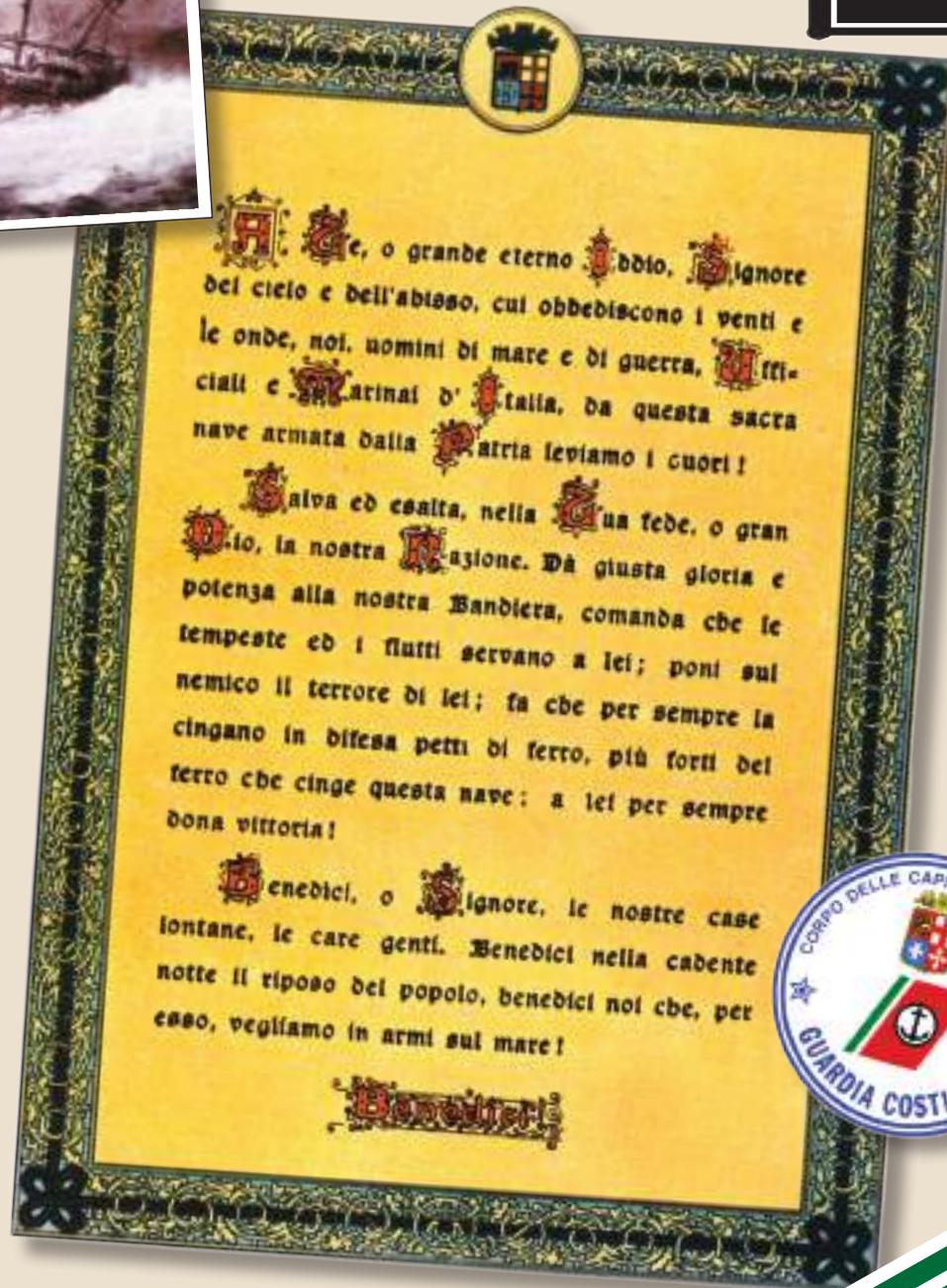


LA GAZZETTA MARITTIMA



I QU
ADE
RNI.



2° Forum sulla Sicurezza
e le Capitanerie

MAGGIO 2017



SCEGLI QUALITÀ, FREQUENZA E VELOCITÀ DELLE #NAVIGIALLE.



CORSICAFERRIES.COM



SOMMARIO

- 5 Le Capitanerie, "custodi globali" dei porti
- 6 Il rapporto del Ministero MIT sui sinistri marittimi in Italia
- 9 La sicurezza e il "sistema mare" negli interventi a Ravenna
- 11 Il premio per la sicurezza sul mare ai servizi tecnico nautici di Genova
- 13 Sicurezza dalla "burocrazia virtuosa"
- 14 Obiettivi e idoneità lavorando su best practices
- 16 Il decreto ministeriale su osservatorio e premio
- 19 Capitanerie e piloti il protocollo d'intesa
- 21 Le interazioni capitanerie/ servizi

LA GAZZETTA MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,
Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Direzione e redazione

57123 Livorno

Via Fiume, 23

Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail: redazione@lagazmar.191.it

Amministrazione e pubblicità

Società Editoriale Marittima a R.L.

