



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
CAPITANERIA DI PORTO DI BRINDISI

ORDINANZA 72/2013

**NUOVO SISTEMA DI INSTRADAMENTO OBBLIGATORIO E DISCIPLINA DEL TRAFFICO IN
INGRESSO/USCITA DAL PORTO DI BRINDISI E MISURE DI INTERDIZIONE DELLE AREE
MARINE CIRCOSTANTI**

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Brindisi:

- VISTI gli articoli 17, 30, 62 ed 81 del Codice della Navigazione, approvato con R.D. 30 marzo 1943, e l'articolo 59 del relativo Regolamento di esecuzione - Parte Marittima - approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952, nr.328, con riferimento alle attribuzioni del Comandante del Porto e Capo del Compartimento Marittimo;
- VISTA la Legge 27 dicembre 1977, nr. 1085, *"Ratifica ed esecuzione della convenzione sul Regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972"* (COLREG72) ed, in particolare, la Regola 10, *Schemi di separazione del traffico*;
- VISTA la risoluzione del Consiglio di Sicurezza dell'ONU nr.1074/1995 con la quale sono state revocate tutte le restrizioni economiche e finanziarie a carico della ex Repubblica Federale di Jugoslavia (Serbia e Montenegro) ed il conseguente Reg.(CE) nr.2382/1996 con cui è stata abrogata la norma di applicazione comunitaria (Reg.(CEE) nr.990/93);
- RITENUTA non più necessaria la *"waiting area BR1"* istituita con l'Ordinanza nr.72/94 in esecuzione dell'embargo adottato dall'ONU nei confronti della Serbia e del Montenegro e revocato con le norme di cui al punto precedente;
- VISTO il D.Lgs. nr. 196/2005 (*Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale*) ed, in particolare, il comma 2 dell'articolo 7 (*Impiego dei sistemi di rotte navali*) secondo cui *"Le autorità competenti, nel caso in cui è operante un sistema di rotte navali non adottato dall'IMO, si uniformano, per quanto possibile, alle linee guida e ai criteri elaborati dall'IMO e*

diffondono tutte le informazioni per un impiego sicuro ed efficace dei predetti sistemi di rotte navali.”;

- TENUTO CONTO della pubblicazione dell'IMO denominata *SHIPS ROUTEING (ED.2010)* contenente linee guida per la standardizzazione dei sistemi di rotte navali alla quale è uniformato il sistema di instradamento obbligatorio del traffico oggetto della presente Ordinanza e dell'allegato *Regolamento*;
- VISTO l'articolo 333 del Decreto Legislativo 15 marzo 2010, n. 66 (*Codice dell'ordinamento militare*) con riferimento alla inclusione del comune di Brindisi fra i “*Comuni costieri militarmente importanti*”;
- VISTO il Decreto Interministeriale 2 marzo 2012 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare inerente le disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili nelle zone di mare circostanti le aree sensibili del mare territoriale ed i dispacci n° 28629 del 27.03.2012 e n° 39801 del 30.04.2012 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto con cui sono state disposte le relative istruzioni applicative;
- VISTA la propria Ordinanza nr.14/95 datata 4.3.1995 inerente l'interdizione alla navigazione per particolari categorie di navi nell'area compresa all'interno delle 6 miglia nautiche di distanza dalla costa nelle acque prospicienti l'area marina compresa fra le torri di avvistamento denominate *Torre Guaceto*, sita nel comune di Carovigno (BR), e *Torre San Gennaro*, sita nel comune Torchiarolo (BR);
- VISTI la legge 31 dicembre 1982, nr. 979 ed il conseguente Decreto Ministeriale 4 dicembre 1991 che istituisce la riserva naturale marina denominata “*Torre Guaceto*”, la L.R. Puglia nr.26 del 23.12.2002 di “*Istituzione della Riserva naturale regionale orientata 'Bosco di Cerano*” e la L.R. Puglia nr.25 del 23.12.2002 di “*Istituzione del Parco naturale regionale 'Bosco e paludi di Rauccio*”;
- RITENUTO necessario integrare l'Ordinanza nr. 14/95 alla luce del Decreto 2 marzo 2012 e delle norme di cui al punto precedente con cui sono state istituite le relative aree protette sul litorale e sull'area marina del Circondario Marittimo di Brindisi;
- VISTI i Decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 28/01/2004 “*Disposizioni attuative del sistema di controllo del traffico marittimo denominato VTS (Vessel Traffic Service)*” e del 10 maggio 2011 “*Definizione dell'area di controllo del traffico marittimo di Brindisi ed attivazione del relativo centro di controllo presso la Capitaneria di porto di Brindisi.*”;
- CONSIDERATA la portata e la capacità discriminante delle strumentazioni del VTS-L di Brindisi e in ordine alla possibilità di verificare in tempo reale la posizione,

la rotta e la velocità delle navi in avvicinamento ed uscita dal porto (circostanza oggetto, fra l'altro, della nota del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto prot. nr. 07.03.01/15233 del 14.2.2007);

- CONSIDERATO il programma di potenziamento dei segnalamenti marittimi portuali posto in essere dalla locale Autorità Portuale nell'ambito del quale è stato, fra l'altro, riposizionato e potenziato il segnale cardinale di Capo Cavallo (E.F.3620, pubblicazione I.I.3134 dell'Istituto Idrografico della Marina *"Elenco dei Fari e Segnali da Nebbia - Parte I (Ed.2012)"*) ed installati, sull'isola di Sant'Andrea del porto esterno, il segnalamento luminoso denominato PORT ENTRY LIGHT (PEL-6) e, sul fanale verde delle ostruzioni di accesso al porto (E.F.3631), un *racon bravo*;
- VISTO il Decreto dell'allora Ministero della Marina Mercantile del 02.09.1996 con il quale è stata stabilita l'obbligatorietà del Servizio di pilotaggio nel porto di Brindisi;
- VISTO il *"Regolamento locale per il servizio di Pilotaggio nel porto di Brindisi"* approvato con Decreto dell'allora Ministero della Marina Mercantile del 13.01.1988;
- VISTO il *"Nuovo Regolamento speciale per il servizio di rimorchio delle navi nel porto di Brindisi"* approvato con Decreto nr.16/2001 del Capo del Compartimento di Brindisi;
- VISTA la pubblicazione dell'Istituto Idrografico della Marina I.I.3173 (Ed.2009) *"Norme di compilazione dell'informazione nautica e norme di esecuzione di una campagna di aggiornamento della documentazione nautica da parte della Guardia Costiera"* e la I.I.3134 *"Elenco dei Fari e Segnali da Nebbia (Ed.2012)"* a cui è riferita la numerazione dei segnalamenti citati nella presente Ordinanza;
- VISTA la propria Ordinanza nr.72 del 5 dicembre 1994, *"Disciplina della navigazione e dell'ancoraggio nei tre bacini portuali e nelle rade esterne di Brindisi delle navi mercantili in entrata ed in uscita dal porto"*;
- RITENUTO opportuno aggiornare il *sistema di instradamento* del traffico di cui all'Ordinanza nr.72/94 alla luce dell'esperienza acquisita nel corso degli anni di vigenza, degli elementi di fatto e di diritto fin qui evidenziati e dell'evoluzione dei traffici marittimi che interessano il porto di Brindisi;
- RITENUTO di dover operare una razionalizzazione della disciplina della navigazione all'interno del porto di Brindisi riunendo le diverse Ordinanze vigenti in materia, abrogando le disposizioni non più coerenti con l'attuale Ordinamento giuridico e ponendo in essere, più in generale, una semplificazione normativa;
- RITENUTO opportuno, ferma restando la valutazione di cui al punto precedente, tenere separata la disciplina della navigazione nella rada e nel porto di

