:36:51 UTC
		 MASSIMO PROVINCIALI AUT. PORTUALE MAR TIRRENO SETTENTRIONALE Segretario Generale 24.06.2021 15:45:30 UTC

Regolamento per la circolazione e il transito delle merci pericolose in colli, nei Porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e nel Pontile di Cavo

Articolo 1 Campo di applicazione

1. Salvo che non sia diversamente indicato, le norme del presente Regolamento si applicano alle merci pericolose trasportate in colli, in unità di carico/cisterne nonché ai vettori e ai recipienti vuoti (cisterne, bombole, fusti, ecc..) che abbiano trasportato merci pericolose, a meno che gli stessi non siano accompagnati da certificato attestante l'avvenuta bonifica e degassificazione, che circolano nei porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e nel Pontile di Cavo, in ragione delle competenze dell'Autorità di Sistema Portuale di cui alla legge 84/94 e ss.mm. e ii.
2. Le norme del presente Regolamento si applicano anche ai rifiuti pericolosi trasportati in colli, in unità di carico, destinati all'imbarco o provenienti dallo sbarco.

Articolo 2 Definizioni

1. Ai fini del presente Regolamento e, salvo che non sia diversamente ed espressamente indicato, valgono le seguenti definizioni:
 - Operazioni portuali: le attività di cui all'articolo 16 della legge 84/94;
 - Area portuale / Porto: gli ambiti portuali di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e del Pontile di Cavo;
 - AdSP: il competente Ufficio dell'Ufficio Territoriale Portuale di Piombino dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale;
 - Autorità marittima: gli Uffici marittimi competenti territorialmente quali articolazioni territoriali del Corpo delle Capitanerie di Porto;
 - VV.F.: Il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente;
 - Circolazione: il movimento e/o il transito di qualunque veicolo che trasporti merce pericolosa in area portuale;
 - Sistema informatico: sistema messo a disposizione dall'AdSP per la gestione ed il monitoraggio delle merci pericolose;
 - IMDG Code: Codice Internazionale Marittimo per il trasporto delle merci pericolose via mare, così come adottato dall'IMO con risoluzione A.81 (IV) del 27 settembre 1965 e ss.mm. e ii.;
 - ADR: Accordo Europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada;
 - Merci pericolose: le merci di cui all'IMDG Code e all'ADR, trasportate in colli, destinate all'imbarco e/o provenienti dallo sbarco nonché quelle che a vario titolo circolano in porto;

- Collo: l'imballaggio e il suo contenuto;
- Unità di Carico: i rotabili ferroviari, i veicoli stradali autopropulsi o rimorchiabili, i contenitori contenenti merci pericolose, le cisterne;
- Imballaggio: recipiente o qualsiasi mezzo di confezionamento approvato, utilizzato per contenere e preservare la merce pericolosa trasportata;
- Imbarco diretto: l'operazione che prevede il transito per via diretta della merce pericolosa, dai varchi portuali alla nave, senza alcuna sosta all'interno delle aree portuali;
- Sbarco diretto: l'operazione che prevede il transito diretto della merce pericolosa in sbarco, dalla nave al di fuori dei varchi portuali, senza alcuna sosta all'interno delle aree portuali;
- Sosta: permanenza nelle aree portuali delle merci pericolose in attesa di imbarco su di una nave, oppure delle merci pericolose sbarcate e destinate alla spedizione via strada o via ferrovia, ivi comprese quelle destinate al transhipment;
- Fermata: la temporanea sospensione della marcia nelle aree portuali se in area ove non sia ammessa la sosta, per consentire la salita o la discesa delle persone, ovvero per altre esigenze di brevissima durata
- Servizio Chimico di Porto: il servizio reso dai Consulenti Chimici di porto, come da circolare del Ministero dei Trasporti DEM/SP1160 del 10 dicembre 1999;
- Rifiuto pericoloso: rifiuto che presenta una o più caratteristiche di cui all'allegato I della parte quarta del decreto legislativo 152/06 e ss. mm. ii.
- Sosta inoperosa: l'occupazione di una banchina da parte della nave senza che questa svolga attività operativa, attività tecnica, sosta notturna e/o qualunque altra attività di interesse generale;
- Attività tecnica: il bunkeraggio, il rifornimento di provviste, il rifornimento idrico, il conferimento di sloop e/o gli interventi di manutenzione che riflettono direttamente sulla sicurezza della navigazione e il cui svolgimento possono essere effettuati solo ed esclusivamente a nave ferma e non intenta in altre operazioni;
- Sosta tecnica: l'occupazione di una banchina da parte di una nave per l'effettuazione di attività tecnica così come definita dal presente regolamento;
- Piano operativo giornaliero: il Piano di occupazione delle banchine predisposto giornalmente dall'AdSP.