57123 Livorno



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

È vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a
"LA GAZZETTA MARITTIMA"
n° 47 del 17 Giugno 2017 - P.I. 45%

Quella sicurezza che vale un Nobel

Siamo consapevoli, oggi più che mai, che scrivere di sicurezza significhi toccare il nervo scoperto della nostra società. Dove il termine italiano, che in inglese si coniuga in due diverse accezioni (Safety ma anche Security) sintetizza quello che tutti aspirano a raggiungere: il vivere con la garanzia che lo Stato sia in grado di proteggere la loro vita e i loro beni.

In tempi di terrorismo dilagante, forse il termine sicurezza rischia di assumere solo una direzione. Eppure proprio dal mare, e da chi lavora sul mare e per il mare, arriva la consapevolezza che l'Italia ha fatto molto per garantire la sicurezza di chi ci lavora, di chi ci transita e anche di chi lo predilige per il tempo libero. Non c'è solo il terrorismo a mettere in pericolo le vite e il lavoro di tanti: ogni porto è un meccanismo complesso, che come tutti i meccanismi in perenne movimento ha elementi di rischio che possono essere fronteggiati solo con l'attenta, meticolosa, approfondita preparazione degli addetti. L'uomo, come sempre, è artefice del proprio destino: anche e specialmente dove il pericolo - l'incidente, la distrazione, il cedimento meccanico di uno strumento - fa parte del quotidiano malgrado tutte le precauzioni.

Al centro dell'impegno perchè sui porti, sulle navi e sullo shipping in generale la sicurezza sia un imperativo c'è il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera. E non è un caso che proprio dal Corpo sia arrivata la decisione di quei "Forum" annuali sulla sicurezza che con la recente seconda edizione a Ravenna ha fatto un ulteriore passo avanti grazie alla fattiva collaborazione delle associazioni dei servizi tecnico/nautici. Il contributo alla sicurezza da parte dei piloti dei porti - una categoria che sventa di gran lunga su tutte le altre tra i servizi tecnico/nautici - non solo è stato ribadito dal formale riconoscimento del "Premio" di cui parliamo nelle pagine che seguono, ma ha avuto ribalte nazionali e internazionali anche sulle persone. La nomina del capitano "Cino" Fiorenzo Milani, segretario generale della Fedepiloti, nel vertice europeo dei piloti è solo uno dei tanti segnali di apprezzamento.

Nelle pagine che seguono abbiamo selezionato documenti e interventi raccolti durante il 2° Forum di Ravenna, privilegiando quegli aspetti sia giuridici che umani a nostro parere più significativi. Non sarà male ricordare che nella prima edizione del Forum sulla sicurezza furono individuati otto punti da sviluppare con altrettante azioni, con l'obiettivo di stringere sempre di più la collaborazione tra le Capitanerie e i servizi tecnico/nautici, in modo da dare il massimo del supporto anche a chi, a bordo delle navi che operano nei porti e dei mezzi di vigilanza e di soccorso dei corpi dello Stato, sulla sicurezza s'impegna quotidianamente.

In chiusura di questa presentazione, vogliamo ringraziare il comandante generale del Corpo delle Capitanerie, ammiraglio ispettore Vincenzo Melone, per la personale collaborazione e per l'impegno di tutti i suoi uomini nel fornirci indicazioni, testi degli interventi e dispositivi di legge. La partecipazione dei tanti direttori marittimi al Forum di Ravenna ci ha confermato che al di là delle buone intenzioni, l'impegno è costante. E i risultati - si vedano i tanti casi di salvataggi, anche al limite, fatti dai nostri militari sul mare - supportano senza esagerazione la proposta di candidare al Nobel per la pace la nostra Guardia Costiera. Che il riconoscimento arrivi o no, per noi è già idealmente assegnato. Buon vento.

Antonio Fulvi

Global Service srl

REVAMPING
GRU



FULL
RENTAL



MANUTENZIONE
BANCHINE



PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI
VIA DELLE COLLINE 100 - 57017 GUASTICCE (LI)

TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT

SEDE
OPERATIVA



PRONTO INTERVENTO
24 ORE SU 24



Un'A nota A dell'Ammiraglio Ispettore (CP) Vincenzo Melone

Le Capitanerie, “custodi globali” dei porti

All'ammiraglio ispettore Vincenzo Melone, comandante in capo delle Capitanerie-Guardia Costiera, abbiamo chiesto una riflessione su ruolo e compiti dei comandanti dei porti sui temi della sicurezza, anche in relazione agli impegni della Riforma. Ecco la sua nota.

