



ORDINANZA N. 30 DEL 22/12/2020

OGGETTO: Regolamento per lo svolgimento delle operazioni portuali nei porti ricadenti nelle competenze dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale.-

Il sottoscritto Prof. Avv. Ugo PATRONI GRIFFI, Presidente dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico meridionale, nominato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 128 del 5 aprile 2017,

PRESO ATTO delle competenze funzionali e territoriali attribuite alle Autorità di Sistema portuale istituite dal D. Lgs. n. 169 del 2016 che ha modificato la legge n. 84 del 1994;

CONSIDERATO che nella competenza dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico meridionale ricadono i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli;

RILEVATA la necessità di procedere all'adozione di un Regolamento specifico per le operazioni portuali svolte nei porti sopra citati, allo scopo di uniformare le discipline, pur tenendo comunque conto di alcune specificità dei singoli porti, in relazione sia alle caratteristiche morfologiche che di assetto dei traffici di rispettivo interesse;

CONSIDERATA la necessità di adeguare le disposizioni vigenti a livello locale nei vari porti, tenendo conto altresì delle modifiche normative nelle intervenute nelle more della vigenza di tali disposizioni;

VISTI:

- il D. Lgs. n. 81 del 2008 e s.m.i.;
- il D. Lgs. n. 272 del 1999 e s.m.i.;
- la L. n. 84 del 1994 e s.m.i.
- il D.M. 31.03.1995, n. 585;
- il D.M. 06.02.2001, n. 132

PRESO ATTO delle disposizioni in materia ambientale dettate dal D. Lgs. n. 152 del 2006 e s.m.i., con particolare riferimento all'Allegato V (Polveri e sostanze organiche liquide), parte I;

TENUTO CONTO dei pareri espressi in merito alle disposizioni contenute nel Regolamento allegato alla presente Ordinanza dai seguenti Organismi pubblici:

- a) Arpa Puglia con nota prot. n. 0091082-32 del 17/12/2019;
- b) A.S.L. Servizio Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro con nota prot. n. 5155 UOR9 del 9 gennaio 2020;
- c) Capitaneria di Porto di Bari con nota prot. n. 60707 del 18/12/2019;
- d) Capitaneria di Porto di Brindisi con nota prot. n. 1341 del 23/1/2020;
- e) Capitaneria di Porto di Manfredonia con nota prot. n. 24220 del 19/12/2019;
- f) Ufficio Circondariale Marittimo di Monopoli con nota prot. n. 12735 del 18/12/2019;

SENTITE le Commissioni Consultive Locali dei porti facenti parte del Sistema, convocate in maniera coordinata e congiunta in data 17 dicembre 2019

VISTO il parere favorevole espresso dal Comitato di Gestione di questa AdSP MAM nella seduta del 19 dicembre 2019,

ORDINA

Articolo 1

E' approvato il *"Regolamento per lo svolgimento delle operazioni portuali nei porti ricadenti nelle competenze dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale"*, allegato alla presente Ordinanza per formarne parte integrante e sostanziale.



Articolo 2

La presente Ordinanza, che entra in vigore il 1° gennaio 2021, abroga ogni diversa disposizione precedentemente emanata nel medesimo settore dalle soppresse Autorità portuali di Brindisi, del Levante e di Manfredonia.

Articolo 3

Salvo che il fatto non costituisca reato, i contravventori alle disposizioni del Regolamento approvato con la presente Ordinanza, saranno puniti ai sensi delle vigenti disposizioni del Codice della Navigazione. Resta altresì ferma la possibilità per l'AdSP MAM – in caso di riscontrata violazione delle disposizioni del Regolamento allegato alla presente Ordinanza

Il/le sottoscritt(e)

Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi

Regolamento per lo svolgimento delle operazioni portuali nei porti ricadenti nelle competenze dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale

(Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli)



PORTO DI BARI



PORTO DI BRINDISI



PORTO DI MANFREDONIA



PORTO DI BARLETTA



PORTO DI MONOPOLI



REGOLAMENTO PER LO SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI PORTUALI NEI PORTI DI BARI, BRINDISI, MANFREDONIA, BARLETTA E MONOPOLI

Articolo 1

(Campo di applicazione)

Le norme del presente Regolamento disciplinano lo svolgimento delle operazioni portuali nonché delle operazioni ad esse complementari (servizi portuali), che vengono espletate all'interno delle aree operative dei porti ricadenti nelle competenze dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale così come, peraltro, opportunamente recintate per le finalità di Port Security, in relazione ai rischi connessi a tali attività con riferimento agli aspetti di "igiene ambientale", "circolazione di persone e veicoli" e "sicurezza del lavoro".

Per quanto non espressamente previsto dalle prescrizioni di cui al presente Regolamento, si rimanda alle disposizioni della legislazione vigente in materia (Codice ambientale, codice della navigazione, D.lgs. 81/2008 e s.m.i., D.lgs. 272/1999 ecc.).

Articolo 2

(Definizioni)

Impresa portuale: impresa autorizzata, ai sensi dell'art. 16 della legge 84/1994, ad espletare, in ambito portuale, operazioni e/o servizi portuali;

Datore di lavoro: persona fisica o persona giuridica così come individuati dal D.L.vo 272/99, e in quanto applicabile, dal D.L.vo 81/2008 e s.m.i..

Operazioni portuali: il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale svolti nell'ambito portuale.

Lavoratore portuale: personale dipendente delle imprese autorizzate all'espletamento delle operazioni e servizi portuali nonché l'eventuale personale dipendente della Impresa autorizzata alla fornitura di lavoro portuale temporaneo, iscritto negli appositi registri di cui all'articolo 24 comma 2 della legge n. 84/1994;

Merce varia: settore merceologico costituito da prodotti diversi dai contenitori e dalla merce alla rinfusa;

Apparecchi di sollevamento: qualsiasi attrezzatura utilizzata per sollevare i carichi ovvero per trasferirli da un luogo all'altro, sospesi o sollevati, nell'ambito delle aree di cui all'art. 1.