Articolo 3

Accesso e circolazione delle merci pericolose

1. All'interno delle aree portuali possono accedere e circolare solo ed esclusivamente le merci pericolose:
 - a) destinate all'imbarco;
 - b) provenienti dallo sbarco;
 - c) provenienti dai o destinate ai depositi costieri situati in area portuale;
 - d) destinate al bunkeraggio e alle operazioni di travaso per il rifornimento delle bettoline;
 - e) destinate alle navi come provviste o forniture di bordo;
 - f) destinate ad altre attività che a vario titolo si svolgono nelle aree portuali;

- g) destinate alle aree private il cui accesso può avvenire solo ed esclusivamente dall'area portuale;
2. All'interno delle aree portuali si applicano, oltre alle disposizioni previste dal presente Regolamento, tutte le norme legislative e regolamentari in vigore in materia di trasporto di merci pericolose su strada.
3. Qualora durante il transito all'interno dell'area portuale dovessero verificarsi rotture o danneggiamenti dei colli o delle unità di carico contenenti merci pericolose oppure colaggi o perdite del contenuto dagli stessi, il conducente del veicolo con cui saranno trasportate le merci pericolose dovrà informare tempestivamente, l'AdSP, che provvederà ad informare l'Autorità Marittima, i Vigili del Fuoco e l'A.S.L.
- In relazione alla tipologia di merce pericolosa ed alla relativa scheda di sicurezza, a cura del conducente del veicolo, dovranno essere presi i primi provvedimenti atti a evitare eventuali o ulteriori pericoli derivanti dal danneggiamento del collo o dell'unità di carico o dalla perdita di contenuto dagli stessi.
- In particolare, la zona interessata dallo sversamento o su cui insiste il collo/l'unità di carico danneggiata, dovrà essere adeguatamente delimitata e vigilata a cura:
- a) del trasportatore, nel caso in cui l'inconveniente sia avvenuto lungo le strade portuali;
 - b) dell'impresa portuale/terminalista/nave, nel caso in cui l'inconveniente sia avvenuto all'interno delle aree interessate alle operazioni e ai servizi portuali, nonché durante le operazioni di imbarco e/o sbarco.
4. Fermo restando l'eventuale risarcimento del danno arrecato alle aree o ai beni pubblici, nei casi di cui al precedente comma 3, i soggetti di cui ai punti 3.a e 3.b dovranno:
- a) attenersi alle eventuali prescrizioni aggiuntive suggerite dal Servizio Chimico di porto a seguito di espressa richiesta dell'AdSP;
 - b) garantire in ogni caso la tempestiva eliminazione delle conseguenze dannose prodotte, nei termini e secondo le prescrizioni impartite dall'AdSP.
5. Le merci pericolose provenienti dallo sbarco della nave dovranno immediatamente lasciare l'area portuale, una volta completate le operazioni di sbarco.
6. L'accesso in area portuale di tutte le merci pericolose dovrà avvenire:
- a) nel porto di Piombino dal Varco 3 (Via di Portovecchio), per quelle aventi destinazioni le aree private e quelle destinate e/o provenire alle/dalle navi ormeggiate presso l'Area Magona e l'Area Mise del porto di Piombino, salvo che non sia diversamente indicato dall'AdSP con specifica disposizione;
 - b) nel porto di Piombino dal Varco 2, per quelle destinate e/o provenienti alle/dalle navi ormeggiate alle banchine Dente Nord, Banchina Trieste e Molo Elba, salvo che non sia diversamente indicato dall'AdSP con specifica disposizione;
 - c) nel porto di Piombino dal Varco 1, per quelle destinate e/o provenienti alle/dalle navi ormeggiate lungo la diga foranea, salvo che non sia diversamente indicato dall'AdSP con specifica disposizione;



- d) nel porto di Portoferraio da Via Zambelli (rotonda Coop), per quelle destinate e/o provenienti dai Moli 1 e 3, salvo che non sia diversamente indicato dall'AdSP con specifica disposizione;
- e) nel porto di Portoferraio da Viale Elba, per quelle destinate e/o provenienti agli/dagli altri moli;
- f) nel porto di Rio Marina dalla viabilità ordinaria;
- g) nel pontile di Cavo dalla viabilità ordinaria.