Nel contesto del complesso sistema produttivo della portualità e della logistica legata al trasporto via mare, la Capitaneria di porto riveste un fondamentale ruolo di garanzia e regolamentazione, essendo il comandante del porto il reale custode e responsabile della “sicurezza globale” dello scalo, in sinergia con l'Autorità di sistema portuale, con gli operatori dei servizi tecnico-nautici ed, in una dimensione realmente inclusiva, con tutti quelli che si interessano – a vario titolo – al “vettore nave”.

All'Autorità marittima viene affidato l'importante ruolo di organo di gestione e garanzia della sicurezza, intesa non già quale “limite” e/o fattore di limitazione allo sviluppo, bensì quale elemento di stimolo e supporto alla crescita economica, in linea con le elaborazioni



Vincenzo Melone

che definiscono il concetto di “sicurezza produttiva”.

Tale ruolo è legato alla capacità di individuare ed attuare soluzioni e misure di natura regolamentare attagliate alle singole realtà portuali ed agli specifici complessi operativi che permettano di ridurre al minimo i rischi legati alla sosta ed all'operatività delle navi all'interno del porto, assicurandone, così, la piena fruibilità e la massima produttività, il tutto in una cornice di protezione e tutela degli insopprimibili interessi pubblici coinvolti, a beneficio della salvaguardia della salute ed incolumità delle persone nonché dell'integrità

dell'ambiente marino.

La capacità di interpretare in maniera dinamica e “moderna” la funzione del comandante del porto è volta a garantire, quale primo anello della catena logistica del trasporto marittimo, il sicuro svolgimento dell'intero ciclo nave, dalla manovra di ingresso all'operatività di banchina, fino alla partenza, attraverso la più efficace ed adeguata regolazione ed il controllo di una serie di complesse attività tecnico-nautiche (ormeggio/disormeaggio, movimentazione dei carichi, transito di passeggeri e di veicoli).

E' ormai consolidato il principio per cui il comandante del porto non è un mero custode di regole percepite e vissute come freni per l'operatività portuale, bensì attore e partecipante di quella “sicurezza produttiva” che costituisce uno dei presupposti per la competitività del nostro sistema portuale, oltre che facilitatore dell'efficienza dei processi produttivi, attraverso una sempre più marcata semplificazione, standardizzazione e digitalizzazione delle procedure e delle formalità amministrative connesse all'arrivo ed alla partenza delle navi negli scali italiani.

Il rapporto del Ministero MIT sui sinistri marittimi in Italia



È stato pubblicato sul sito MIT (alla pagina <http://www.mit.gov.it/comunicazione/pubblicazioni>) il "Rapporto sui sinistri marittimi 2015". La pubblicazione contiene le statistiche, l'analisi delle criticità e le raccomandazioni relative ai sinistri marittimi in acque nazionali o limitrofe nel periodo 2007 - 2015.

Il Rapporto, realizzato dalla Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, contiene uno studio sulle dinamiche e sulle cause più frequenti degli incidenti e sinistri marittimi, con l'obiettivo di individuare e risolvere le criticità esistenti. Inoltre, attraverso l'individuazione delle cause e delle dinamiche più ricorrenti e alla emanazione di raccomandazioni utili alla loro prevenzione, si propone quale strumento utile per gli operatori del comparto marittimo per elevare i livelli di sicurezza della navigazione marittima e del lavoro a bordo delle navi.

Dagli studi effettuati, si rileva un andamento declinante nel numero di incidenti in mare (dai 349 sinistri osservati nel 2007 ai 232 sinistri rilevati nel 2015, con un decremento del -33,52% rispetto al valore del 2007), al quale si è accompagnata una parallela riduzione nel numero dei decessi (25 decessi ogni 100 sinistri nel periodo 2007-15) e ferimenti a seguito dei sinistri marittimi. Tale diminuzione appare però meno evidente comparando i dati assoluti rispetto alla consistenza della flotta complessiva di riferimento: si riscontra, infatti, che in realtà gli

indici di incidentalità sembrano osservare un trend più o meno uniforme, quando non si evidenzia perfino un loro incremento nel corso degli ultimi anni, per specifiche tipologie navali.

L'attività di studio e analisi delle cause dei sinistri marittimi è stata inserita negli obiettivi operativi della Direzione Generale per l'anno 2017, in conseguenza dell'inserimento delle attività di investigazione delle cause dei sinistri in mare tra le priorità politiche del Ministro, individuate con D.M. 15 giugno 2016 n. 212 (Priorità politica n. 1 - Sicurezza).