Articolo 3

(Obblighi e responsabilità dei datori di lavoro delle imprese)

All'interno delle aree operative, come definite all'art. 1, la responsabilità in materia di sicurezza, salute e prevenzione degli infortuni sul lavoro è demandata ai datori di lavoro o a qualsiasi altro soggetto che assuma lavoratori a tempo determinato/indeterminato per le operazioni portuali.

Ciascuna impresa portuale è tenuta direttamente all'applicazione di tutte le norme in materia di igiene, salute e sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro nonché all'applicazione delle misure previste dal presente regolamento.

Le imprese che operano nelle aree di cui all'art. 1 sono tenute ad elaborare, prima dell'inizio di ogni operazione portuale "non abituale" e quindi non prevista nel documento di sicurezza già redatto e trasmesso all'inizio dell'attività di impresa, una integrazione a detto documento di valutazione dei rischi, che contenga la valutazione effettuata per la specifica nave sulla quale si deve operare, la tipologia della merce e l'attrezzatura di conseguenza utilizzata, trasmettendone copia all'Autorità di Sistema portuale MAM ed alla ASL competente per territorio.



Articolo 4

(Conduzione dei carrelli elevatori e macchine operatrici)

La conduzione dei carrelli elevatori e delle altre macchine operatrici in genere deve essere svolta da personale in possesso di formazione adeguata.

In particolare il conducente deve:

- prima dell'inizio dei lavori, accertare le buone condizioni del funzionamento di freni, dello sterzo e dei dispositivi acustici e luminosi e degli organi di manovra ed in caso contrario darne comunicazione scritta all'impresa ed al R.L.S. aziendale;
- effettuare i movimenti di traslazione con il cestello in posizione verticale o inclinata verso il posto di guida, limitando la retromarcia alle sole necessità di manovra;
- impiegare il carrello nei limiti della sua portata ed esclusivamente secondo l'uso a cui è destinato, in particolare è "vietato usarlo per il sollevamento e trasporto di persone".

Nel caso in cui l'impresa dovesse ricevere segnalazioni dai lavoratori addetti alla guida dei mezzi meccanici ovvero dal R.L.S. aziendale, in merito ad inefficienze relative ai mezzi loro affidati, essa è obbligata a darne comunicazione all'Autorità di Sistema Portuale – Ufficio Territoriale di porto competente - ed a porre in essere tutte le attività richieste dal caso, pena l'inutilizzo del mezzo ovvero la sospensione delle attività.

Articolo 5

(Sicurezza del luogo di lavoro)

I luoghi di lavoro devono essere mantenuti in condizioni idonee a garantire la sicurezza dei lavoratori e l'igiene sui luoghi di lavoro. I posti di lavoro ed i relativi accessi devono essere illuminati in modo idoneo da evitare situazioni di pericolo; in particolare deve essere assicurato un livello di illuminazione adeguato al tipo di lavorazioni che ivi si effettuano ed alle condizioni meteorologiche esterne.

I luoghi di lavoro devono essere mantenuti in condizioni di agibilità tali da consentire il regolare impiego dei mezzi meccanici e comunque tali da rendere sicuro il transito pedonale e veicolare; in particolare le vie di transito devono essere mantenute libere in maniera da rendere possibile il transito ed il movimento.

Le imprese operanti nelle aree di cui all'art. 1 sono tenute a comunicare all'Autorità di Sistema Portuale qualsiasi modificazione delle regolari condizioni strutturali delle aree; l'Autorità, valutata la situazione, apporterà le/i integrazioni/miglioramenti che dovessero essere ritenuti necessari.

Articolo 6

(Accesso alle aree di lavoro)

I datori di lavoro, al fine di rendere sicuro l'accesso di mezzi e di persone nelle aree di lavoro, devono provvedere affinché siano fornite istruzioni a chiunque debba accedere per loro conto nelle predette aree, limitandone la permanenza al tempo strettamente necessario.

Nel caso in cui i responsabili delle singole imprese riscontrino, nelle aree interessate dalle operazioni portuali, la presenza di persone estranee, sono obbligati a sospendere le operazioni ed a riprendere le stesse solo nel momento in cui sono certi che nelle aree in questione non vi sia la presenza di persone non addette ai lavori.

Articolo 7

(Esecuzione delle operazioni portuali)

Le operazioni indicate nell'art. 1 devono essere eseguite con ordine e cautela, sotto la diretta sorveglianza di persona responsabile preposta allo svolgimento delle stesse, la quale deve predisporre un adeguato servizio di segnalazione.

Nel caso in cui si verifichi lo svolgimento simultaneo in zona operativa sotto bordo di operazioni da parte di più imprese, queste, oltre ad integrare il proprio documento di valutazione rischi in relazione allo svolgimento simultaneo di operazioni portuali, sono tenute a nominare una persona responsabile del coordinamento delle operazioni suddette e dell'attuazione delle misure previste nei singoli piani di valutazione rischi.



Nelle aree di cui all'art. 1, il deposito della merce deve essere limitato al tempo strettamente necessario all'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva la possibilità di richiedere il deposito temporaneo, secondo le disposizioni di cui all'Ordinanza n. 17/2019 di questa AdSP MAM.

L'area interessata dalla presenza della merce depositata in banchina deve essere adeguatamente delimitata/protetta e segnalata.