Brindisi di cui alla presente Ordinanza da alcune materie che, pur presentando punti di contatto, necessitano di trattazione specifica data la rispettiva complessità (Ordinanze nr.16/74 - *Regolamento* di sicurezza per le navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose - nr. 44/04 - prescrizioni di security per l'accesso in porto delle navi - nr.48/04 - *Regolamento degli accosti e sosta agli ormeggi delle navi mercantili nel porto di Brindisi* - nr.13/07 - disciplina delle attività nautiche del diporto nel Circondario Marittimo di Brindisi - nr.06/08 - *Servizio di avvisatore marittimo* - nr.30/10 - *Servizio di trasporto via mare persone e cose nel porto e nel circondario marittimo di Brindisi* -);

- VISTO il verbale della riunione del 10.04.2013 alla quale hanno partecipato la Brigata Marina San Marco, il Comando Servizi Base della Marina Militare di Brindisi, l'Autorità Portuale e la Corporazione dei Piloti;
- VISTO il parere della Prefettura - Ufficio Territoriale di Governo di Brindisi fornito con nota prot. nr.2013/13973/1-18A-4/Area V in data 13.5.2013;
- VISTO il parere dell'Istituto Idrografico della Marina fornito con nota prot. nr.CRRP/DN/5494 del 10.7.2013;
- VISTO il parere del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Reparto VII, fornito con nota prot. nr.67867 del 30.7.2013;

R E N D E N O T O

Paragrafo 1 - PORT ENTRY LIGHT (PEL-6)

1. Nel porto di Brindisi, quale ausilio alla navigazione per le unità in ingresso, è attivo il segnalamento luminoso denominato *Port Entry Light (PEL-6)* posizionato sull'isola di Sant'Andrea del porto esterno (Lat. (φ) 40° 39,524' N, Long. (λ) 17° 58,211' E - WGS 84).

2. Il *PEL-6* produce un fascio luminoso ampio 5° la cui proiezione sul piano orizzontale, forma un settore circolare orientato rispetto al Nord vero per 081.47° (Nord - UTM 079.53°) e convergente, verso il porto, nel punto in cui ha origine, ovvero il segnalamento stesso. Il fascio luminoso è suddiviso a sua volta in tre settori:

- a) SETTORE BIANCO - ampio 0.6°;
- b) SETTORI BIANCO/VERDE E VERDE - posti a Nord del settore bianco (lato dritto entrando in porto) ed ampi, rispettivamente, 0.9° (bianco/verde) e 1.3° (verde);
- c) SETTORI BIANCO/ROSSO E ROSSO: posti a Sud del settore bianco (lato sinistro entrando in porto) ed ampi, rispettivamente, 0.9° (bianco/rosso) e 1.3° (rosso);

3. La portata nominale del fascio luminoso è pari a 3 miglia nautiche con luce diurna e 20 miglia nautiche con luce notturna.

Paragrafo 2 - Sistema di instradamento obbligatorio del traffico (mandatory routing system)

1. È istituito un nuovo *Sistema di instradamento obbligatorio del traffico* in ingresso/uscita dal porto di Brindisi la cui disciplina è contenuta nell'allegato *Regolamento*.

2. Lo schema di separazione del traffico è costituito da un settore circolare il cui arco di circonferenza ha centro nel punto di coordinate Lat. (ϕ) 40° 39.767' N, Long. (λ) 018° 02.383' E (WGS 84) ed è passante per i seguenti punti:

- Punto A Lat. (ϕ) 40° 42,066' N Long. (λ) 017° 58,830' E - WGS 84;
- Punto B Lat. (ϕ) 40° 43,099' N Long. (λ) 018° 00,776' E - WGS 84;
- Punto C Lat. (ϕ) 40° 43,152' N Long. (λ) 018° 03,788' E - WGS 84;
- Punto D Lat. (ϕ) 40° 42,467' N Long. (λ) 018° 05,410' E - WGS 84;
- Punto E Lat. (ϕ) 40° 40,888' N Long. (λ) 018° 06,807' E - WGS 84;
- Punto F Lat. (ϕ) 40° 40,135' N Long. (λ) 018° 07,020' E - WGS 84.

3. Lo schema di separazione del traffico è costituito dai seguenti elementi:

PRECAUTIONARY AREA (AREA DI PRECAUZIONE)

Arco di circonferenza avente raggio di 0.5 M e centro nel punto Lat. (ϕ) 40° 39.703' N, Long. (λ) 017° 59,782' E (WGS 84) compresa tra i limiti delle *areas to be avoided* 1 e 2 (come identificate al para. 3).

ZONA DI SEPARAZIONE NR. 1

Delimitata dalla congiungente i punti:

- Punto A Lat. (ϕ) 40° 42,066' N Long. (λ) 017° 58,830' E - WGS 84;
- Punto G Lat. (ϕ) 40° 41,639' N Long. (λ) 017° 59,792' E - WGS 84;
- Punto H Lat. (ϕ) 40° 40,203' N Long. (λ) 017° 59,792' E - WGS 84.

ZONA DI SEPARAZIONE NR. 2

Delimitata dalla congiungente i punti:

- Punto B Lat. (ϕ) 40° 43,099' N Long. (λ) 018° 00,776' E - WGS 84;
- Punto C Lat. (ϕ) 40° 43,152' N Long. (λ) 018° 03,788' E - WGS 84;
- Punto I Lat. (ϕ) 40° 40,078' N Long. (λ) 018° 00,215' E - WGS 84;

ZONA DI SEPARAZIONE NR. 3

Delimitata dalla congiungente i punti:

- Punto D Lat. (ϕ) 40° 42,467' N Long. (λ) 018° 05,410' E - WGS 84;
- Punto E Lat. (ϕ) 40° 40,888' N Long. (λ) 018° 06,807' E - WGS 84;

- Punto J Lat.(φ) 40° 39,928' N Long. (λ) 018° 00,367' E - WGS 84;

ZONA DI SEPARAZIONE NR. 4

Delimitata dalla congiungente i punti:

- Punto K Lat.(φ) 40° 39,949' N Long. (λ) 018° 04,670' E - WGS 84;
➤ Punto L Lat.(φ) 40° 39,141' N Long. (λ) 018° 05,154' E - WGS 84;
➤ Punto M Lat.(φ) 40° 39,610' N Long. (λ) 018° 00,428' E - WGS 84;

CORSIA DI TRAFFICO IN INGRESSO

Delimitata a Nord dalla zona di separazione nr.3 (vertici D-E-J) ed a Sud dalla zona di separazione nr.4 (vertici K-L-M) e dal limite di instradamento del traffico congiungente i punti:

- Punto K Lat.(φ) 40° 39,949' N Long. (λ) 018° 04,670' E - WGS 84;
➤ Punto F Lat.(φ) 40° 40,135' N Long. (λ) 018° 07,020' E - WGS 84.

