



3003 Berna UFT; veh

POST CH AG

Alle imprese di navigazione concessionarie

Riferimento: BAV-521.140.2-1/8/3  
Evento amministrativo: Circ. ITC n. 30  
Vostro riferimento:  
**Ittigen, 19 agosto 2021**

## **Circolare-ITC n. 30, Sicurezza durante le manovre di approdo**

Gentili signore, egregi signori,

la presente circolare intende fungere da promemoria per le regole di base generali dell'obbligo di diligenza nell'assicurare i battelli (manovre di approdo). Le norme qui riportate dovrebbero essere parte integrante delle prescrizioni d'esercizio della vostra impresa; in funzione di particolarità specifiche della zona di navigazione dell'impresa o dei battelli impiegati sono tuttavia possibili deroghe puntuali, delle quali è necessario informare l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) fornendo una motivazione.

La presente circolare abroga le n. 12, 12-1 e 14.

C-ITC n.	Data	Oggetto
12	01.12.2004	Ormeggio di un battello durante la manovra d'attracco
12-1	19.12.2013	Modifica della circolare n. 12 del 1° dicembre 2004
14	09.06.2006	Sbarramento del sito della bitta durante la manovra d'attracco

### Regole di base generali per le manovre di approdo

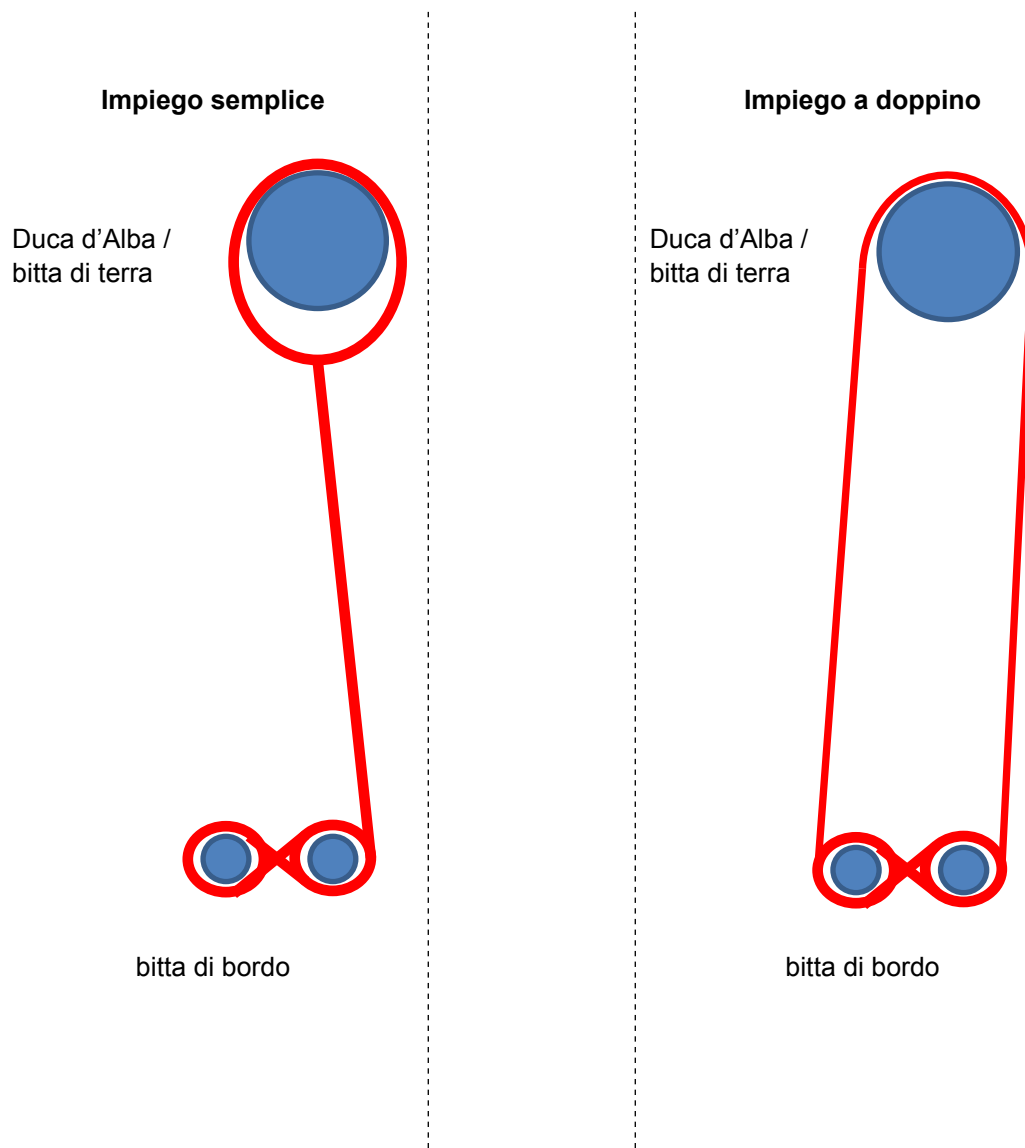
1. Per il corretto utilizzo dei cavi va osservata la direttiva dell'UFT concernente l'applicazione delle disposizioni in materia di cime e cavi di cui all'articolo 37 numero 3.1 lettera c DE-OCB (disposizioni esecutive del DATEC all'ordinanza sulla costruzione dei battelli). In particolare, bisogna stabilire nelle prescrizioni d'esercizio dei singoli battelli se si ricorre a un impiego standard (semplice) o a doppino. Il secondo caso si presenta se il cavo d'ormeggio è passato attorno a un duca d'alba o a una bitta di terra e incappellato su una bitta di bordo dandovi volta