Gli automezzi in attesa di effettuare le operazioni commerciali devono sostare nell'area all'uopo individuata dall'Autorità, ovvero ed in ogni caso sostare in aree poste a distanza di sicurezza dalla zona operativa interessata dalle attività delle imprese portuali intente nell'esercizio delle stesse operazioni portuali, senza creare intralci o limitazioni alla normale circolazione veicolare portuale. Gli stessi saranno avviati alla carica/scarica secondo una turnazione predisposta da personale preposto alle operazioni portuali che consenta la presenza contestuale, per ogni mano operativa, di un numero di automezzi non superiore a quello necessario per la fase di lavoro in essere, lasciando gli altri in attesa del rispettivo turno di avvio.

Articolo 8

(Limiti di velocità)

La velocità di spostamento di tutti i mezzi operanti in area portuale non potrà superare i 30 Km/h, salvo diversa e riduttiva disposizione che l'Autorità di Sistema Portuale intenda emanare. In ogni caso, rientra nella responsabilità dei vari conducenti i mezzi citati, muoversi con gli stessi a velocità adeguata e di sicurezza in relazione alle specifiche condizioni di traffico e meteorologiche del momento.

Articolo 9

(Sicura circolazione dei carrelli elevatori in ambito portuale)

I conducenti dei carrelli elevatori che circolano nell'ambito operativo di cui all'art.1, devono osservare ogni norma precauzionale e cautelare atta a scongiurare qualsiasi inconveniente o incidente alle persone e alle cose, in relazione alla natura e alla particolare destinazione delle aree portuali e delle operazioni commerciali che vi si esercitano (ciglio banchina, carichi sospesi, cavi di ormeggio delle navi in tensione, mezzi meccanici, gru semoventi e carrelli sollevatori in movimento, presenza di binari ferroviari sistemati a raso, ecc...).

Il movimento del carrello elevatore deve essere eseguito con l'ausilio di un segnalatore a terra ogniquale volta il conducente del mezzo non sia in grado di controllare visivamente, in tutto o in parte, il percorso da seguire; ove si verifichino condizioni che non consentano la reciproca visibilità tra conducente e segnalatore a terra, il carrello deve essere dotato di un sistema ausiliario di telecomunicazione.

Art. 10

(Lavoro in quota in coperta e in stiva)

Per operazioni di sbarco di merce in coperta (impiantistica, pale eoliche, ecc.) e nelle stive, in quote non raggiungibili da scale mobili regolamentari, è opportuno impiegare ponti sviluppabili semoventi o gabbie porta persone strutturate sugli spreader o agganciate agli stessi con sistemi di sicurezza. Ogni lavoratore deve essere munito di cintura di sicurezza con ancoraggio sicuro. In caso di avverse condizioni meteo che siano valutate pericolose per il lavoro in quota, il datore di lavoro deve provvedere a disporre la sospensione delle operazioni.

Art. 11

(Contrassegni identificativi)

Le imprese autorizzate sono tenute a dotare i propri dipendenti di appositi contrassegni, recanti i dati identificativi personali e dell'impresa stessa.

Il Comandante della nave, prima che a bordo della propria unità abbiano inizio le operazioni di cui all'art. 1, deve accertarsi che l'esecuzione delle stesse sia stata affidata ad un'impresa autorizzata.



Art. 12

(Imbarco provviste di bordo)

Qualora una nave disponga di personale sufficiente e di mezzi meccanici adeguati, le operazioni di rifornimento di provviste e di dotazioni di bordo possono essere effettuate, sotto la direzione e la responsabilità del Comandante, da personale dell'equipaggio e con impiego esclusivo dei mezzi meccanici di bordo.

Art. 13

(Pulizia delle banchine)

Ultimate le operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito o movimentazione in genere delle merci o di ogni altro materiale, e fatta salva la disciplina specifica dettata per la movimentazione di merci alla rinfusa, le imprese che le hanno eseguite devono provvedere alla pulizia delle banchine, delle zone portuali e, qualora necessario, dello specchio acqueo, avvalendosi di ditte debitamente autorizzate, ovvero in proprio qualora siano dotate di personale e mezzi idonei e ne abbiano ottenuto la relativa autorizzazione, entro e non oltre 2 ore dal termine delle predette operazioni portuali. Tutto il materiale raccolto sulle banchine deve essere conferito al concessionario dell'impianto portuale di raccolta dei rifiuti e residui del carico delle navi, ex D.lgs. n. 182/2003, che rilascerà apposita documentazione comprovante lo smaltimento.

Art. 14

(Operazioni portuali di merce alla rinfusa)

Durante le operazioni di sbarco/imbarco di merci solide alla rinfusa le imprese portuali sono tenute ad osservare scrupolosamente le seguenti prescrizioni, ferme restando quelle rivenienti dai rispettivi documenti di sicurezza redatti ex art. 4 del D.lgs. n. 272/1999, e delle altre disposizioni di legge applicabili in materia:

- a) durante le operazioni di sbarco/imbarco di merci alla rinfusa (granaglie, soda, fertilizzanti, sabbia, solfati, sansa, minerali di ferro, bricchette, ecc.), effettuate non a circuito chiuso, devono essere messe in atto tutte le precauzioni atte ad evitare che il prodotto movimentato possa disperdersi nell'atmosfera o cadere in banchina o in mare; in particolare, al fine di evitare che il prodotto movimentato possa cadere in mare, prima dell'inizio delle operazioni di sbarco/imbarco della merce devono essere posizionati tra la murata della nave e il ciglio della banchina idonei teloni (non reti) o sistemi equivalenti (es. scivoli metallici) atti ad evitare l'evento;
- b) la merce dovrà essere opportunamente inumidita prima e durante le attività di movimentazione, salvo i casi in cui l'adozione della predetta misura di mitigazione della polverosità possa determinare deterioramenti qualitativi/quantitativi della merce,
- c) la zona operativa dovrà essere delimitata e segnalata in maniera idonea, allo scopo di evitare che estranei alle operazioni possano anche accidentalmente interferire con le operazioni medesime; il responsabile delle operazioni dovrà verificare che nella zona ricadente nel raggio di azione della gru nessun lavoratore dell'impresa portuale e/o dell'equipaggio della nave transiti durante l'operatività dell'apparecchio;
- d) i lavoratori impiegati nelle attività di che trattasi dovranno indossare i dispositivi di protezione individuali previsti per le fattispecie, così come individuati nel documento di sicurezza dell'impresa, con particolare riguardo alla mascherina di protezione dalle polveri;
- e) durante lo svolgimento delle operazioni di carico e/o scarico di merci volatili e/o comunque alla rinfusa le imprese dovranno provvedere, costantemente, alla pulizia delle aree di banchina a mezzo spazzatrici/idroaspiratrici, che dovrà estendersi anche a tutta la viabilità portuale interessata dal passaggio dei camion, al fine di evitare l'accumulo di prodotto ovvero la loro dispersione in mare o nell'atmosfera;
- f) dovranno essere designati uno o più responsabili di banchina da parte dell'impresa portuale, i quali assumeranno la responsabilità della corretta applicazione delle sopracitate misure e che dovranno essere costantemente presenti sul posto; i nominativi del/dei responsabile/i dovranno essere riportati nella modulistica di comunicazione dell'operazione – secondo il fac simile allegato al presente Regolamento – che dovrà essere trasmessa con congruo anticipo all'Autorità di Sistema ovvero all'Ufficio Territoriale di porto competente in relazione allo



- scalo marittimo in cui si svolge l'attività, all'Autorità marittima competente, nonché all'Arpa Puglia (Dipartimento provinciale competente), all'Ufficio di Sanità Marittima competente e alla ASL competente;
- g) le tramogge di ricevimento dalla benna, utilizzate per lo sbarco delle rinfuse, dovranno essere dotate di:
- 1) adeguato sistema di contenimento delle polveri e "pesatura" del prodotto (per evitare il sovraccarico dei camion);
 - 2) idonee protezioni perimetrali in ferro e/o plastica rigida allo scopo di ridurre gli effetti della turbolenza atmosferica dovuta all'azione del vento; le bocche di uscita del carico dovranno essere protette da flange di tipo chiuso ad es. del tipo "a soffietto" che proteggano tutti e quattro i lati della bocca della tramoggia e comunque idoneo a consentire il transito dei camion; le sponde superiori delle tramogge devono essere soprelevate, con paratie perpendicolari alle stesse sponde, per almeno un metro, al fine di garantire un maggior riparo all'azione del vento; in nessun caso le tramogge devono essere riempite oltre le sponde di contenimento;
 - 3) idonea cabina chiusa e provvista di vetrata per affaccio sui camion da dove l'operatore possa compiere le operazioni di carico dell'automezzo in piena sicurezza;
- h) le benne utilizzate dovranno essere del tipo "a tenuta" onde evitare la fuoriuscita del prodotto sia superiormente che inferiormente; non è consentito l'imbarco/sbarco di merci alla rinfusa con sistemi tipo pale meccaniche/scavatori et simili, fatta eccezione per l'impiego del cd. "ragno" in caso di movimentazione di rottami ferrosi;
- i) nel caso di impiego della tramoggia, l'apertura della benna dovrà avvenire all'interno delle sponde della stessa e mai superiormente. Allo scopo sempre di evitare dispersione di polveri, i lavoratori portuali addetti alla manovra delle gru, una volta aperta la benna nella tramoggia (ma anche nella stiva in caso di imbarco) e trasferito il carico, dovranno attendere qualche secondo prima di riprendere il movimento del braccio e della benna, allo scopo di consentire la completa fuoriuscita del carico anche dei residui dello stesso, evitando che gli stessi possano cadere in banchina o in mare durante il movimento di ritorno della benna medesima;
- j) per il trasporto delle merci in questione, i camion devono essere dotati di sistemi di copertura del cassone che dovranno garantire la completa chiusura, anche nella parte posteriore, sia con carico sia vuoto, durante i trasferimenti in entrata ed in uscita dagli ambiti portuali; la conformità di tali mezzi alla presente disposizione dovrà essere attestata dal titolare dell'impresa di trasporto e/o impresa portuale mediante autocertificazione che faccia riferimento specifico ad ogni mezzo impiegato per il trasporto delle merci. Il sistema di copertura dei cassoni dei camion dovrà essere manovrabile da terra in modo tale che né il conducente del mezzo né altri soggetti siano costretti a salire sul cassone per effettuare la copertura. In ogni caso la caricazione degli automezzi dovrà essere effettuata entro limiti che, ferme restando le norme relative al sovraccarico, prevengano in ogni modo la fuoriuscita della merce;
- k) qualora, durante le operazioni di pesatura a mezzo del bilico portuale, dovesse essere riscontrata la presenza di carico con peso superiore a quello consentito dall'automezzo, non potrà essere rilasciata la bolletta di pesatura; in caso di sovraccarico, la parte eccedente della merce dovrà essere scaricata su apposita area idonea dal punto di vista igienico, individuata dall'Autorità di Sistema Portuale ovvero dagli Uffici Territoriali di Porto, sentito l'Ufficio di Sanità Marittima, ai fini della successiva ricarica sui camion;
- l) le operazioni di movimentazione delle rinfuse dovranno essere sospese, a cura del responsabile di banchina, in caso di presenza di condizioni di vento che causino una dispersione di polveri sia nella zona di lavoro sia negli ambiti limitrofi; in mancanza saranno gli organi di vigilanza ad ordinarne la sospensione; in ogni caso, le operazioni dovranno essere sospese nella fattispecie in cui sia presente vento forte (Kts 28-33 – Km/h 50-61). A tal fine, il dato di riferimento è quello rilevato dalla stazione meteo dell'ADSP, laddove disponibile, ovvero degli anemometri installati sulle gru portuali;
- m) non dovranno eseguirsi, a bordo o in banchina, lavori di qualsiasi genere non attinenti all'operazione portuale in svolgimento;



