



LAVORI COMPLEMENTARI FONDO PNRR-PNC
REGOLAMENTO PROVVISORIO DEGLI ORMEGGI NEL PORTO
COMMERCIALE DI SALERNO

- VISTA** la legge 28 gennaio 1994 n° 84, concernente il riordino della legislazione in materia portuale e le sue successive modificazioni ed integrazioni, il Decreto n. 169 /2016 e il Dlgs n. 232 del 2017;
- VISTO** il D.M. del 24/08/2000 e ss.mm.ii. , avente ad oggetto l'individuazione della circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità portuale di Salerno che, ai sensi del D.lgs 169 del 2016, fa parte della più ampia circoscrizione della ADPS MTC;
- VISTI** gli art. 6 della legge 84/94; artt. 17 e 30 del codice della Navigazione e gli articoli 59 e 524 del relativo Regolamento di esecuzione – parte marittima;
- VISTA** l'ordinanza n. 177/2023 della Capitaneria di Porto di Salerno, che disciplina gli ormeggi nel Porto Commerciale di Salerno;
- VISTE** l'Ordinanza n. 37/2024 AdSP MTC e le Ordinanze n. 77/2024 e 78/2024 della CP Salerno concernente i lavori da avviare al porto di Salerno Molo 3 Gennaio;
- CONSIDERATA** la necessità di emanare norme provvisorie di regolamentazione degli ormeggi per le esigenze descritte, ed anche per i profili connessi delle operazioni portuali;

ORDINANO

Art. 1- Periodo di applicazione- Norme generali.

La presente Ordinanza ha vigenza provvisoria in connessione ai lavori del Fondo complementare PNRR-PNC e trova applicazione dalla data di pubblicazione sui siti istituzionali degli Enti firmatari per il periodo dei lavori come indicato in Ordinanza AdSP MTC n. 37/2024, periodo in cui non saranno disponibili dei posti di ormeggio di alcune banchine portuali e pertanto, sono sospese nel predetto periodo, tutte le ordinanze e regolamenti riguardanti gli ormeggi nel porto Commerciale di Salerno attualmente in vigore -salva la perdurante vigenza del c.d. Albo di linea previsto dalla Ordinanza FC n. 3/2007 e ss.mm.iii.-, fino al completamento dei lavori e le relative consegne delle banchine per l'ormeggio delle navi.

Art. 2- Ambito di applicazione- Norme generali.

Tutte le unità navali passeggeri e da carico, come di seguito definite. Non si applica, invece, alle unità da diporto, da traffico, da pesca, da passeggeri per collegamenti regionali ed al naviglio ad uso locale.

Art. 3- Attività portuali connesse all'arrivo di merce via terra.

In considerazione dei lavori e per tutto il periodo della presente Ordinanza, il Varco Trapezio del porto commerciale è aperto dalle ore 06:00 fino alle ore 23:00, con apertura anche nella giornata di Sabato fino alle ore 14:00, previa disposizione doganale.

Per evitare congestionamenti sulla viabilità pubblica che conduce ai vari Terminal e per facilitare le successive attività portuali, vi è obbligo delle Imprese di apertura dei Gate degli ambiti omogenei con avvio del ciclo operazioni nei Terminal a partire dalle ore 06:00, per garantire al ciclo ro-ro/auto, contenitori e merce varia che tutta la serie operativa avvenga con soluzione di continuità e regolarità.

Art. 4- Operazioni portuali, comprese lo sbarco e l'imbarco merce.

In tutti gli Ambiti operativi di cui all'art. 6 e all'arrivo delle navi è stabilito l'obbligo di organizzare le operazioni portuali per un periodo lavorativo h 24, sette giorni su sette, le stesse dovranno garantire la massima efficienza e produttività, con l'impiego di vetture lavorative sufficienti a tale scopo.



In tali ipotesi è cura della Impresa portuale operante garantire in ogni momento, anche a bordo nave, il livello di illuminamento necessario allo svolgimento delle operazioni in sicurezza anche in orario notturno.

Potranno verificarsi eccezionali deroghe alla precedente previsione, previa istanza da presentare inderogabilmente tre giorni lavorativi precedenti all'ormeggio e da autorizzare con specifico provvedimento, nelle seguenti ipotesi limitatamente alle Navi Portarinfuse/Merce Varia:

1. in connessione alla tipologia di merce non operabile in condizioni meteorologiche avverse;
2. ipotesi in cui, con merce che per le sue caratteristiche è necessariamente in pronto uscita/imbarco (e con nave già all'ormeggio – non ancora completamente caricata/scaricata), viga un'ordinanza restrittiva della circolazione stradale, che non consente l'immediato trasporto al/dal destinatario finale.