Principali dati:

- 232 sinistri rilevati nel 2015 (erano 349 nel 2007, con un decremento del -33,52%);
- Una riduzione del 25,64% degli incidenti rispetto al valore dell'anno precedente 2014;
- Minor numero di decessi a seguito di sinistri marittimi (-64% nel 2015 rispetto al corrispettivo valore assunto nel 2007);
- Circa 25 decessi ogni 100 sinistri nel periodo 2007-2015;
- Diminuzione numero di navi coinvolte in sinistri (del 35,45% nel 2015 rispetto al valore del 2007);
- Principali tipologie di sinistro marittimo più frequenti: l'affondamento dell'unità navale 21,13%, la collisione 20,61% e l'urto 17,41.

Terminal Darsena Toscana



■ *Con una capacità operativa annua di 900.000 TEU è il principale Terminal contenitori del Porto di Livorno.*

■ *La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostradale ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT, il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.*

■ *Con investimenti in nuove tecnologie e risorse umane altamente qualificate, "TDT" può offrire la più ampia gamma di servizi, garantendo un alto livello di efficienza ed affidabilità.*

Sede Legale: Via Mogadiscio 23 - Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. (+39)0586258111 - Fax (+39)0586258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it



**COMPAGNIA
IMPRESA
LAVORATORI
PORTUALI**



Compagnia Impresa Lavoratori Portuali s.r.l.

Via San Giovanni, 13 - 57123 Livorno - ITALY

Phone (+39) 0586 841511 / Fax (+39) 0586 841690 - Email: segreteria@cilplivorno.it



**Compagnia
Portuale di
Livorno**

Società Cooperativa

Via San Giovanni, 13 - 57123 Livorno (LI) - Telefono +39 0586841111 - mail: segreteria@gruppoCPL.it



La sicurezza e il “sistema mare” negli interventi a Ravenna



“I passi in avanti fatti dalla portualità italiana sono il frutto di un lavoro collettivo e di squadra”. Queste le parole del ministro dei Trasporti Graziano Delrio dal palco del palazzo dei

congressi di Ravenna, dove si è svolto oggi il 2° Forum nazionale sulla sicurezza nei Porti e la 68a assemblea generale di Federagenti in collaborazione con il Comando generale della Guardia Costiera. “Sistema mare e logistica insieme - ha spiegato il responsabile dei Trasporti - sono una risorsa straordinaria per garantire lo sviluppo sostenibile ed equilibrato al nostro Paese”. E la sicurezza è “una delle premesse fondamentali” per andare in questa direzione. Un “grande grazie allora ai Servizi tecnico nautici che sanno con il loro lavoro promuovere l’aumento dei traffici e la capacità dei nostri porti in piena sicurezza”. Per Delrio “il lavoro che il Parlamento ha fatto sulla riforma dei porti ha dimostrato che l’Italia è capace di cooperare e non solo di vivere nel particolarismo”. Il tema su cui si gioca il futuro - ha concluso Delrio - è quello delle autostrade del mare e dei collegamenti interni: “Non voglio più camion sulle strade della penisola sopra i 500 chilometri. Si usi la ferrovia e le navi. Abbiamo provvedimenti che vanno nella direzione di favorire il pagamento di basse tasse sulle merci via ferro e via mare”.

Anche per l’Ammiraglio Giovanni Pettorino, Direttore Marittimo della Liguria e comandante del Porto di Genova con la 230/2016 “siamo finalmente usciti dal localismo”.

L’Ammiraglio, portando ai presenti il saluto del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, Ammiraglio Vincenzo Melone, nel corso del suo intervento, ha sottolineato che “senza sicurezza nessuno sviluppo è possibile”.

Della necessità di fare sistema ha parlato pure il presidente della VIII Commissione, Lavori pubblici e Comunicazioni del Senato, Altero Matteoli secondo cui “se facciamo sistema saremo

competitivi con i porti del Nord Europa”.

Nell’occasione del 2° Forum sulla sicurezza il Comando generale della Capitaneria di Porto, ha stipulato - alla presenza del Ministro Delrio - un protocollo di intesa con l’Angopi per la costituzione di squadre operative di pronto intervento in occasione di sinistri marittimi. Si tratta della concreta applicazione di uno degli 8 punti che erano stati individuati in occasione del 1° Forum nazionale sulla sicurezza dei porti e che conferma sia lo stretto legame fra le autorità marittime e i gruppi ormeggiatori dei porti italiani, sia l’indissolubile legame delle attività da questi ultimi prestate con la sicurezza della navigazione. Nell’occasione l’Ammiraglio Piero Pellizzari, Capo del Reparto Informatico e sistemi monitoraggio del traffico e comunicazioni del Comando Generale della Guardia Costiera, in previsione della realizzazione di un sistema di monitoraggio ed informazione sul traffico navale (Vessel Traffic Service) ha firmato un protocollo d’intesa tra Guardia Costiera e Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centro settentrionale di Ravenna al fine di incrementare sicurezza ed efficienza del traffico. Tra gli indirizzi di salute delle massime Autorità intervenute, anche quello del Direttore Marittimo dell’Emilia Romagna e Comandante del porto di Ravenna, Capitano di Vascello Pietro Ruberto e del Capitano di Vascello Andrea Agostinelli, Capo del Reparto Affari Giuridici e Servizi d’Istituto del Comando Generale della Guardia Costiera.