- n) non sarà consentito il deposito temporaneo in banchina di merce alla rinfusa particolarmente polverulenta o granulare entro la fascia di mt. 20 dalla stessa, trattandosi di area "altamente operativa", salva espressa autorizzazione da richiedersi all'Autorità di Sistema portuale che, previa acquisizione del parere della A.S.L. o A.R.P.A. competenti per territorio, potrà rilasciare la stessa autorizzazione, solo qualora venga riscontrata la sussistenza di urgenti ed inderogabili necessità e ferma restando la salvaguardia della salubrità ambientale anche in relazione ai traffici esistenti nella zona limitrofa a quella del deposito;
- o) qualora il carico da movimentare fosse classificato merce pericolosa ai sensi delle vigenti disposizioni e in base alla scheda tecnica del prodotto, dovranno essere osservate tutte le eventuali ulteriori prescrizioni che saranno dettate nel caso specifico dalla Autorità marittima competente nel provvedimento di autorizzazione all'imbarco e/o di nulla osta allo sbarco;
- p) fermo restando il contenuto dell'art. 12 del D. lgs. n. 272 del 1999 (Lavori in locali chiusi e angusti), nel caso di movimentazione di carichi solidi alla rinfusa suscettibili di emettere gas tossico o infiammabile o che possano causare un impoverimento del contenuto di ossigeno negli spazi ove si trovano stivati, il datore di lavoro dovrà fare eseguire al Consulente Chimico di porto le opportune misurazioni, a seconda della tipologia del carico, del contenuto di monossido di carbonio, ossigeno e metano nonché eventuali altri gas presenti nell'atmosfera sovrastante il carico, prima di fare accedere nella stiva i lavoratori. Il relativo certificato, del quale l'impresa portuale dovrà rispettare le prescrizioni, deve essere inviato in copia, con mezzo che ne assicuri la ricezione, all'AdSP MAM o all'Ufficio Territoriale di Porto dello scalo marittimo interessato dall'esecuzione dell'operazione, oltre che all'Autorità marittima del porto medesimo. Il certificato dovrà essere detenuto sul posto dal responsabile dell'operazione portuale. In ogni caso, le navi con a bordo detta tipologia di carichi dovranno aprire le stive almeno due ore prima di giungere in banchina, condizioni meteo/natura del carico permettendo. Qualora tale disposizione non possa essere osservata prima dell'arrivo in banchina della nave, la stessa dovrà essere osservata successivamente all'arrivo all'ormeggio della nave in parola. I lavoratori portuali che per lo svolgimento dell'operazione portuale di movimentazione di carichi solidi alla rinfusa della tipologia di cui al presente paragrafo, debbono accedere nelle stive, devono essere muniti di un rilevatore portatile individuale di monossido di carbonio;
- q) le imprese portuali che, essendo o concessionarie di aree portuali e di banchine ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84/1994 e s.m.i. o concessionarie di aree d.m. e che si avvalgono di impianti fissi per lo sbarco/imbarco o per la movimentazione di merci solide alla rinfusa, dovranno essere in possesso dell'autorizzazione prevista dall'art. 269 del D.lgs. n. 152 del 2006; copia della relativa autorizzazione dovrà essere trasmessa in copia all'AdSP MAM, oltre che all'Arpa Puglia (Dipartimento provinciale competente) ed alla ASL – Servizio di Prevenzione -;
- r) a conclusione delle operazioni portuali, le attrezzature utilizzate (tramogge, gru, etc.), ove non trasferite in aree esterne al porto o in aree portuali in concessione, dovranno essere depositate avendo cura di evitare che detti apprestamenti non causino intralcio e/o pericolo per la circolazione veicolare portuale e all'ormeggio di navi ovvero all'esecuzione delle operazioni portuali da parte di imprese portuali diverse. Le gru portuali dovranno essere lasciate in sosta senza carichi sospesi, ivi inclusa la benna che, in tal caso, dovrà essere calata sino ad essere poggiata sul sedime di banchina/piazzale;
- s) nel porto di Brindisi, le navi destinate ad imbarcare ceneri e gessi umidi (non movimentate a circuito chiuso) debbono prioritariamente ormeggiare ed operare alle banchine di Costa Morena Est e/o Costa Morena Est Testata Nord ed operare secondo le disposizioni del presente Regolamento. Si potrà assegnare altro accosto operativo, in particolare quello di Riva di Costa Morena, solo in caso di saturazione dei moli sopra indicati di Costa Morena Est. La presente disposizione, comunque, non vale a costituire alcun diritto di accosto preferenziale in favore delle navi in questione.
- t) nel porto di Brindisi, ad esclusione dei casi in cui la movimentazione delle merci alla rinfusa avvenga con sistemi a circuito chiuso, la distanza da rispettare tra navi con carichi solidi alla rinfusa ormeggiate alla banchina del Prolungamento di Costa Morena (zona commerciale), rispetto alle navi traghetto da passeggeri ormeggiate in andana alla medesima banchina (in area passeggeri),



dovrà essere pari a circa 100 metri. Detta distanza, dettata a tutela principalmente del traffico passeggeri, deve essere calcolata dalla stiva della nave porta rinfuse, interessata dalle operazioni di sbarco/imbarco, più prossima alla nave traghetto.

Qualora la distanza di cui al precedente comma fosse inferiore, l'impresa portuale interessata alla movimentazione dovrà sospendere le operazioni portuali durante l'operatività della nave traghetto, salvo operare su altra stiva che consenta di rispettare la distanza dei 100 metri sopra indicata, ed intensificare nel detto frangente le operazioni di pulizia della banchina.