Art. 5- Definizioni

Ai fini del presente Regolamento si intende:

- **Servizio di Linea** - una serie di collegamenti marittimi effettuati da una o più unità navali, in modo tale da assicurare il traffico fra gli stessi due porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi e che sia organizzato come meglio richiamato al successivo art. 10.
- **Albo dei servizi/navi di linea** – Registro contenente l'elenco delle linee/navi autorizzate alla linea che godono di un regime preferenziale di ormeggio, in relazione alle esigenze di orari;
- **Nave** – come individuata all'art. 136 del codice della navigazione. I termini **"unità navale"** e **"nave"** hanno il medesimo significato;
- **Autostrade del Mare** - le linee marittime alternative a tratte terrestri, servite da navi ro-pax;
- **nave passeggeri** - una nave così classificata ai sensi della Convenzione SOLAS nella sua versione aggiornata (ai fini del presente regolamento, tale definizione è comprensiva delle navi da crociera);
- **nave ro-ro** - una nave che trasporti ed abbia dispositivi che consentano di imbarcare/sbarcare direttamente veicoli, merci già su ruote, contenitori attraverso rampa;
- **nave ro-pax** - una nave che trasporti più di dodici passeggeri ed avente dispositivi che consentono di imbarcare/sbarcare direttamente veicoli, merci già su ruote, contenitori attraverso rampa;
- **nave full container** - una nave il cui carico prevalente sia unitizzato e costituito da contenitori di cui alla Convenzione SOLAS dell'IMO nella sua versione aggiornata;
- **nave di merce varia** - una nave il cui carico sia unitizzato e costituito da differenti tipologie merceologiche, anche refrigerata unitizzata e non;
- **nave portarinfuse** - una nave così come definita alla regola IX/1.6 della Convenzione SOLAS dell'IMO nella sua versione aggiornata;
- **nave con carico misto** - una nave il cui carico sia rappresentato da diverse tipologie di merce, unitizzata e non;
- **nave militare** – unità navale comandata ed equipaggiata da personale militare o militarizzato, iscritta nelle liste del naviglio da guerra e legittimata per la propria qualità mediante segni distintivi adottati a questo fine dallo Stato di appartenenza;
- **Ambito Omogeneo di Ormeggio (AOO)** – ambito portuale all'interno del quale attraccano unità navali per l'espletamento di operazioni portuali afferenti tipologie merceologiche omogenee;
- **Posto di ormeggio** - la porzione di banchina del porto ove attracca l'unità navale per l'espletamento delle operazioni portuali, con classificazione numerica progressiva dal n° 1 al n° 26 (da levante a ponente); i termini utilizzati di "accosto", "posto di ormeggio" e "p.o." sono equivalenti;
- **Autorità** - indica, dove non espressamente indicato, congiuntamente l'Autorità Marittima e l'Autorità di Sistema Portuale;
-



Art. 6 – Suddivisione del Porto in AOO (Ambiti Omogenei di Ormeggio)

Ai fini del presente Regolamento provvisorio, permane la suddivisione ordinaria del porto commerciale in Ambiti Omogenei di Ormeggio:

- **Ambito A)** - molo Tre Gennaio e banchina Ligea;
- **Ambito B)** - molo trapezio Levante, trapezio Testata e trapezio Ponente;
- **Ambito C)** - banchina Rossa, molo di Ponente, briccole 1[^] serie e briccole 2[^] serie.
- **Ambito D)** - Banchina Molo Manfredi (p.o. n. 1),

All'interno dei predetti Ambiti, durante il periodo dei lavori e in considerazione del naviglio commerciale che attualmente scala il porto di Salerno, diverso per dimensioni e caratteristiche tecniche rispetto all'entrata in vigore del regolamento in data 02.04.2007, la ripartizione delle tipologie di navi che ordinariamente ormeggiano è la seguente:

a) Ambito A)

navi merce varia e portarinfuse (banchina Ligea e parte del Molo 3 Gennaio, in base alla disponibilità discendente dai lavori portuali);

b) Ambito B)

- 1) navi full containers molo trapezio Levante e trapezio Testata;
- 2) trapezio Ponente secondo le modalità di cui all' art. 7.

c) Ambito C)

- 1) navi ro-ro di linea
- 2) navi Autostrade del Mare secondo le modalità di cui all' art. 7.

d) Ambito D)

- 1) navi passeggeri in servizio da crociera.

Nell'ambito di riferimento di ormeggio, in caso di più navi richiedenti le priorità sono date dall'orario di arrivo in rada; in tali casi fa fede l'orario dichiarato nel corso della riunione giornaliera degli ormeggi presso la Capitaneria di porto, da riscontrarsi sulla base dell'effettivo orario di arrivo in rada.

In considerazione delle normali lavorazioni con le rispettive quantità di merce, in base a cicli produttivi svolti, le navi devono prevedere la permanenza in banchina da un turno lavorativo fino ad un massimo di 12 turni, ovvero per un periodo massimo di 72 ore che decorrono dal termine delle operazioni tecnico-nautiche di ormeggio nave, tranne specifiche ed eccezionali esigenze.

Nelle ipotesi in cui non vengano rispettati i parametri di cui al comma precedente la nave dovrà lasciare libero l'ormeggio a proprie spese, a semplice richiesta dell'Autorità Marittima, movimentando per la rada, non potendo, al riguardo, invocare motivazioni afferenti il mancato rizzaggio del carico e/o il mantenimento della stabilità a cui deve per tempo provvedere. A tal fine, la nave deve organizzare le attività di carico/scarico merci in modo da mantenere l'unità sempre in condizioni di stabilità.