Al riguardo si allegano gli stralci planimetrici dei porti di Piombino e Portoferraio, i quali sono parte integrante e sostanziale del presente regolamento.

- 7. Per tutti i porti, prima dell'accesso in porto di mezzi trasportanti merci pericolose in colli, gli autisti dovranno eseguire un'ispezione visiva alle cisterne e a tutti i raccordi presenti, al fine di accertare che non vi siano eventuali perdite. Qualora dal controllo visivo dovessero essere accertate dispersioni, anche di lieve entità, il veicolo non dovrà accedere in area portuale. Ai soggetti di cui all'articolo 5, punto 2, è posto in capo l'onere di informare preventivamente gli autisti riguardo a tale adempimento.

Articolo 4

Deposito, Sosta e Fermata delle merci pericolose

- 1. Nell'area portuale, salvo i casi regolamentati con provvedimento a parte, sono vietati il deposito e la sosta delle merci pericolose. L'AdSP potrà disporre lo spostamento delle merci pericolose impropriamente depositate con spese a carico di chi le ha introdotte.
- 2. Potranno accedere in area portuale solo ed esclusivamente le merci pericolose autorizzate allo svolgimento delle attività di cui al precedente articolo 3 comma 1, subordinatamente alle seguenti condizioni:
 - a) per le merci pericolose di cui alle lettere a) e b) dell'articolo 3 comma 1, dovrà essere stata rilasciata l'autorizzazione della competente Autorità Marittima;
 - b) per quanto concerne le merci pericolose di cui alle lettere c), d), e), f) e g) dell'articolo 3 comma 1, dovranno essere state preventivamente assolve le procedure già previste dalle altre specifiche regolamentazioni emanate dall'AdSP, con particolare riferimento all'art. 34 del Regolamento di sicurezza del porto di Piombino, approvato con Ordinanza n. 07/2014.
- 3. Le merci pericolose in imbarco sui traghetti passeggeri di linea potranno accedere non prima di 30 minuti dalla partenza della nave, ed eventuali fermate saranno consentite, nel piazzale d'imbarco riservato alle operazioni di carico, solo per il tempo strettamente necessario all'espletamento delle procedure di imbarco.
- 4. Le merci pericolose dirette ai depositi costieri situati in area portuale potranno circolare in porto per il tempo strettamente necessario all'espletamento dell'operazione e il percorso dovrà essere



diretto all'impianto senza effettuare soste e fermate; a conclusione di tali attività dovranno immediatamente uscire dalle aree portuali.

5. Le merci pericolose dirette al bunkeraggio delle navi ed alle operazioni di travaso nelle bettoline potranno accedere in area portuale solo quando la nave sarà ormeggiata e pronta ad effettuare il rifornimento di carburante, il percorso dovrà essere diretto alla nave senza effettuare soste e fermate; a conclusione di tali attività dovranno immediatamente uscire dalle aree portuali.
6. Le merci pericolose dirette a bordo delle navi come provviste e/o forniture potranno accedere in area portuale solo quando la nave sarà ormeggiata e pronta a ricevere la merce, il percorso dovrà essere diretto alla nave senza effettuare soste e fermate; a conclusione di tali attività dovranno immediatamente uscire dalle aree portuali.
7. Le merci pericolose dirette ad altre attività che a vario titolo si svolgono in porto e nelle aree private il cui accesso può avvenire soesclusivamente dal porto, potranno accedere nelle aree portuali solo per il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni e il percorso dovrà essere diretto all'area interessata senza effettuare soste e fermate; a conclusione di tali attività dovranno immediatamente uscire dalle aree portuali.