- u) nel porto di Brindisi, le operazioni di sbarco/imbarco dovranno essere sospese in coincidenza della presenza in porto, nel medesimo impianto portuale e comunque a distanza inferiore a metri 100, di navi da crociera e/o di traghetti, qualora le operazioni portuali di movimentazione delle rinfuse determinino una dispersione pur minima delle polveri nell'ambiente limitrofo, tale comunque da interferire con il normale svolgimento delle operazioni di interesse delle navi da crociera e da passeggeri;
- v) il mancato puntuale rispetto di una soltanto delle predette condizioni, oltre ad implicare l'immediato fermo delle operazioni commerciali, comporterà l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 1174 Cod. Nav. nonché, nei casi di particolare gravità, la sospensione dell'autorizzazione all'esercizio d'impresa per una durata commisurata all'entità dell'infrazione alle precedenti disposizioni, comunque non inferiore a giorni sette e non superiore a sei mesi.

Art. 15

(Disposizioni particolari per lo sbarco di merci alla rinfusa con alta volatilità)

In linea generale, le operazioni di sbarco/imbarco di merci alla rinfusa con caratteristiche di alta volatilità (es. cemento, ceneri secche, etc.) devono svolgersi attraverso sistemi a circuito chiuso, con impiego di autoveicoli silos per il trasporto delle merci medesima, impiego di manichette/sorbore a tenuta e quant'altro necessario per assicurare l'assenza di soluzioni di continuità del circuito stesso.

La movimentazione di merci con sistemi a circuito chiuso è altresì soggetta all'applicazione delle disposizioni di cui alle lett. c), d), f), m), o) ed r) del precedente articolo 14.

Il mancato puntuale rispetto di una soltanto delle predette condizioni, oltre ad implicare l'immediato fermo delle operazioni di sbarco, comporterà l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 1174 Cod. Nav. nonché, nei casi di particolare gravità, la sospensione dell'autorizzazione all'esercizio d'impresa per una durata commisurata all'entità dell'infrazione alle precedenti disposizioni, comunque non inferiore a giorni sette e non superiore a sei mesi.

Art.16

(Rizzaggio e derizzaggio dei veicoli a bordo su navi traghetto e navi da carico orizzontale)

Le operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei veicoli (trailers) a bordo di navi traghetto e navi da carico orizzontale, come definite dall'articolo 35 del Decreto Legislativo n. 272/1999, rientrano fra le prescrizioni di sicurezza nell'ambito dello svolgimento delle operazioni portuali, la cui responsabilità è a carico del datore di lavoro. Pertanto, le stesse devono essere svolte esclusivamente dalle imprese autorizzate all'espletamento di tali operazioni, ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 84/1994 ovvero in regime di autoproduzione, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, lettera d) della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Per quanto concerne quest'ultima fattispecie, si fa rinvio agli articoli 16 e ss. del "Regolamento per il rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 per l'espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali" approvato e reso esecutivo con Ordinanza n. 16 del 27/12/2019 e ss.mm. e ii. di questa AdSP MAM.



Art. 17

(Operazioni con sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa)

Durante le operazioni di sbarco/imbarco di sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa (es. biodiesel, oli vegetali, etc.), ferme restando le competenze demandate dalla legge ad altri Enti e quanto espressamente disposto dalle ordinanze vigenti e s.m.i. dell'Autorità Marittima in materia di safety e di anti pollution, le imprese portuali sono tenute ad osservare scrupolosamente le seguenti prescrizioni:

1. transennamento della zona interessata all'imbarco/sbarco;
2. durante tutto lo svolgimento delle operazioni di carico e/o scarico di merci dovranno essere presenti, nell'area operativa (sotto bordo) un quantitativo di sacchi di materiale assorbente di capacità non inferiore a 25 kg., in numero non inferiore ad 1 (uno) vicino ad ogni manichetta, idoneo a tamponare eventuali fuoriuscite di merce ed arginare il rischio di eventuali inquinamenti;
3. presenza di personale dipendente dall'impresa abilitato alla manipolazione del prodotto imbarcato/sbarcato;
4. divieto di fumo;
5. in caso di movimentazione di prodotti combustibili, presenza di almeno n. 2 estintori carrellati da 20 Kg. Idonei per lo spegnimento di eventuali incendi alimentati dal prodotto movimentato;
6. durante le operazioni di imbarco/sbarco ed al termine delle stesse, il Comandante della nave e gli addetti delle ditte cariatrici e/o scariatrici hanno l'obbligo di verificare la pulizia dello specchio acqueo circostante che dovrà rimanere tale;
7. qualora si verificano sversamenti di oli a bordo, in mare o in banchina, eventi dannosi o stati di pericolo connessi con le operazioni di caricazione/dscarica, il Comandante della nave e gli addetti di cui al precedenti comma sono tenuti ad adottare immediatamente i provvedimenti ritenuti più opportuni, al fine di evitare che l'avvenimento possa assumere ulteriori e più gravi conseguenze, informando immediatamente l'Autorità Marittima e l'Autorità di Sistema Portuale. In tali ultime fattispecie devono essere subito sospese le operazioni ponendo in essere ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita di prodotto in mare;
8. sono comunque a carico del responsabile dell'incidente/avvenimento (ditta caricatrice e/o scaricatrice e Comandante della nave) le spese eventualmente sostenute per la bonifica della zona oggetto dell'inquinamento ed il ripristino dello stato dei luoghi che dovrà essere effettuato a cura di ditte/società all'uopo autorizzate;
9. Nel caso di discarica di tali tipologie di merci da nave ad autocisterna, l'impresa portuale incaricata dell'operazione dovrà assicurare la presenza di un proprio qualificato dipendente a bordo della nave che controlli l'apertura e chiusura della mandata principale della condotta; quest'ultimo dovrà essere munito di radio portatile ricetrasmittente al fine di una pronta comunicazione con il dipendente della medesima impresa portuale incaricato del controllo operativo delle operazioni in banchina, che deve parimenti essere munito di apparato radio ricetrasmittente;
10. il conducente dell'autocisterna, in quanto titolare della responsabilità operativa e di idoneità della caricazione dell'unità di carico in questione – previo accordo con l'impresa portuale – può essere incaricato del controllo visivo del livello di riempimento raggiunto dalla cisterna e del comando della mandata di chiusura della manichetta o del rubinetto dedicata/o al carico della propria autocisterna; in caso di salita dello stesso sulla parte superiore della cisterna, la ringhiera della cisterna dovrà essere sollevata ed assicurata e l'autista dovrà indossare ed agganciare la cintura di sicurezza oltre che indossare il casco antinfortunistico;
11. durante e al termine delle operazioni commerciali dovrà essere effettuato un servizio di pulizia delle banchine che dovrà estendersi anche a tutta la viabilità portuale interessata dal passaggio dei camion.
12. Divieto di eseguire in area operativa lavorazioni diverse da quelle connesse con l'espletamento delle operazioni portuali di cui si tratta, con particolare riferimento all'impiego di saldatrice elettrica e/o fiamma ossiacetilenica.