PORT AUTHORITY OF GIOIA TAURO AND CALABRIA



Corigliano Calabro

Crotona



Palmi



Villa San Giovanni



Il premio per la sicurezza sul mare ai servizi tecnico nautici di Genova



Il ministro Delrio e l'ammiraglio Pettorino consegnano il premio ai piloti di Genova.

“Estremo coraggio ed elevata perizia marinaresca”. Queste le motivazioni alla base del conferimento del Premio per la Sicurezza del Trasporto marittimo che è stato consegnato oggi nel corso del 2° Forum nazionale sulla Sicurezza nei Porti dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio e dall'Ammiraglio Giovanni Pettorino. A salire sul palco del Palazzo dei Congressi di Ravenna i rappresentanti degli ormeggiatori, dei piloti e dei rimorchiatori del Porto di Genova, rispettivamente Alessandro Serra, Jhon Gatti e Alberto Delle Piane.

Due le operazioni esemplari scelte da una apposita commissione, composta da un ufficiale superiore del Corpo delle Capitanerie di Porto e da un funzionario della Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali: il complesso piano di trasferimento del relitto della Costa Concordia, naufragata

nel gennaio 2012 davanti all'isola del Giglio. L'altro episodio meritevole di essere premiato risale al 4 marzo del 2015, quando, a causa di un vento fortissimo con raffiche di oltre 100km orari si strapparono gli ormeggi della porta container Cosco

Africa, ormeggiata nella zona di estremo levante del Vte a Genova. Dopo ore e ore che hanno visto impegnati, tutti assieme e in coordinamento, i Stn del Porto di Genova per tentare di riportare la nave di oltre 350 metri all'ormeggio la decisione di uscire dal porto per evitare una collisione della Cosco Africa con la Costa Concordia. La prima operazione è stata premiata come esempio di un perfetto coordinamento nel caso di una operazione programmata, mentre nel caso della Cosco Africa i Servizi tecnico nautici hanno dimostrato la loro efficienza in una situazione di emergenza.





**RIMORCHI PORTUALI
SALVATAGGI**



NERI
MARITIME SOLUTIONS SINCE 1895

**TUTELA AMBIENTE MARINO
DEPOSITI COSTIERI**



Sicurezza dalla “burocrazia virtuosa”

Ecco l'intervento del Capitano di Vascello Andrea Agostinelli capo del reparto affari giuridici delle capitanerie.

Prima di introdurre la Dr.ssa Maria Cristina Farina, questa occasione mi permette di accennare al concetto di burocrazia virtuosa, cioè una burocrazia attenta alla semplificazione, alla accelerazione ed alla omogeneizzazione delle procedure. Lavorare quotidianamente a stretto contatto con la Direzione Generale non è solo una opportunità logistica, ma è soprattutto il frutto di un comune sentire e della esigenza di dare una tempestiva risposta ai Comandi periferici ed alle associazioni di categoria.

Forse la recente firma del Decreto sugli arrivi e partenze delle unità addette ai servizi locali, alla navigazione da diporto e alla pesca non sarà un esempio eclatante di tale semplificazione, essendo stato sottoscritto in una forma meno chiara della versione predisposta dai Reparti di Maricogecap o dagli Uffici della D.G., ma sicuramente l'interpello alla Agenzia delle Entrate ha permesso finalmente di fare chiarezza sui tributi dovuti dalle navi in accosto alle banchine dei nostri porti. Ed ancora, l'Osservatorio sui problemi della sicurezza nei porti, sottoscritto con Decreto Interdirigenziale all'indomani del 1° Forum catanese, che ci consente, come la Dr.ssa Farina si accinge a specificare, di dare una soluzione a problemi concreti delle categorie interessate in tempi assolutamente brevi (un ultimissimo e banale esempio, se vogliamo, le tabelle medicinali imposte a bordo dei rimorchiatori, le operazioni di arrivo e partenza delle pilotine in acque di Circondari marittimi diversi, ma rientranti nella competenza della stessa Corporazione), nonché ad impostare correttamente le definizioni a tematiche di più ampia portata, in primis la integrale rivisitazione delle norme regolamentari al Codice della navigazione che disciplinano i servizi tecnico-nautici, a cura della D.G., a cui noi collaboriamo, la valorizzazione delle linee guida dei singoli servizi portuali, a quelle degli ormeggiatori ha fatto menzione il Presidente Guidi.