La bisettrice della corsia individua la direttrice del flusso di traffico (*Established direction of traffic flow*), 261.5°, con origine nel *Punto di chiamata radio* di Lat. (φ) 40° 40,516' N e Long. (λ) 018° 06,940' E - WGS 84.

CORSIA DI TRAFFICO IN USCITA NR.1

Delimitata a SE dalla zona di separazione nr.3 (vertici D-E-J) ed a NW dalla zona di separazione nr.2 (vertici B-C-I).

La bisettrice della corsia individua la direttrice del flusso di traffico (*Established direction of traffic flow*): 049°.

CORSIA DI TRAFFICO IN USCITA NORD (NR.2)

Delimitata a Est dalla zona di separazione nr.2 (vertici B-C-I) ed a Ovest dalla zona di separazione nr.1 (vertici G-A-H).

La bisettrice della corsia individua la direttrice del flusso di traffico (*Established direction of traffic flow*), 004°.

4. Il punto di imbarco del pilota è fissato sulla bisettrice della corsia di traffico in ingresso, mezzo miglio prima dell'inizio dell'area di precauzione nel punto di coordinate Lat. (φ) 40° 39,851' N, Long. (λ) 018° 01,079' E (WGS 84), con le modalità di cui all'articolo 4, comma 3, dell'allegato *Regolamento*.

Paragrafo 3 - Aree da evitare (Areas to be avoided)

1. In applicazione dell'articolo 1 del Decreto Interministeriale 2 marzo 2012 le aree di cui al presente articolo sono considerate aree da evitare (*areas to be avoided*) dalle unità adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 500GT.

2. L'area da evitare nr.1, situata a NW dello schema di separazione del traffico, è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- Fanale Verde (EF 3631);
- Punto H Lat. (φ) 40° 40,203' N Long. (λ) 017° 59,792' E - WGS 84;
- Punto A Lat. (φ) 40° 42,066' N Long. (λ) 017° 58,830' E - WGS 84;
- Punto T Lat. (φ) 40° 43,235' N Long. (λ) 017° 56,194' E - WGS 84;
- Punto U Lat. (φ) 40° 41,291' N Long. (λ) 017° 54,704' E - WGS 84;
- Punto V Lat. (φ) 40° 41,935' N Long. (λ) 017° 53,228' E - WGS 84;
- Punto S Lat. (φ) 40° 43,887' N Long. (λ) 017° 54,722' E - WGS 84;
- Punto A2 Lat. (φ) 40° 47,989' N Long. (λ) 017° 45,441' E - WGS 84;
- Punto A1 Lat. (φ) 40° 45,516' N Long. (λ) 017° 42,180' E - WGS 84
(Torre Santa Sabina);
- Costa.

3. L'area da evitare nr.2, situata a SE dello schema di separazione del traffico, è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- Fanale rosso (E.F. 3632);
- Punto N Lat. (φ) 40° 39,558' N Long. (λ) 017° 59,774' E - WGS 84;
- Punto M Lat. (φ) 40° 39,610' N Long. (λ) 018° 00,428' E - WGS 84;
- Punto L Lat. (φ) 40° 39,141' N Long. (λ) 018° 05,154' E - WGS 84.
- Punto Q Lat. (φ) 40° 34,474' N Long. (λ) 018° 07,950' E - WGS 84;
- Punto P Lat. (φ) 40° 32,300' N Long. (λ) 018° 04,517' E - WGS 84
(Torre S.Gennaro);
- Costa;
- Isole *Le Pedagne*.

Paragrafo 4 - Rade e punti di fonda (*Anchoring areas*)

1. La zona di ancoraggio posta a SE dello schema di separazione del traffico è delimitata dalla congiungente i punti:

- Punto K Lat. (φ) 40° 39,949' N Long. (λ) 018° 04,670' E - WGS 84;
- Punto F Lat. (φ) 40° 40,135' N Long. (λ) 018° 07,020' E - WGS 84;
- Punto R Lat. (φ) 40° 36,120' N Long. (λ) 018° 10,548' E - WGS 84;
- Punto Q Lat. (φ) 40° 34,474' N Long. (λ) 018° 07,950' E - WGS 84;
- Punto L Lat. (φ) 40° 39,141' N Long. (λ) 018° 05,154' E - WGS 84.

2. All'interno della zona di ancoraggio di cui al comma 1 sono individuati i seguenti punti di fonda:

- Punto "a" Lat. (ϕ) 40° 35.350' N Long. (λ) 018° 08.023' E - WGS 84;
- Punto "b" Lat. (ϕ) 40° 36.143' N Long. (λ) 018° 08.616' E - WGS 84;
- Punto "c" Lat. (ϕ) 40° 36.247' N Long. (λ) 018° 09.782' E - WGS 84;
- Punto "d" Lat. (ϕ) 40° 38.789' N Long. (λ) 018° 05.833' E - WGS 84;
- Punto "e" Lat. (ϕ) 40° 37.967' N Long. (λ) 018° 06.370' E - WGS 84;
- Punto "f" Lat. (ϕ) 40° 37.145' N Long. (λ) 018° 06.906' E - WGS 84;
- Punto "g" Lat. (ϕ) 40° 36.323' N Long. (λ) 018° 07.443' E - WGS 84;
- Punto "h" Lat. (ϕ) 40° 36.978' N Long. (λ) 018° 09.061' E - WGS 84;
- Punto "i" Lat. (ϕ) 40° 37.740' N Long. (λ) 018° 08.391' E - WGS 84;
- Punto "l" Lat. (ϕ) 40° 38.503' N Long. (λ) 018° 07.720' E - WGS 84;
- Punto "m" Lat. (ϕ) 40° 39.266' N Long. (λ) 018° 07.049' E - WGS 84;
- Punto "n" Lat. (ϕ) 40° 38,653' N Long. (λ) 018° 06.728' E - WGS 84;
- Punto "o" Lat. (ϕ) 40° 37.859' N Long. (λ) 018° 07.334' E - WGS 84;
- Punto "p" Lat. (ϕ) 40° 37,065' N Long. (λ) 018° 07.939' E - WGS 84.