Articolo 5

Circolazione delle merci pericolose destinate all'imbarco o provenienti dallo sbarco

1. Ferme restando le competenze dell'Autorità Marittima in ordine al rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e/o allo sbarco delle merci pericolose a bordo nave, l'accesso, il transito e l'uscita nel/dal porto di dette merci destinate all'imbarco e/o provenienti dallo sbarco avviene previo espletamento delle procedure di cui al presente articolo.
2. L'armatore, il comandante della nave o il raccomandatario marittimo che intende sbarcare o imbarcare su di una nave merci pericolose con almeno 24 ore di anticipo sul giorno di arrivo della stessa, e/o per viaggi inferiori alle 24 ore al momento della partenza della nave dal porto di provenienza, dovrà darne comunicazione all'AdSP, secondo il Modello AdSP-UTP-MP1, allegato al presente Regolamento quale parte integrante e sostanziale, utilizzando il sistema informatico all'uopo predisposto dall'AdSP stessa, nel quale siano riportate, per ogni merce pericolosa, le seguenti informazioni:
 - a) classe della merce;
 - b) UN Number;
 - c) numero di colli;
 - d) tipologia di colli;
 - e) gruppo di imballaggio;
 - f) nome proprio di spedizione;
 - g) peso in Kg;
 - h) parere del servizio chimico di porto, se allegato all'autorizzazione all'imbarco e allo sbarco rilasciata dall'Autorità Marittima;



- i) nel caso di merci pericolose trasportate in unità di carico, il numero e la tipologia oppure la targa del veicolo e/o del rimorchio;
 - j) le schede di sicurezza di ogni tipologia di merce pericolosa; nel caso di merci pericolose classificate in rubrica NAS, o in altre rubriche generali, le schede di sicurezza predisposte ai sensi del Regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio e ss. mm. e ii.
3. Al fine di poter utilmente e tempestivamente informare l'AdSP sul livello di pericolosità del carico, da imbarcare o da sbarcare, ed al fine di predisporre le attività per fronteggiare situazioni di emergenza causate da eventuali incidenti, le notizie riportate nella comunicazione di cui al precedente punto 2 saranno automaticamente inviate tramite il sistema informatico anche al Servizio Chimico di Porto e sarà possibile la loro consultazione anche da parte delle Autorità preposte alla sicurezza.
4. Per tutte le merci pericolose di cui all'art. 3, comma 1, lettera a) e b), l'AdSP, al ricevimento delle informazioni di cui al precedente punto 2, qualora vi siano in corso attività che limitino la circolazione dei veicoli in porto o siano state imposte particolari prescrizioni rispetto alle interferenze con altre attività, potrà disporre il transito e l'accesso/uscita al/dal porto da un varco diverso rispetto a quelli indicati al punto 6 del precedente articolo 3, nonché eventuali ulteriori prescrizioni in relazione alle attività che hanno limitato la circolazione dai varchi previsti.

Articolo 6

Norme aggiuntive per determinate merci pericolose

1. Ferme restando le prescrizioni stabilite dall'Autorità Marittima in ordine alle relative operazioni di imbarco e di sbarco, a prescindere dal quantitativo movimentato e ad integrazione delle norme di cui agli altri articoli del presente regolamento, le norme contenute nel presente articolo si applicano alle seguenti merci pericolose, così come classificate dall'IMDG Code:
- a) Classe 1 con l'esclusione della classe 1.4S;
 - b) Classe 2.1 in cisterna;
 - c) Classe 2.2 con rischio secondario 5.1 in cisterna (UN1072 – UN1073);
 - d) Classe 2.3;
 - e) Classe 3 PG I in Cisterna e UN1203 in cisterna;
 - f) Classe 5.1 Cisterna;
 - g) Classe 5.2 Cisterna;
 - h) Classe 7.
2. Nelle aree portuali non è consentito l'accesso di esplosivi appartenenti al Gruppo di compatibilità "L".
3. Il soggetto che ha presentato la comunicazione di cui all'articolo 5 comma 2 per le operazioni di imbarco o sbarco delle merci di cui al comma 1 del presente articolo, o il soggetto per conto di cui essa è stata presentata, sono solidalmente obbligati all'attuazione delle seguenti misure di sicurezza:

- a) organizzare le operazioni d'imbarco quale ultima operazione commerciale della nave;
 - b) organizzare le operazioni di sbarco quale prima operazione commerciale della nave;
 - c) assicurarsi che, qualora le operazioni di imbarco e di sbarco avvengano fra il tramonto e il sorgere del sole, la zona di banchina interessata dalla movimentazione delle merci sia adeguatamente illuminata;
 - d) dar corso alle operazioni di sbarco, quando sottobordo alla nave saranno presenti e pronti alla caricazione i mezzi di trasporto necessari all'uscita dall'area portuale delle merci;
 - e) garantire un servizio di assistenza alla viabilità, volto a garantire il rispetto del divieto di transito e sosta nella zona interessata dalle operazioni, nonché di garantire che non vi siano interferenze e incroci con altri mezzi circolanti;
 - f) garantire un percorso dedicato ai mezzi, che dovranno viaggiare ad una velocità massima di 20 Km/h mantenendo una distanza di sicurezza tra loro di almeno 30 metri, destinati all'imbarco o provenienti dallo sbarco, dal varco di ingresso in porto fino al portellone della nave o dalla nave al varco di uscita;
 - g) coordinarsi con gli altri operatori per la momentanea interruzione del restante traffico passeggeri e/o merci che eventualmente interferisce con le operazioni da svolgere;
 - h) garantire una zona di "rispetto" tale da non creare interferenze che possano generare incidenti, con la movimentazione e le operazioni di imbarco e sbarco delle merci pericolose;
 - i) predisporre dei presidi antincendio e dei presidi antinquinamento, pronti all'uso.
4. Fermo restando il rispetto di tutte le prescrizioni di cui al precedente punto 3, per le quali sono solidalmente obbligati l'Armatore, il Comandante della nave e il Raccomandatario Marittimo, la circolazione in porto delle merci pericolose di cui al precedente punto 1, comprensive le operazioni di imbarco e di sbarco, nel periodo dal 30 aprile al 30 settembre, salvo diverse e più restrittive limitazioni alla circolazione nell'ambito del relativo territorio comunale che prevalgono su quelle portuali, non potranno avvenire:
- a. dalle ore 15.00 alle ore 22.00 delle giornate di venerdì;
 - b. dalle ore 07.00 alle ore 23.30 delle giornate di sabato;
 - c. dalle ore 07.00 alle ore 23.30 delle giornate di domenica.

Articolo 8

Ulteriori prescrizioni

1. Per casi specifici non contemplati nel presente Regolamento, per eventuali nuovi traffici di merci pericolose e/o nei casi di incremento dei traffici già esistenti di merci pericolose, potrà essere richiesto un parere tecnico al Servizio Chimico di Porto e qualora non sia ritenuto sufficiente, l'AdSP potrà convocare un tavolo tecnico con l'Autorità Marittima, i Vigili del Fuoco ed eventuali ulteriori Autorità competenti nell'ambito del quale valutare se sussistano le condizioni di sicurezza necessarie ad autorizzare le operazioni richieste ed eventualmente individuare eventuali prescrizioni aggiuntive.

Articolo 9

Utilizzo delle banchine

1. Fermo restando quanto previsto dai vigenti Piani regolatori e dalle Ordinanze che disciplinano la destinazione delle banchine e gli usi dei piazzali d'imbarco e degli spazi negli ambiti portuali, in premessa citate:
 - a. nel porto di Piombino, nelle more del completamento del Piano Regolatore, per lo svolgimento delle operazioni commerciali connesse al traffico di merci pericolose oggetto del presente Regolamento potranno essere utilizzate:
 - le banchine destinate al traffico commerciale dotate di dente di ormeggio;
 - le banchine destinate al traffico ro/ro;
 - in via residuale le banchine destinate al traffico ro/ro passeggeri;
 - b. nel Porto di Portoferraio, di Rio Marina e nel Pontile di Cavo per lo svolgimento delle operazioni commerciali connesse al traffico delle merci pericolose oggetto del presente Regolamento potranno essere utilizzate le banchine destinate al traffico passeggeri e ro/ro. In particolare, per il porto di Portoferraio, potranno essere utilizzate prioritariamente, il Molo1 Nord e il Molo 3 Nord.
2. Ferme restando le competenze dell'Autorità Marittima in merito alla disciplina degli accosti e della sicurezza della navigazione, l'utilizzo delle banchine di cui ai punti 1.a e 1.b del presente articolo è subordinato al rispetto di tutte le prescrizioni previste nel presente Regolamento, nonché dell'adempimento delle previsioni di cui all'art. 16 del Regolamento approvato con ordinanza n. 4/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, anche se l'utilizzo è riferito a banchine destinate al traffico passeggeri. I medesimi adempimenti dovranno essere svolti anche nei porti di Portoferraio, Rio Marina e nel Pontile di Cavo.
3. L'assegnazione delle banchine per lo svolgimento delle operazioni commerciali sarà programmata tenendo conto:
 - a) della loro destinazione;
 - b) della massimizzazione delle infrastrutture portuali;
 - c) delle programmazioni già approvate;
 - d) delle migliori garanzie sotto i profili di sicurezza;
4. La sosta in banchina di navi in attesa di effettuare operazioni commerciali nello stesso giorno solare sarà considerata come sosta operativa.
5. La sosta in banchina delle navi ro/ro utilizzate per il trasporto di merci pericolose con l'Isola d'Elba, con esclusione di quelle operative nei servizi di linea attivi, nei giorni nei quali non sono previste operazioni sarà considerata come sosta tecnica. La sosta tecnica non potrà essere superiore a quattro giorni, oltre i quali la nave sarà considerata in sosta inoperosa. Le soste operative e le soste tecniche non costituiscono occupazioni temporanee di cui all'art. 53 del Regolamento approvato con provvedimento presidenziale n. 2 del 04.01.2021 citato nelle premesse dell'Ordinanza di approvazione del presente Regolamento.