A questo proposito devo menzionare il contributo del VI Reparto nell'ambito del sottocomitato SDC (Ship Design and Construction) nella definizione della attività di "towing", e soprattutto nella sostituzione del termine generico di "dock workers" con "mooring personnel" che è già menzionato nelle guidelines di cui alla Circ. IMO n. 11.

Il VI Reparto sta infine partecipando alla stesura di una linea guida



Andrea Agostinelli

separata sulle "safe mooring operations".

Ed ancora, per tornare ai temi dell'Osservatorio, la omogeneizzazione dei regolamenti locali dei servizi, la riduzione, attraverso mirati accorgimenti, di un contenzioso amministrativo in materia concorsuale che sta assumendo dimensioni preoccupanti, e non mi riferisco solo ai requisiti anagrafici per l'accesso al concorso dei piloti nei porti, per i quali stiamo aspettando una definitiva pronuncia

giurisdizionale, ma anche alla rilevanza pubblica delle professioni di pilota ed ormeggiatore, che imporranno - d'ora in avanti - la pubblicazione del concorso in Gazzetta Ufficiale.

La sottolineatura, infine, della valenza della "Commissione Accosti", già oggetto di dettagliata Circolare del Comando Generale, Commissione sotto il coordinamento del Comandante del porto, ove il concetto di sicurezza produttiva trova la sua espressione più visibile e più significativa, affrontando sul campo, concretamente, temi importanti quali le sempre maggiori dimensioni delle navi che scalano i nostri porti, l'evidente gap infrastrutturale dei nostri porti, le operazioni portuali notturne, le condizioni meteo, nel tentativo preliminare di analizzare la singola operazione portuale e mitigare un rischio sempre insito nelle manovre tecnico nautiche.

Ed ecco perchè credo che non potremo accantonare facilmente uno dei temi di discussione enucleati dal 1° Forum quale la costituzione di una banca dati del naviglio, quanto meno di quelli legati alla evoluzione, alla manovra ed all'ormeggio, così come "ribadire" - e definitivamente - del ruolo degli avvisatori marittimi.

Per non dire - infine - del ruolo di garanzia della Autorità marittima all'interno dei Comitati di Gestione delle nuove Autorità di Sistema Portuale.

Prima di cedere la parola alla Dr.ssa Farina, un ultimo accenno alle "best practices" ed al Premio che il Sig. Ministro e l'Ammiraglio Pettorino attribuiranno al termine di questa manifestazione a quella operazione portuale che meglio ha evidenziato coordinamento, sinergia, tempestività ed efficacia nei risultati fra le diverse componenti operative nei porti.

Abbiamo avuto un significativo riscontro alla richiesta di conoscere i casi più significativi e le procedure più impegnative nelle quali sono state coinvolte Autorità marittime e servizi portuali, e ricordo i contributi pervenuti da Livorno, Genova, Civitavecchia, Salerno, Ortona, e queste esperienze diverranno patrimonio comune per tutte le Autorità marittime e per tutti i servizi portuali.

Obiettivi e idoneità lavorando su best practices

Ecco la sintesi dell'intervento della dottoressa Maria Teresa Farina del MIT, che ha allestito una serie di slides sul tema.



Maria Teresa Farina

In questo anno abbiamo dato forma, definito, avviato e in gran parte attuato quanto era emerso dalla prima edizione del Forum. Si dà conto del funzionamento del "sistema Forum": l'Osservatorio, costituito ufficialmente con decreto in data 25.1.2017, composto da rappresentanti del Comando generale, della Direzione generale e delle associazioni di categoria, si è riunito due volte ed è stato costruito come il luogo di convergenza delle istanze attinenti al miglioramento della sicurezza e dell'efficienza portuale, della loro valutazione e della selezione degli obiettivi da perseguire ogni anno. La Carta nazionale della sicurezza è il prodotto finale nel quale confluiscono gli obiettivi raggiunti. Sono stati individuati tre tipi di obiettivi: quelli fissi pluriennali, quelli annuali, e il Premio, obiettivo ricorrente.

Il Premio è destinato ad enti/associazioni/soggetti che si siano distinti in attività o eventi attinenti alla sicurezza della navigazione, del porto e della salvaguardia della vita umana in mare, e nei quali vi sia stata una particolare sinergia tra i servizi tecnico/nautici.