3. La zona di ancoraggio posta a NW dello schema di separazione del traffico è delimitata dalla congiungente i punti:

- Punto T Lat. (ϕ) 40° 43.235' N Long. (λ) 017° 56,194' E - WGS 84;
- Punto U Lat. (ϕ) 40° 41,291' N Long. (λ) 017° 54,704' E - WGS 84;
- Punto V Lat. (ϕ) 40° 41,935' N Long. (λ) 017° 53,228' E - WGS 84;
- Punto S Lat. (ϕ) 40° 43,887' N Long. (λ) 017° 54,722' E - WGS 84;

4. All'interno della zona di ancoraggio di cui al comma 3 sono individuati i seguenti punti di fonda:

- Punto "q" Lat. (ϕ) 40° 41.726' N Long. (λ) 017° 54.546' E - WGS 84;
- Punto "r" Lat. (ϕ) 40° 42.052' N Long. (λ) 017° 53.810' E - WGS 84;
- Punto "s" Lat. (ϕ) 40° 42.287' N Long. (λ) 017° 54.975' E - WGS 84;
- Punto "t" Lat. (ϕ) 40° 42.613' N Long. (λ) 017° 54.238' E - WGS 84;

5. Nel porto medio, l'area circolare con raggio 50mt e centro nel punto di Lat. (ϕ) 40° 39.2' N e Long. (λ) 017° 57.7' E - WGS84, è riservata alla sosta dei pescherecci provenienti da paesi esterni dell'Area Schengen (rife. accordo di Schengen del 14 giugno 1985 e Convenzione applicativa del 19 giugno 1990, entrambi ratificati in Italia con Legge

nr.388/93) in attesa delle operazioni di verifica doganale ad opera dei competenti organi di Pubblica Sicurezza.

6. Lo specchio acqueo immediatamente prospiciente l'ultimo tratto della diga di Punta Riso ed il rispettivo tratto banchinato sono saltuariamente impiegabili per soste brevi di navi militari. Posizione e tempi esatti, concordati tenendo conto delle condizioni del traffico mercantile, sono comunicati alla Capitaneria di Porto per il necessario coordinamento con i servizi tecnico-nautici. Le unità militari interessate adottano tutte le misure necessarie affinché la sosta sia opportunamente segnalata e non costituisca pericolo per le altre unità in transito.

O R D I N A

Articolo 1 - *Regolamento della navigazione nella rada e nel Porto di Brindisi*

1. È istituito il *Sistema di instradamento obbligatorio del traffico* in ingresso ed uscita dal porto di Brindisi costituito dallo schema di separazione, dalle aree da evitare e dai punti di fonda di cui al Rende noto.

2. È adottato il "*Regolamento della navigazione nella rada e nel Porto di Brindisi*" inerente la disciplina del Sistema di instradamento di cui al comma 1, allegato e parte integrante della presente Ordinanza. Il *Regolamento* è reso esecutivo con decorrenza dalle ore 08.00 del giorno successivo alla pubblicazione del fascicolo degli Avvisi ai naviganti con cui viene promulgata la nuova edizione della carta nautica n.192 (contenente lo schema di separazione del traffico di cui al presente *Regolamento*). La pubblicità legale ordinaria del fascicolo degli Avvisi ai naviganti è integrata, a livello locale, da apposito provvedimento di "Rende Noto" della Capitaneria di Porto di Brindisi.

3. Eventuali deroghe alla disciplina di cui all'allegato *Regolamento*, eccezionalmente concesse per motivi attinenti la sicurezza della navigazione o per le esigenze connesse alle installazioni militari presenti in porto, sono possibili previo coordinamento con l'Autorità Marittima.

4. Nelle more dell'aggiornamento delle carte e delle pubblicazioni nautiche nazionali ed internazionali, le Agenzie marittime raccomandatarie locali, si assicurano che i Comandanti delle navi rappresentate in transito per il porto di Brindisi abbiano compreso e siano in possesso di una copia della presente Ordinanza e dell'allegato stralcio grafico.

Articolo 2 - Sanzioni

1. Le violazioni delle norme del *Regolamento*, anche accertate esclusivamente attraverso le strumentazioni VTS (*Vessel Traffic System*) qualora relative alla posizione, statica o dinamica e/o alla velocità dell'unità, sono punite, salvo che il fatto non costituisca più grave reato, a norma dell'articolo 1231 (*Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione*) Cod. Nav. o con la sanzione amministrativa di cui al comma 1 dell'articolo 1174 Cod.Nav. (*Inosservanza di norme di polizia*).

Articolo 3 - Abrogazioni

1. Le seguenti norme sono abrogate con decorrenza dalla data in cui il *Regolamento* è esecutivo ai sensi dell'articolo 1, comma 2:

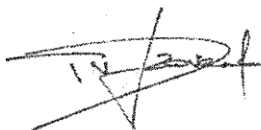
- Ordinanza nr.7/87 contenente disposizioni tecnico-nautiche per la navigazione all'interno del porto di Brindisi;
- Ordinanza nr.72/94, "*Disciplina della navigazione e dell'ancoraggio nei tre bacini portuali e nelle rade esterne di Brindisi delle navi mercantili in entrata ed in uscita dal porto*" e articolo 20 (*Movimenti*) dell'Ordinanza nr.48/04 che ha sostituito l'articolo 13 dell'Ordinanza nr. 72/94;
- Ordinanza nr.14/95 inerente l'interdizione alla navigazione per alcuni tipi di unità della fascia di mare di 6 miglia compresa fra Torre San Gennaro (Torchiarolo - BR) e Torre Guaceto (Carovigno - BR);
- Ordinanza nr.13/03 contenente prescrizioni a tutela delle installazioni e delle unità militari all'interno del porto di Brindisi;
- Ordinanza nr.46/03 contenente prescrizioni per la navigazione delle unità di diporto nel Circondario Marittimo di Brindisi;
- La premessa (contenente un rimando all'abrogata Ordinanza nr.46/2003), l'articolo 35 (*Navigazione all'interno del porto di Brindisi*) e l'articolo 36 (*Unità da diporto a vela*) del *Regolamento* allegato all'Ordinanza nr.13/2007 inerente la disciplina delle attività nautiche del diporto nel Circondario Marittimo di Brindisi. L'articolo 34 (*Navigazione all'interno dei porti, delle rade e delle acque del Circondario*) della medesima Ordinanza si applica, per il porto di Brindisi, solo per la parte relativa alla disciplina degli ormeggi e comunque se concorde con le disposizioni del *Regolamento*;
- Ordinanza nr.54/07 "*Comunicazioni delle navi mercantili all'arrivo e alla partenza dal porto e dalla rada di Brindisi*";
- Ordinanza nr.58/2011, "*Disciplina della navigazione in prossimità delle isole Pedagne*".

2. Ogni rimando alle Ordinanze di cui al comma 1 contenuto in altre disposizioni si intende riferito all'allegato *Regolamento*.

3. Eventuali antinomie fra norme di pari rango in materia di disciplina della navigazione nella rada e nel porto di Brindisi sono risolte in accordo con l'allegato *Regolamento*.