Ufficio federale dei trasporti UFT  
Henk-Geert Veneberg  
3003 Berna  
Sede: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen  
Tel. +41 58 462 51 31, Fax +41 58 464 12 48  
Henk-Geert.Veneberg@bav.admin.ch  
<https://www.bav.admin.ch/>



con il corrente (cfr. schizzo sotto). L'impiego a doppino non sostituisce l'ormeggio con due cavi, che vengono fissati in due punti del battello sufficientemente distanti tra loro (ognuno a una bitta davanti e dietro all'accesso).

2. Bisogna verificare regolarmente l'adeguatezza del materiale, il rispetto delle prescrizioni d'impiego, l'usura e i danneggiamenti e porre immediatamente rimedio alle eventuali situazioni di non conformità.



3. Durante l'approdo i passeggeri non devono sostare nelle aree in cui i cavi possono costituire un pericolo; queste dovranno pertanto essere opportunamente sbarrate, sia a bordo sia nella zona dell'imbarcadere, per impedire accessi non autorizzati.
4. I passeggeri sono autorizzati a salire e scendere quando il battello è stato ormeggiato in maniera sicura con due sagole o cavi di ormeggio, e i marinai hanno aperto la passerella (scala).
5. Ogni manovra deve essere effettuata in modo che durante l'approdo il battello a motore si fermi con la forza delle macchine. Il cavo deve subire solo il carico di forze che sopraggiungono, quali correnti, vento o onde.

6. In caso di vento, per accostare o rimanere accostati è eccezionalmente possibile aiutarsi con i cavi, impiegati a doppiino e fissandoli bene. Per i battelli a motore può essere utilizzato al massimo il regime di rotazione al minimo e per i battelli a vapore il livello di manovra molto adagio, di seguito denominati regime di manovra. I passeggeri sono autorizzati a salire e scendere quando il battello è stato ormeggiato in maniera sicura e i marinai hanno aperto la passerella (scala).
7. Durante lo stazionamento vengono impiegati almeno due cavi che impediscano al battello di spostarsi in maniera rilevante in senso longitudinale o trasversale oppure di girarsi.
8. Se le caratteristiche costruttive non consentono quanto previsto al numero 7 e ogni qual volta sia reso necessario da ragioni di sicurezza, durante lo stazionamento i motori possono rimanere innestati, impiegando esclusivamente il regime di manovra sia sui battelli a motore sia su quelli a vapore. Il conduttore del battello deve tenere costantemente sotto controllo i cavi e la passerella e non può lasciare il posto di comando; in questo stato d'esercizio sui battelli a vapore anche i macchinisti devono rimanere costantemente al posto di azionamento delle macchine.
9. I battelli con un solo motore e quelli a vapore possono essere portati in posizione parallela al pontile o nel necessario angolo di partenza, da battello fermo, avvalendosi del regime di manovra e dei spring di prua o di poppa.

Distinti saluti

Ufficio federale dei trasporti

Barbla Etter  
Caposezione Navigazione