Con riferimento agli obiettivi annuali evidenzio:

- l'adozione delle linee guida per il pilotaggio in VHF: con Circolare a firma congiunta n. 1862 del 19.1.2017 abbiamo fornito uno strumento operativo alle autorità marittime sia per procedimento amministrativo da seguire sia per i parametri tecnici base da prendere in considerazione ai fini della verifica della compatibilità del pilotaggio in VHF con la sicurezza portuale;
- l'adozione della Circolare n. 8162 del 16.3.2017 contenente direttive relative all'idoneità fisica dei piloti con cui è stata introdotta la sorveglianza sanitaria attraverso la verifica periodica dell'idoneità all'attività professionale e la nomina del medico competente, coordinando la disciplina vigente

in materia di sicurezza e salute dei lavoratori con l'articolo 117 reg.cod.nav.. Con la collaborazione del Ministero della salute abbiamo costruito un sistema che colma una lacuna nell'ordinamento, che prevedeva la verifica dell'idoneità fisica dei piloti solo in occasione di infermità evidenti e dichiarate, ma non con un monitoraggio continuo.

Sulla valorizzazione del best practices sono arrivate parecchie segnalazioni e stiamo procedendo alla loro elaborazione.

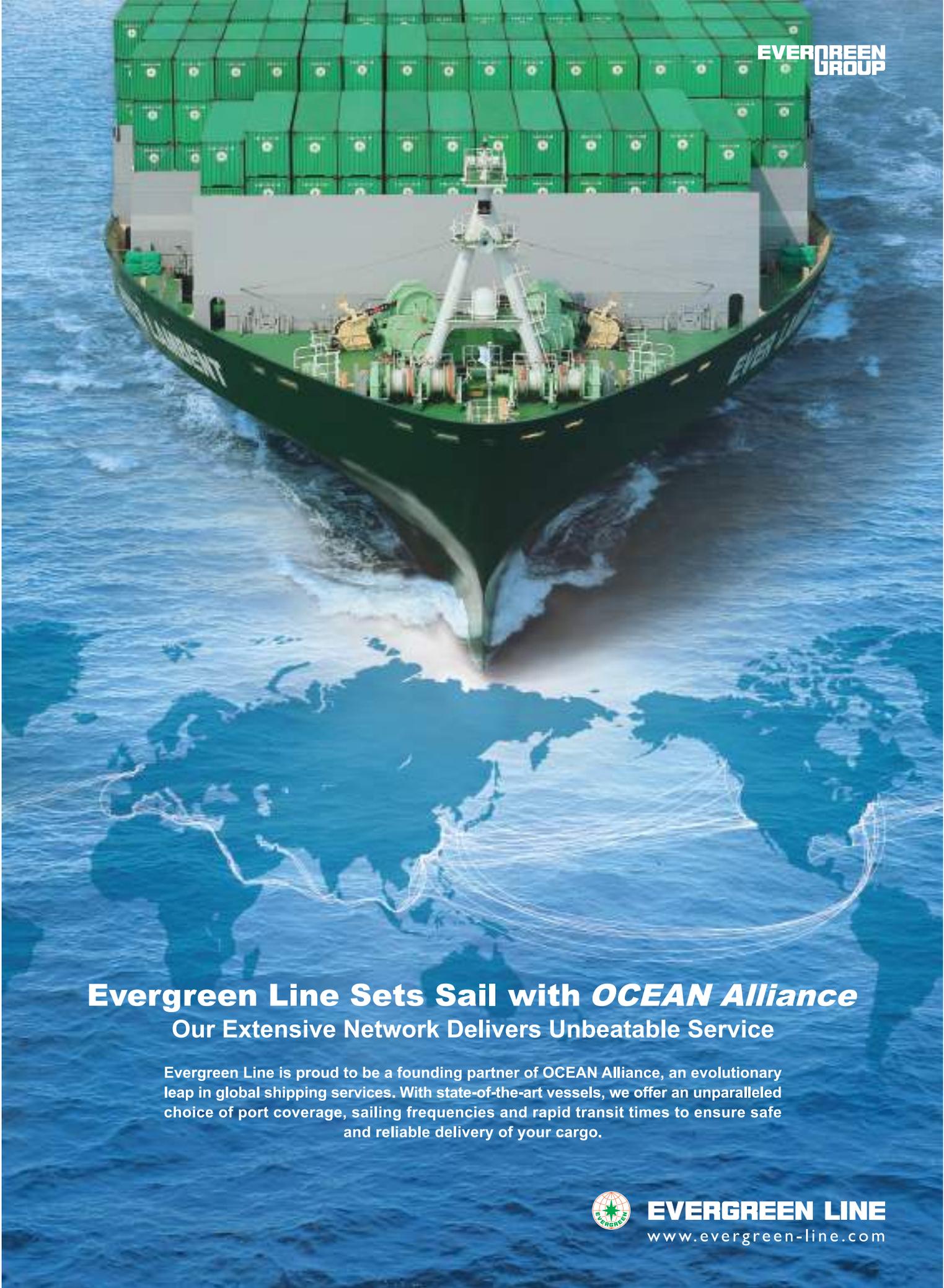
Molte le istanze emerse nella riunione dell'Osservatorio del 20 aprile scorso; in essa sono stati confermati gli obiettivi fissi pluriennali, il Premio e sono stati fissati nuovi obiettivi la cui realizzazione si auspica possa intervenire nel corso del prossimo anno.