Brindisi, lì 2 agosto 2013

IL COMANDANTE
CAPITANO DI VASCELLO (CP)
Giuseppe MINOTAURO



X



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI BRINDISI

REGOLAMENTO
DELLA NAVIGAZIONE NELLA RADA E NEL
PORTO DI BRINDISI



UFFICIO STORICO M.M.

**SISTEMA DI INSTRADAMENTO OBBLIGATORIO DEL TRAFFICO,
INTERDIZIONE AREE ESTERNE AL PORTO E PUNTI DI FONDA**

Ed. 2013

CAPO I

PREMESSE

Articolo 1 - Finalità

1. Scopo del presente *Regolamento* è disciplinare gli aspetti connessi alla gestione del traffico navale in ingresso ed in uscita dal porto di Brindisi ivi compresi l'ormeggio alla fonda in rada e tutte le comunicazioni connesse alle diverse manovre.

2. Nello stralcio planimetrico allegato e parte integrante del presente *Regolamento* sono rappresentate le diverse aree individuate mediante elencazione delle coordinate geografiche nel *Rende noto*.

Articolo 2 - Definizioni

1. Si elencano, di seguito, le accezioni con cui, salvo diversa e specifica indicazione, devono essere letti alcuni dei termini utilizzati nel *Regolamento* (evidenziati nel testo con carattere corsivo):

AREA DI PRECAUZIONE - *Precautionary area* - (rife. para. 2, comma 3, *Rende noto*)

Arco di circonferenza avente raggio di 0.5 M centrato sul punto Lat. (ϕ) 40° 39.703' N, Long. (λ) 017° 59,782' E (WGS 84) compresa tra i limiti delle *areas to be avoided* nr.1 e 2;

AREA VESSEL TRAFFIC SERVICES (VTS) DI BRINDISI

Zona di mare di cui all'articolo 2 (*Limiti dell'area VTS*) del Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 10 maggio 2011 delimitata dai seguenti punti:

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| ➤ Lat. (ϕ) 40° 45.5' N | ➤ Long. (λ) 017° 42.2' E |
| ➤ Lat. (ϕ) 40° 52.8' N | ➤ Long. (λ) 017° 51.7' E |
| ➤ Lat. (ϕ) 40° 53.6' N | ➤ Long. (λ) 018° 05.4' E |
| ➤ Lat. (ϕ) 40° 47.0' N | ➤ Long. (λ) 018° 16.7' E |
| ➤ Lat. (ϕ) 40° 36.6' N | ➤ Long. (λ) 018° 19.4' E |
| ➤ Lat. (ϕ) 40° 27.7' N | ➤ Long. (λ) 018° 12.7' E |

AREE DA EVITARE - *Areas to be avoided* - (rife. para. 3, *Rende noto*)

Aree in cui è vietata la navigazione, l'ancoraggio e la sosta alle navi mercantili adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 500GT;

COLREG 72

Convenzione internazionale per prevenire gli abbordi in mare, con relativo Regolamento ed allegati, firmata a Londra il 20 ottobre 1972 e ratificata in Italia con Legge 27 dicembre 1977, n 1085;

COORDINATE GEOGRAFICHE

Tutte le coordinate geografiche sono riferite al sistema WGS84;

CORSIA DI TRAFFICO IN INGRESSO AL PORTO - *Ingoing traffic lane* - (rife. para. 2, comma 3, *Rende noto*)

Compresa tra la *Zona di Separazione* nr.3, il limite N della zona di ancoraggio denominata "*Rada di SE*" e la *Zona di Separazione* nr 4;

DIRETTRICE DEL FLUSSO DI TRAFFICO - *Established direction of traffic flow* - (rife. para. 2, comma 3, *Rende noto*)

Individuata, per ogni *corsia di traffico in ingresso* ed in uscita dal *Porto*, dalle rispettiva bisettrici geometriche;

MIGLIO

Miglio nautico internazionale (eventualmente abbreviato in *NM - Nautic Mile*) pari a 1.852 metri;

NAVIGLIO IN SERVIZIO DI LINEA

Ai sensi della lettera *t-ter*) del D.Lgs. nr.196/2005 (*"Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale"*) si intende per servizio di linea una "*serie di collegamenti effettuati in modo da assicurare il traffico fra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi, che abbiano le seguenti caratteristiche:*

- 1) *collegamenti con orario pubblicato oppure tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;*
- 2) *collegamenti effettuati per un minimo di un mese continuativamente;"*;

OSTRUZIONI DEL PORTO

Ingresso via mare al *Porto* di Brindisi (*Porto Esterno*) segnalato mediante fanali E.F.3631 e E.F.3632 della pubblicazione I.I.3134 dell'Istituto Idrografico della Marina "*Elenco dei Fari e Segnali da Nebbia - Parte I Ediz. 2012*" (alla quale si deve intendere sempre riferita la numerazione dei segnalamenti utilizzata nel presente *Regolamento*);

PORT ENTRY SECTOR LIGHT (PEL-6) - (rife. para. 1 *Rende noto*)

Segnalamento marittimo di cui al paragrafo 1 del *Rende noto*;

PORTO

Complesso formato dalle opere a terra e dalle acque racchiuse nei tre bacini del *Porto* di Brindisi (*Porto interno*, *Medio* ed *Esterno*). Per la nomenclatura completa delle banchine si rimanda all'allegato A dell'Ordinanza nr.48/04 mentre l'elencazione contenuta nelle definizioni che seguono è riferita esclusivamente alla Carta Nautica nr.191 ed alla toponomastica cittadina di Brindisi. Le banchine menzionate sono solo quelle impiegate, quali riferimenti a terra, nel presente *Regolamento*;

PORTO ESTERNO

Specchio acqueo delimitato, verso mare, dalle *ostruzioni* del *porto* e separato dal *Porto Medio* dalla Diga di Forte a Mare e dalla Banchina di Costa Morena Nord:

Lato zona industriale

- Isola di Pedagna Grande e l'isolotto Giorgio Treviso, La Chiesa, Traversa e Monacello.

Lato Nord

- Isola di Sant'Andrea (lato esterno);
- Forte a mare e Diga (lato esterno).

PORTO MEDIO

Specchio acqueo posto fra il *Porto esterno* ed il *porto Porto interno*, a cui è collegato tramite il Canale Pigonati:

Lato zona industriale

- Costa Morena (Diga, Riva, Nuovo Sporgente, Prolungamento, Terrare, e punta delle Terare).

Lato Nord

- Isola di Sant'Andrea (lato interno);
- Forte a mare e Diga (lato interno);
- Seno Bocche di Puglia e Porticciolo "Marina di Brindisi";
- Caprarella;

PORTO INTERNO

Specchio acqueo costituito dai Seni di Levante e di Ponente, a loro volta così delimitati:

SENO DI LEVANTE

Lato città

- Nuova Rampa Traghetto;
- Banchina Nafta.

Lato zona industriale

- Banchina Feltrinelli;

- Banchina Cantiere Deflo.