Art. 7 – Suddivisione del porto in AOO, regole per Trapezio Ponente

A tale banchina trovano ordinariamente ormeggio, le seguenti tipologie di unità navali:

- a)** Lunedì di massima 06:00-14:00 e Venerdì 14:30-22:00 (ovvero diverso orario di linea stagionale), al p.o. 19pp20, riservato alla nave ro-pax extra Scenghen di linea;
- b)** Nave Autostrade del Mare ro-pax di linea, al p.o. 19pp20, tutti i giorni ad eccezione, di massima, del lunedì mattina (per Nave Scenghen di linea) e quando ormeggiata la Nave di cui alla seguente lettera c). In caso di nave ormeggiata di cui alla lettera c), la nave Autostrade del Mare ro-pax di linea ha ormeggio ordinario di cui all'art. 6, comma 2 lett. c. ovvero briccole 2[^] serie;
- c)** Nave di merce varia (con frequenza stimata una volta ogni 40 gg) di dimensioni superiori a 160 mt., per l'arco temporale della lavorazione da comprendere tra il lunedì dopo le 14.00 e il venerdì fino alle 05:00 (ovvero diverso orario di linea stagionale Nave Shengen), tale da garantire l'ormeggio della nave di cui alla lettera a). In caso di nave ormeggiata di cui alla presente lettera **c)**, la nave Autostrade del Mare ro-pax di linea ha l'ormeggio ordinario di cui all'art. 6, comma 2 lett. c. ovvero briccole 2[^] serie.



Capitaneria di
Porto di Salerno



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA

- d) Nell'arco temporale in cui il Trapezio ponente non è occupato (e ferme le previsioni di cui alle lettere **a), b), c)**, alle navi full containers, ro-ro (prevalenza carico in base ai turni lavorativi), a secondo dell'arrivo in rada.

Art. 8 - Ambito D) MOLO MANFREDI

Tutte le navi passeggeri da crociera hanno ormeggio ordinario all'interno dell'AOO "D", e sono obbligate a svolgere le attività di assistenza e imbarco/sbarco passeggeri in conformità alle vigenti normative di security.

In ipotesi eccezionali e limitate, per impossibilità accertate di ormeggiare la nave al Molo Manfredi, potrà valutarsi l'ipotesi di ormeggio ad AAOO diversi.

Art. 9 – Ormeggio in AOO diverso

In considerazione dei limitati accosti disponibili nel porto di Salerno anche in connessione ai lavori PNRR, e per la prima fase alla Banchina 3 Gennaio; e dell'elevato numero di unità navali che abitualmente scalano, è facoltà dell'Autorità Marittima nella riunione accosti, in caso di posto di ormeggio libero, assegnare ad una nave un accosto in un AOO di non diretta pertinenza ai sensi del presente Regolamento. In tale evenienza, la nave e l'Impresa interessata, dovranno conformarsi agli obblighi dell'art. 6.

L'impresa portuale di cui l'unità navale si avvale deve lasciare la banchina libera da qualsiasi tipo di merce e perfettamente pulita al termine dei Turni di lavoro e, comunque contestualmente all'eventuale movimento disposto d'autorità.

Art. 10 – Servizi /navi di linea

Ai fini delle esigenze di orari delle navi di linea che scalano il porto, che necessitano di un osservanza di orari prefissati, resta confermato l'Albo dei Servizi/navi di Linea del porto Commerciale di Salerno istituito con Ordinanza FC n. 3/2007 e ss.mm.ii..

Ai fini del presente articolo gli Armatori comunicano entro 15 giorni la permanenza dei requisiti, e la documentazione relativa, per le navi operanti prima dell'entrata in vigore del presente regolamento per essere qualificati Navi di linea.

Le domande intese ad ottenere l'autorizzazione per l'espletamento di una nuova linea ro-ro-ro-pax e/o Autostrade del Mare devono essere presentate all'Autorità di Sistema portuale almeno 90 giorni prima del previsto avvio della linea.

CAPO III

DISCIPLINA DI IPOTESI PARTICOLARI E NORME FINALI

Art. 11 - Casi specifici

a) Ormeggio di navi militari

L'ormeggio sarà autorizzato dalla Autorità marittima previo parere dell'Autorità di Sistema portuale che valuterà gli aspetti connessi alla propria competenza istituzionale.

b) Ipotesi particolari

Fattispecie particolari, saranno valutate caso per caso all'Autorità Marittima sentita l'Autorità di Sistema Portuale.

Art. 12 - Norme finali

La presente Ordinanza, all'atto della entrata in vigore, abroga per il periodo di vigenza ogni norma con essa incompatibile.

Napoli/Salerno li 18.06.2024

Il Comandante
CV(CP) Attilio Maria Daconto

Il Presidente
Avv. Andrea Annunziata