6. Ferme restando le competenze dell'Autorità Marittima in merito alla disciplina degli accosti e della sicurezza della navigazione, l'utilizzo delle banchine per le soste tecniche di cui al precedente comma 5 sarà limitato alle sole banchine non operative e inserito nel piano operativo giornaliero. Resta inteso che qualora la banchina si rendesse necessaria per navi operative, la sosta tecnica sarà revocata e la banchina dovrà essere resa disponibile nei termini richiesti.

Articolo 10

Disposizioni finali e transitorie

1. Le disposizioni del presente Regolamento sono demandate ai competenti uffici dell'Ufficio Territoriale Portuale di Piombino.
2. Per quanto non espressamente previsto nel presente Regolamento, si applicano le disposizioni normative e regolamentari nazionali.



Alla:

Autorità di Sistema Portuale MTS
Ufficio Territoriale Portuale
57025 PIOMBINO LI

Il sottoscritto _____, della Ditta/Società _____,
con sede in _____, via _____,
tel. _____, e-mail _____ - pec
_____, in qualità di Raccomandatario Marittimo/Armatore/
Comandante, ai sensi dell'Ordinanza n. _____ di codesta Autorità, ai fini del rilascio del
previsto parere

CHIEDE

** (In caso di imbarco – anche di unità di carico che abbiano trasportato merci pericolose non accompagnati da certificato attestante l'avvenuta bonifica e degassificazione)*

che in data _____ le sottoelencate merci pericolose e/o le sottoelencate unità
di carico possano:

- accedere nel porto di Piombino, dal Varco _____ (1, 2 o 3), per essere
imbarcate direttamente, senza sosta o fermata in porto, sulla nave _____,
ormeggiata alla banchina _____ in partenza alle ore _____ e destinate
al porto di _____;

oppure

- accedere nel porto di Portoferraio per essere imbarcate direttamente, senza sosta o fermata
in porto, sulla nave _____, ormeggiata alla banchina _____ in
partenza alle ore _____ e destinate al porto di _____;

oppure

- accedere al pontile di Cavo per essere imbarcate direttamente, senza sosta o fermata in
porto, sulla nave _____, ormeggiata alla banchina _____ in
partenza alle ore _____ e destinate al porto di _____;

oppure

- accedere al porto di Rio Marina per essere imbarcate direttamente, senza sosta o fermata in
porto, sulla nave _____, ormeggiata alla banchina _____ in
partenza alle ore _____ e destinate al porto di _____;



(In caso di sbarco – anche di unità di carico che abbiano trasportato merci pericolose non accompagnati da certificato attestante l'avvenuta bonifica e degassificazione)

che in data _____ le sottoelencate merci pericolose e/o le sottoelencate unità di carico possano transitare nel porto di _____, a seguito di sbarco dalla nave _____, prevista ormeggiare alla banchina _____ il giorno _____ alle ore _____, per poi uscire direttamente, senza sosta o fermata, dal Varco _____

Elenco merci/Unità di carico non bonificate/degassificate

Sigla unità di carico o targa veicolo/rimorchio	Un Number	Classe Primaria	Classe secondaria	PG	Nome appropriato di spedizione	Numero di colli	Tipo di colli	Peso in Kg

Si allegano:

- Schede di emergenza come da Ordinanza;
- Parere del Servizio Chimico di Porto (Se richiesto dall'Autorità Marittima);
- Schede di sicurezza predisposte ai sensi del Reg. n. 1907/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (In caso di merci pericolose classificati in rubrica NAS o in altre rubriche generali);

Data, _____

Il Richiedente

PORTO DI PIOMBINO





PORTO DI PORTOFERRAIO