SENO DI PONENTE

Lato città

- Banchina Revel;
- Banchina Galleggianti;
- Banchina Garibaldi;
- Base navale Marina Militare.

Lato Casale

- Via Ammiraglio Millo;
- Banchine villaggio pescatori;
- Banchine Guardia di Finanza;
- Lungomare Via Amerigo Vespucci.

PUNTO DI CHIAMATA RADIO (rife. para. 2, comma 3, *Rende noto*)

Lat. (ϕ) 40° 40,516' N e Long. (λ) 018° 06,940' E - Punto in cui effettuare la comunicazione di cui all'articolo 13, comma 3, posto all'inizio della bisettrice della *corsia di traffico in ingresso*;

PUNTO DI IMBARCO PILOTA (rife. para. 2, comma 4, *Rende noto*)

Lat. (ϕ) 40° 39,851' N, Long. (λ) 018° 01,079' E - Punto posto sulla bisettrice della *corsia di traffico in ingresso*, mezzo miglio prima dell'inizio dell'area di *precauzione*;

RENDE NOTO

Con la generica dicitura *Rende noto* si intende la omonima sezione dell'Ordinanza 72/13 di cui il presente *Regolamento* costituisce allegato e parte integrante;

SISTEMA DI INSTRADAMENTO OBBLIGATORIO DEL TRAFFICO - *Mandatory routing system* - (rife. para. 2 del *Rende noto*)

Complesso di regolamentazioni adottate al fine di instradare il traffico in ingresso ed uscita dal *porto di Brindisi* e basato su uno schema di separazione del traffico (*traffic separation scheme*);

VTS BRINDISI

Sala operativa unificata (Sala operativa e Centro di controllo *Vessel Traffic Service* locale) della Capitaneria di Porto di Brindisi, contattabile in radiofonia sui canali VHF 10 e 16 con appellativo di chiamata *Brindisi VTS*;

ZONE DI ANCORAGGIO - RADE - *Anchoring areas* - (rife. para. 4 *Rende noto*)

Zone di mare esterne al *porto di Brindisi*, site a NW ed a SE dello schema di separazione del traffico, destinate all'ormeggio alla fonda delle navi nei punti specificati al paragrafo 4 del *Rende noto*;

ZONA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO - *Separation zone* - (rife. para. 2, comma 3, *Rende noto*)

Settori circolari all'interno delle quali le navi, ai sensi della regola 10 della *Colreg72*, non devono in generale entrare eccetto nei seguenti casi:

- in caso di emergenza per evitare un pericolo immediato;
- per effettuare operazioni di pesca nella zona di separazione.

I vertici dei settori sono indicati di cui al paragrafo 2, comma 3 del *Rende noto*;

VELOCITÀ DI SICUREZZA

Velocità a cui deve procedere una unità navale in modo da poter manovrare in maniera appropriata ed efficiente al fine evitare collisioni e situazioni di pericolo nonché essere arrestata entro una distanza adeguata alle circostanze (così come definita alla Regola 6 (*Velocità di sicurezza*) delle *COLREG72*);

Articolo 3 - Ambito di applicazione

1. Il rispetto del *sistema di instradamento* è obbligatorio per le seguenti tipologie di unità navali:

- a) Navi, comprese quelle militari, con stazza lorda superiore a 300 GT;
- b) Navi passeggeri o con a bordo merci pericolose di qualsiasi tonnellaggio;
- c) Pescherecci di lunghezza pari o superiori a 24 metri fuori tutto (misura risultante dal certificato internazionale di stazza ai sensi dell'articolo 2 (*Lunghezza*) del Regolamento (CE) nr. 2930/86);
- d) Navi da diporto di lunghezza pari o superiore a 45 metri f.t..

2. Le unità non soggette *Sistema di instradamento obbligatorio* dotate di strumentazione radio VHF, se navigano nelle corsie di traffico in ingresso od in uscita, fatto salvo quanto previsto dal comma 9 dell'articolo 13 relativamente alle comunicazioni, osservano integralmente la relativa disciplina (Capo II del presente *Regolamento*) e le prescrizioni della *COLREG72* evitando comunque, anche all'interno del *Porto*, di costituire ostacolo per le unità di cui al comma 1 in transito a cui danno sempre e comunque precedenza.

3. Le unità non soggette *Sistema di instradamento obbligatorio* e non dotate di strumentazione radio VHF non impegnano le corsie di ingresso o di uscita dello schema di separazione del traffico e, all'interno del *Porto* e dall'*area di precauzione*, evitano comunque di costituire ostacolo per le unità di cui al comma 1 in transito a cui danno

sempre e comunque precedenza. Sono fatte salve le limitazioni previste per determinate categorie di unità da diporto di cui all'Ordinanza nr.13/2007.

CAPO II

DISCIPLINA DEL SISTEMA DI INSTRADAMENTO OBBLIGATORIO

Articolo 4 - Ingresso al porto

1. Le unità obbligatoriamente soggette al *Sistema di instradamento obbligatorio*, come individuate dal comma 1 dell'articolo 3, in ingresso al *Porto di Brindisi*, indipendentemente dalla rotta di avvicinamento, utilizzano la *corsia di traffico in ingresso* immettendosi dall'estremità.

2. All'interno della *corsia di ingresso* le unità navigano mantenendo una distanza di sicurezza di almeno 1 miglio. Tale distanza è derogabile, previo avviso al *VTs Brindisi*, qualora tutte le unità coinvolte nella manovra abbiano il pilota a bordo. Sono fatte salve le disposizioni applicabili della *COLREG72* ed, in particolare, la Regola 6 (*Velocità di sicurezza*), la lett. e) della Regola 9 inerente i sorpassi nei canali stretti e la Regola 13 (*Nave che ne raggiunge un'altra*).

3. Ferma restando l'area di pilotaggio obbligatorio di cui al D.M. 02.09.1996, l'imbarco del pilota a bordo delle navi in ingresso al *Porto* avviene nel punto indicato al paragrafo 2, comma 4 del *Rende noto*. Le unità in *servizio di linea*, previa comunicazione ed in accordo con la Corporazione dei Piloti, hanno facoltà di imbarcare il pilota alle *ostruzioni del porto esterno*.

4. Le unità in transito nella *corsia di ingresso*, in caso di venti settentrionali con intensità tale da far ravvisare al Comando di bordo rischi per la sicurezza della navigazione in relazione alle caratteristiche dell'unità, possono entrare nell'adiacente *zona di separazione del traffico* sul lato dritto della corsia nei limiti dello stretto necessario a mantenere una corretta rotta di atterraggio previa comunicazione al *VTs Brindisi* con le modalità di cui all'articolo 13, comma 6.

5. Le unità alla fonda nella Rada di *SE* hanno facoltà di immettersi nella *corsia di traffico in ingresso* anche senza accedervi dall'estremità previa comunicazione al *VTs Brindisi* con le modalità di cui all'articolo 13, comma 6. L'immissione avviene col minimo angolo di differenza rispetto alla *direttrice del flusso di traffico* in ossequio alla Regola 10 (*Schemi di separazione del traffico*), lett. b), punto III, della *COLREG72*.