Art. 18

(Disposizioni particolari per lo sbarco/imbarco di "carburanti e acido solforico" nel porto di Barletta)

Oltre alle norme di cui all'art.17 relative all'imbarco/sbarco di merci pericolose alla rinfusa liquide e, ferma restando l'osservanza di tutte le leggi e i regolamenti attualmente in vigore, le imprese portuali per poter movimentare dette sostanze sono scrupolosamente tenute ad osservare le seguenti prescrizioni aggiuntive:

- a) gli armatori o gli agenti marittimi raccomandatari, appena a conoscenza dell'arrivo di navi cisterna cariche di merce pericolosa allo stato liquido, devono tempestivamente presentare alle Autorità competenti la domanda di approdo;
- b) le operazioni di scarica e carico di prodotti petroliferi sono consentite solo al molo denominato "sporgente Capitaneria" (banchina n°3) opportunamente delimitato nella zona interessata dall'imbarco/sbarco;
- c) le operazioni di scarica e carico di acido solforico sono consentite alla banchina n°5, dove sono installate le relative tubazioni nella zona interessata dall'imbarco/sbarco opportunamente delimitata;
- d) durante le operazioni di caricazione/scarica, deve continuamente presenziare il Responsabile delle operazioni e/o di idoneo personale di vigilanza, opportunamente indottrinato, in possesso di regolare titolo autorizzativo nonché munito di dispositivi di protezione individuali specificati nel Documento di valutazione dei rischi indicati nel Documento di Valutazione dei rischi e Piano di Sicurezza, entrambi in corso di validità;
- e) deve essere effettuato un collegamento a massa della cisterna e della nave, con relativa misurazione della isopotenzialità elettrica tra i diversi mezzi. Il personale specializzato ed abilitato deve ripetere detta procedura, con apparecchiature di misurazione idonee fornite dalla ditta, ogni qualvolta viene fatto o ripristinato il predetto collegamento;
- f) assenza di fiamme libere e divieto di fumo durante le operazioni;
- g) posizionamento nei pressi delle manichette di n° 2 (due) estintori carrellati di 30 kg con prodotti idonei a spegnere gli incendi causati dal prodotto imbarcato/sbarcato;
- h) predisposizione di mezzi e personale antincendio durante le operazioni di carico/scarico della nave;
- i) è fatto obbligo di informare l'Autorità preposte al verificarsi di qualsiasi evento che possa compromettere la sicurezza delle navi, delle persone, delle infrastrutture portuali nonché in dolo all'ambiente;
- j) i moli di attracco devono essere mantenuti completamente sgombri, ad essi possono accedervi solo il personale dell'Autorità Marittima, dell'Autorità Portuale ovvero persone debitamente autorizzate dalle citate Autorità;
- k) l'accesso a bordo delle navi cisterna è altresì vietato alle persone estranee all'equipaggio; è escluso da tale divieto il personale dell'Autorità Marittima, dell'Autorità Portuale ovvero soggetti debitamente autorizzati dalle citate Autorità;
- l) il Comando di bordo è obbligato a verificare che il personale osservi le prescrizioni antincendio ed antinfortunistiche vigenti.
- m) i ricevitori o caricatori ed i Comandi di bordo debbono provvedere, ciascuno per la parte di propria competenza, ad assicurare un servizio ininterrotto di guardia agli approdi ed alle scale di bordo, per impedire l'accesso di estranei non autorizzati e per fare osservare le prescrizioni antincendio ed antinfortunistiche;
- n) le Società interessate nelle operazioni di scarico e carico di merci pericolose devono predisporre, a loro cura e spese, tutti i mezzi idonei per lo svolgimento delle operazioni, le necessarie attrezzature di sicurezza per l'immediato intervento in caso di emergenza nonché i mezzi di comunicazione (es. telefono, radio ecc.) Tutti i predetti impianti devono essere certificati;
- o) le manichette flessibili di collegamento tra le navi e gli oleodotti devono essere proporzionate alle pressioni di esercizio e mantenute in piena efficienza;
- p) i collegamenti devono essere di lunghezza sufficiente per consentire adeguati movimenti alla nave ed evitare eccessive tensioni, devono, inoltre, essere sospesi mediante l'imbracatura di tela o collari in legno;