6. Le modalità di effettuazione della manovra nelle fattispecie di cui ai commi 4 e 5 sono concordate con la Corporazione dei Piloti del Porto.

Articolo 5 - Uscita dal porto

1. Le unità di cui al comma 1 dell'articolo 3 soggette al *Sistema di instradamento obbligatorio* in uscita dal *Porto* di Brindisi, utilizzano una delle due corsie di traffico in

uscita, percorrendole per tutta la loro lunghezza sino al limite esterno dello schema di separazione del traffico.

Articolo 6 - Area di precauzione (*precautionary area*)

1. All'interno dell'*Area di precauzione* la navigazione avviene con particolare prudenza in ossequio alla Regola 10, lett.f) della COLREG72. In tale area hanno precedenza le unità in ingresso nel *Porto*.

Articolo 7 - Velocità massime

1. All'interno del *Sistema di instradamento obbligatorio del traffico* le navi procedono a *velocità di sicurezza* e comunque nel rispetto delle seguenti velocità massime:

- a) *Corsia di ingresso*: 15 nodi;
- b) *Corsie di uscita*: 20 nodi;
- c) *Area di precauzione, Porto Esterno e Porto Medio*: 10 nodi;
- d) *Porto interno*: 6 nodi.

2. Per le navi in ingresso, la velocità massima di cui alla lettera c) (10 nodi), si applica a partire dal *punto di imbarco pilota* a prescindere dall'effettivo avvalimento del servizio di pilotaggio.

3. Fatto salvo il generale obbligo di mantenere una *velocità di sicurezza* hanno facoltà di derogare ai limiti di cui al comma 1, le unità militari, delle forze di polizia e le unità di soccorso, esclusivamente in uscita dal *Porto* o comunque in funzione delle esigenze strettamente connesse alle attività in corso. In caso di avvalimento della deroga la navigazione è effettuata con la massima prudenza ed adottando misure idonee affinché il passaggio venga opportunamente segnalato alle altre unità in transito.

Articolo 8 - Divieti vigenti nelle corsie di traffico e nell'area di precauzione

1. Nelle corsie di traffico di ingresso e di uscita, nell'*Area di precauzione* e nelle *zone di ancoraggio*, è vietata la navigazione a vela, qualsiasi forma di pesca, sia sportiva che professionale, la balneazione, la sosta e qualsiasi altra attività subacquea o di superficie diversa dal transito.

CAPO III PUNTI DI FONDA

Articolo 9 - Rade e punti di fonda

1. Nella rada e nel *Porto di Brindisi* è possibile dare fondo all'ancora o comunque sostare esclusivamente nei punti individuati al paragrafo 4 del *Rende noto*.

2. In deroga a quanto previsto dal comma 1 è fatto salvo l'impiego dello specchio acqueo immediatamente prospiciente il tratto finale della Diga di Punta Riso con le modalità di cui al comma 6 del paragrafo 4 (*Rade e punti di fonda*) del *Rende noto*. Le navi mercantili, qualora intendano utilizzare parimenti tale area, chiedono preventiva autorizzazione specificando i motivi che obbligano a tale soluzione.

3. L'assegnazione del punto di fonda avviene con le modalità di cui al comma 5 dell'articolo 13 (*Comunicazioni*).

4. Ai fini dell'autorizzazione alla sosta in rada non è necessario che la nave sia diretta nel *Porto di Brindisi* o che vi abbia precedentemente fatto scalo ma tali circostanze possono costituire elemento di valutazione ai fini dell'assegnazione e della scelta del punto di fonda da parte dell'Autorità Marittima.

5. Durante la sosta la nave è armata ed equipaggiata in modo da garantire la pronta esecuzione in sicurezza di manovre disposte dal Comando di bordo o dall'Autorità Marittima.

CAPO IV

NAVIGAZIONE ALL'INTERNO DEL PORTO DI BRINDISI

Articolo 10 - Generalità

1. All'interno del *Porto*, ad eccezione delle ordinarie evoluzioni connesse alle manovre del naviglio maggiore e fatto salvo quanto previsto ai commi 2 e 3 dell'articolo 3 relativamente alle precedenza nella manovra, la navigazione avviene con la rotta più breve fra le *ostruzioni* del *Porto* o comunque dal punto di partenza e l'ormeggio (e viceversa).

2. All'interno del *Porto*, salvo specifico titolo autorizzativo dell'Autorità Marittima, è vietata la navigazione a vela, qualsiasi forma di pesca, sia sportiva che professionale, la balneazione e qualsiasi altra attività subacquea o di superficie diversa dal transito.

3. Gli ormeggi delle unità da diporto nel *Porto di Brindisi* sono disciplinati dagli articoli 34 (*Navigazione all'interno dei porti, delle rade e delle acque del Circondario*), 38 (*Ormeggio nel porto di Brindisi*) dell'Ordinanza nr. 13/2007. È fatta salva la disciplina delle manifestazioni sportive e degli allenamenti all'interno del *Porto* di cui all'articolo 39 (*Divieti*) della medesima Ordinanza.

Articolo 11 - Precedenze

1. Fatto salvo quanto previsto dalle regole 9 (*Canali stretti*) e 18 (*Responsabilità tra navi*) della COLREG72, dall'articolo 181 (*Rilascio delle spedizioni*) Cod. Nav., delle prescrizioni di cui all'Ordinanza nr.48/2004 (*Regolamento accosti*) e dai commi 2 e 3 dell'articolo 3 (*Ambito di applicazione dello schema di separazione del traffico*) l'ordine di ingresso e di uscita delle navi dal *Porto di Brindisi* viene stabilito dall'Autorità Marittima ai sensi dell'articolo 62 (*Movimento delle navi nel porto*) Cod. Nav., in funzione della

disponibilità degli ormeggi e dei servizi tecnico-nautici con i criteri di priorità di cui al presente articolo.

2. L'ordine di ingresso ed uscita tiene conto, di massima, dell'ora di arrivo nell'Area VTS relativamente all'ingresso e, per l'uscita, della effettiva conclusione delle operazioni di caricazione e scaricazione con conseguente disponibilità della nave al disormeggio. Le valutazioni dell'Autorità Marittima si basano, inoltre, sui seguenti criteri:

- Priorità delle navi che trasportano passeggeri rispetto a quelle che trasportano merci;
- Ordine di successione degli accosti stabilito dai terminalisti per le banchine in concessione ai sensi dell'articolo 11 (*Assegnazione degli accosti presso i terminal*) dell'Ordinanza nr.48/2004.

3. Fra diverse tipologie di navi la priorità è corrispondente, in senso decrescente, all'ordine con cui sono di seguito elencate. L'elencazione, non esaustiva rispetto alle tipologie, non ha natura assoluta ma, al pari degli altri principi descritti nel presente articolo, costituisce uno degli elementi di valutazione adottati dall'Autorità Marittima:

- Navi da crociera, Unità veloci da passeggeri (tipo *Superfast Ferry* ed *HSC*, *Fast Cruise Ferry*, *Cruise Ferry*) e Unità tipo *ro-ro pax*;
- Navi da carico portacontainers e *ro-ro* senza passeggeri (con precedenza per le navi con carico unitario aventi merci pericolose e/o inquinanti);
- Unità che trasportano merci pericolose o inquinanti (con precedenza per navi gasiere non *gas-free*);
- Unità portarinfuse - *bulk carrier* - (con precedenza in funzione delle maggiori dimensioni - in GT - e quantità di carico da movimentare per le unità in arrivo);
- Navi da carico generale (con precedenza in funzione delle maggiori dimensioni - in GT - e quantità di carico da movimentare per le unità in arrivo).

4. Gli orari di partenza e quelli di arrivo delle navi traghetto tipo *ro-ro pax* in servizio di linea sono distanziati l'uno dall'altro secondo i seguenti tempi minimi:

a) ARRIVI

- Accosti di Costa Morena: intervallo minimo di 15 minuti;
- Accosti del Seno di Levante: intervallo minimo di 15 minuti (30 minuti per navi provenienti da paesi extra Schengen).

b) PARTENZE

- Accosti di Costa Morena: intervallo minimo di 10 minuti;
- Accosti del Seno di Levante: intervallo minimo di 10 minuti.

Articolo 12 - Divieti connessi alle installazioni militari portuali

1. Nel Porto di Brindisi alle unità minori non militari e non appartenenti a forze di polizia o comunque non autorizzate dal Comando competente è vietato l'avvicinamento e

l'ormeggio alle banchine comprese all'interno di zone militari ed alle unità militari stesse, anche se fuori da tali aree. Tale divieto vige anche per le banchine in uso alla Guardia di Finanza - Sezione Operativa Navale.

2. Oltre al generale divieto di cui al comma 1, alle medesime unità è specificatamente vietato il transito nei seguenti specchi acquei:

- Parte terminale del Seno di Levante del *Porto Interno*, oltre il dente terminale della banchina Nuova Rampa Traghetto (lato città) e tratto corrispondente della banchina Feltrinelli-Cantiere Deflo (Lungomare Calafati) (lato zona industriale);
- Specchio acqueo compreso tra il vertice del molo Caprarella ed il fanale verde (E.F.3662) posto all'imboccatura del Canale Pigonati (*Porto Medio*);
- fascia di 100 metri circostante le Isole di Giorgio Treviso, La Chiesa, Traversa e Monacello (*Porto Esterno*).

CAPO V

MESSAGGISTICA E COMUNICAZIONI

Articolo 13 - Comunicazioni

1. Fermi restando gli obblighi connessi al VTS di cui al Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 10 maggio 2011 e delle disposizioni in materia di comunicazioni finalizzate all'accosto di cui alle Ordinanze 44 e 48 del 2004, le comunicazioni in radiofonia finalizzate alla gestione del traffico nella rada e nel *Porto di Brindisi* sono disciplinate nel presente articolo.

2. Le unità soggette *Sistema di instradamento obbligatorio*, dal momento in cui fanno ingresso nell'area VTS di Brindisi ed ininterrottamente fino all'uscita, assicurano l'ascolto radio continuo sui canali VHF 10 e 16.

3. Le unità soggette *Sistema di instradamento obbligatorio*, in sede di primo contatto con il Centro VTS di Brindisi ai sensi del comma 2 dell'articolo 2 (*Limiti dell'area VTS*) del Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 10 maggio 2011, provvedono all'inoltro del messaggio in radiofonia di cui all'allegato 2 del medesimo Decreto. In tale sede viene comunicato altresì l'ETA (*tempo previsto*) per l'inserimento nella *corsia di traffico in ingresso*. Ulteriore comunicazione è effettuata

- Al momento dell'effettivo inserimento nella *corsia di ingresso* (*Punto di chiamata radio*);
- All'ormeggio.

4. Le unità soggette *Sistema di instradamento obbligatorio* non di *linea* in uscita dal *Porto* e quello di *linea* in caso di variazioni rispetto al programma dei servizi, un'ora prima del disormeggio, comunicano l'orario effettivo di partenza. Ulteriore comunicazione è effettuata da parte di tutte le tipologie di unità:

- Subito prima dell'effettivo disormeggio
- Al limite esterno della corsia di traffico in uscita impiegata.

5. Ai fini della sosta alla fonda nelle zone di ancoraggio, le unità avanzano richiesta al VTS Brindisi e concordano con la Corporazione dei Piloti il punto di fonda esatto da impiegare. Fatto salvo quanto previsto dal comma 3, ulteriore comunicazione è effettuata:

- Al termine della manovra di ancoraggio;
- Subito prima della partenza effettiva dal punto di fonda.

6. Le unità che intendono avvalersi delle facoltà di deroga previste ai commi 4 e 5 dell'articolo 4 (*Ingresso al porto*), ne danno informazione al VTS Brindisi comunicando altresì gli elementi metereologici in atto. Le unità provenienti dal punto di fonda nella rada di SE che intendono inserirsi nella *corsia di traffico in ingresso* dal fianco senza passare dall'estremità, comunicano altresì l'esatto punto di immissione, preventivamente concordato con la Corporazione dei Piloti del Porto.

7. I pescherecci di qualsiasi dimensione provenienti da paesi esterni dell'Area Schengen, salvo che utilizzino lo schema di separazione ai sensi del comma 2 dell'articolo 3 (*Ambito di applicazione*) con conseguente applicazione delle prescrizioni di cui al successivo comma 9, prendono contatti con il VTS Brindisi al fine di concordare le procedure per l'ormeggio e per l'eventuale sosta nell'area di cui al comma 5 del paragrafo 4 (*Rade e punti di Fonda*) del Rende noto:

- Un'ora prima del previsto arrivo alle *ostruzioni del Porto*;
- Al momento dell'arrivo effettivo alle *ostruzioni del Porto*;

8. Le unità da diporto di bandiera extracomunitaria in ingresso al *Porto di Brindisi* ne danno comunicazione al VTS Brindisi prima dell'arrivo. In caso di ormeggio presso banchine assentite in concessione tale comunicazione è effettuata a cura del concessionario.

9. Le unità non soggette *Sistema di instradamento obbligatorio* che, ai sensi del comma 2 dell'articolo 3 (*Ambito di applicazione*), utilizzano le corsie di traffico in ingresso od in uscita, ne danno comunicazione al VTS Brindisi con le medesime modalità di cui precedenti commi 2 e 3, fatta eccezione per le formalità di primo contatto VTS di cui al Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 10 maggio 2011.

Brindisi, lì 2 agosto 2013

IL COMANDANTE
CAPITANO DI VASCELLO (CP)
Giuseppe MINOTAURO