- q) prima di iniziare le operazioni di scarica o carica, e per tutta la durata delle medesime le Società interessate devono predisporre a terra le dotazioni antincendio e le attrezzature di sicurezza approvate e stabilite in sede di collaudo;
- r) l'esecuzione delle manovre relative alle operazioni di carico/scarico, l'allacciamento e il distacco delle manichette tra il terminale dell'oleodotto e le tubazioni di bordo, devono essere effettuate da idoneo personale specializzato.
- s) deve essere presente una squadra antincendio secondo le modalità previste dall'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Barletta.
- t) le Società interessate devono porre ogni cura per evitare l'inquinamento delle acque del bacino portuale, verificare, quindi, che siano fornite tutte le attrezzature idonee a contenere eventuali spargimenti di idrocarburi in mare, in conformità a quanto disposto dalla Capitaneria di Porto di Barletta.
- u) devono essere predisposti gli idonei accorgimenti per la vigilanza ai fini della neutralizzazione e smaltimento degli eventuali stillicidi o colature di prodotto (carburante, acido solforico) dalle tubazioni e dalle connessioni delle manichette, sulla nave, in mare e sulle banchine, da effettuarsi a cura di ditta all'uopo autorizzata;
- v) durante le operazioni di scarica o carica si deve inoltre provvedere: ad esercitare una costante vigilanza, a bordo e a terra, per segnalare prontamente le eventuali perdite di liquidi dai depositi o dalle tubazioni. Qualora ciò si verifichi, le operazioni devono essere subito sospese per procedere alle riparazioni con ogni cautela e facendo uso di autoaspiratori;
- w) nei punti ove possono verificarsi perdite (es. vicino alle prese delle manichette, agli sfogatoi di coperta, nei punti di raccordo delle manichette, devono essere posizionate delle vaschette semicircolari atte a consentire la raccolta di eventuali stillicidi. Le vaschette devono essere costituite in misura tale da impedire la caduta del liquido in caso di capovolgimento;
- x) deve essere evitata l'esecuzione di qualsiasi lavoro che possa compromettere la possibilità di eseguire un rapido disomaggio di emergenza

Art. 19

Disposizioni particolari per la movimentazione di carbone, tramite gru, tramogge e camion, nel porto di Brindisi

Nel porto di Brindisi, le attività di sbarco di carbone alla rinfusa attraverso i sistemi sopra indicati (gru, tramogge, camion) sono attualmente consentite unicamente alla banchina di Diga di Costa Morena, in concessione ex art. 18 legge n. 84/1994 alla società Enel Produzione s.p.a. con l'osservanza, oltre che delle prescrizioni di cui all'art. 14 della presente Ordinanza, anche delle seguenti ulteriori condizioni:

- a) i camion utilizzati per caricare il carbone sotto la tramoggia dovranno avanzare, man mano che si riempiono e contestualmente avviare la chiusura del telo copri e scopri, in modo tale da ridurre al minimo i tempi di esposizione del cassone scoperto all'azione del vento;
- b) ai fini della sicurezza antincendio, in prossimità delle tramogge dovranno essere collocati almeno due mezzi portatili costituiti da estintori carrellati a polvere chimica da 50 Kg., Classe A B1 C;
- c) le operazioni di sbarco del carbone a mezzo gru, tramogge e camion possono essere espletate a condizione che presso la banchina in questione risulti efficiente e funzionante la centralina per la rilevazione delle polveri (PM10), gestita, in forza di specifica Convenzione, da Arpa Puglia;
- d) I camion impiegati, prima di iniziare l'attività, dovranno giungere in porto puliti e ad avvio del trasporto, essere sottoposti al lavaggio tramite l'apposito impianto collocato presso la banchina medesima; il lavaggio del mezzo deve essere ripetuto ad ogni viaggio; all'impianto di lavaggio dovrà essere asservito un semaforo che fornisca indicazioni al conducente ai fini dell'avanzamento del mezzo che, dopo essere stato lavato per 30 secondi, deve restare ulteriori 30 secondi per far scolare l'acqua depositata. L'impianto di lavaggio deve essere munito di un ulteriore tratto di grigliato di percolazione, lungo almeno 8 metri, per la raccolta delle acque di scolo che devono essere recuperate dal sistema medesimo dell'impianto di lavaggio.



Art. 20

(Norme transitorie)

Al fine di consentire l'adeguamento delle imprese portuali alla prescrizioni contenute all'articolo 14 lettere g) ed h), l'utilizzo delle tramogge con adeguato sistema di contenimento delle polveri, "pesatura" del prodotto e delle benne sarà obbligatorio entro il termine di 6 (sei) mesi dalla entrata in vigore della presente Ordinanza.

Il Presidente /

Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Meridionale
Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli

**Allegato all'Ordinanza n. 30/2020 per la movimentazione dei carichi solidi alla rinfusa da e per le navi
ormeggiate nei porti dell'AdSP del Mare Adriatico meridionale
(Comunicazione ex art. 14, lett. f)**

All' Autorità di Sistema Portuale MAM
Ufficio Territoriale di Porto di _____
Capitaneria di porto di _____
Ufficio di Sanità Marittima di _____
ARPA Puglia – Dip. Prov. Di _____

La sottoscritta Impresa Portuale _____ comunica che in data _____,
presumibilmente a partire dalle ore _____, espletterà la seguente operazione portuale, giusta mandato
ricevutone da _____:

Nome della nave _____

Banchina _____

Tipo e quantità complessiva delle merci _____

Natura della merce _____ (Pericolosa/non pericolosa)

Operazioni (Imbarco/sbarco/trasbordo) _____

Presumibile durata delle operazioni _____

Personale impiegato _____

Mezzi meccanici utilizzati
(tra cui le spazzatrici) _____

Responsabili di banchina _____

Si dichiara altresì che la banchina interessata dalle operazioni risulta pulita da residui di carichi di operazioni
precedentemente effettuate.

N.B. In caso di movimentazione di merci classificate pericolose allegare copia dell'autorizzazione/nulla-osta
rilasciata dalla Capitaneria di Porto.-

_____, li _____

Per l'Impresa Portuale