Essi sono: il riconoscimento di una certificazione professionale specifica per piloti e ormeggiatori, sulla base della Risoluzione IMO n. 960; la revisione dei regolamenti locali di pilotaggio, alcuni dei quali sono datati e nei quali vanno inseriti i riferimenti all'assicurazione obbligatoria al posto della cauzione, e alla sorveglianza sanitaria, sulla strada avviata con il recente regolamento locale di Civitavecchia e Fiumicino; la modifica del regolamento al codice parte pilotaggio e ormeggio, sostanzialmente già delineata ma per la quale occorre ancora sciogliere due nodi quello del limite d'età per l'accesso alla professione dei piloti e, quindi, anche degli ormeggiatori, e quello della natura del soggetto che presta il servizio di ormeggio anche alla luce del Reg. UE n. 352/2017 sull'accesso al mercato dei servizi portuali; le linee guida per la formazione professionale degli ormeggiatori in applicazione delle relative linee guida dell'IMO.

Infine per quanto riguarda il servizio di rimorchio portuale, la diffusione di specifiche best practices e la definizione della fattispecie e dei relativi compensi per alcuni interventi di assistenza svolti dal concessionario del servizio fuori dai limiti della concessione.



EVERGREEN
GROUP



Evergreen Line Sets Sail with *OCEAN Alliance* Our Extensive Network Delivers Unbeatable Service

Evergreen Line is proud to be a founding partner of OCEAN Alliance, an evolutionary leap in global shipping services. With state-of-the-art vessels, we offer an unparalleled choice of port coverage, sailing frequencies and rapid transit times to ensure safe and reliable delivery of your cargo.



EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com

Il decreto ministeriale su osservatorio e premio

Ecco il decreto del ministero MIT sulla creazione dell'osservatorio per la sicurezza.

VISTO l'art. 8 del DPCM 11 febbraio 2014, n. 72 recante regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

VISTO l'Art. 13, del DPCM 11 febbraio 2014, n. 72 nel quale sono individuate le funzioni svolte dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;

VISTA la nota n. 0131118 del 26/10/2016, afferente il "1° Forum Nazionale sulla sicurezza nei porti tenutosi a Catania il 25.02.2016 - Documento conclusivo - implementazione delle iniziative discendenti" con la quale è stato sottoposto al Gabinetto del Sig. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti la proposta d'istituzione di un "Osservatorio permanente sulla sicurezza e sull'efficienza dei servizi tecnico nautici nei porti", nonché di un "Premio per la sicurezza del trasporto marittimo";

VISTA la nota n. 45057 in data 30/11/2016 del Gabinetto del Sig. Ministro con la quale è stato dato l'assenso alla redazione del presente atto;

CONSIDERATO che fra le iniziative di interesse contenute nel "documento conclusivo" del forum che dovranno essere implementate a cura di dedicati Gruppi di lavoro, nonché delle risultanze della prima riunione del Forum tenutasi presso il Comando generale delle capitanerie di porto è contemplata l'istituzione di un premio per la sicurezza del trasporto marittimo quale riconoscimento destinato a enti o soggetti che si sono distinti in attività, iniziative o eventi attinenti la sicurezza della navigazione, portuale e della salvaguardia della vita umana in mare.

CONSIDERATO che durante il "forum" sono state individuate una serie di iniziative condivise con tutti gli appartenenti al cluster marittimo ed all'utenza portuale tese al comune interesse della promozione e della crescita della qualità dei servizi dei porti, ponendo la sicurezza, intesa non come freno allo sviluppo bensì un valore aggiunto, quale fattore imprescindibile per l'implementazione delle citate iniziative;

CONSIDERATO che fra le iniziative di interesse contenute nel "documento conclusivo" del forum che dovranno essere implementate a cura di dedicati Gruppi di lavoro, nonché delle risultanze della prima riunione del Forum tenutasi presso il Comando generale delle capitanerie di porto è contemplata l'istituzione presso il Ministero Infrastruttu-

re e dei Trasporti di un "Osservatorio permanente sulla sicurezza e sull'efficienza dei servizi tecnico nautici nei porti";

CONSIDERATO l'articolato e corale processo di confronto con tutto il cluster marittimo e l'utenza portuale e la totale condivisione con la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne

DECRETANO

ART. 1

Osservatorio permanente sulla sicurezza e sull'efficienza dei servizi tecnico nautici nei porti

1-1 – E' istituito presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto un "Osservatorio permanente sulla sicurezza e sull'efficienza dei servizi tecnico nautici nei porti" quale "cabina di regia" avente la funzione di stimolare e valorizzare:

- a) le iniziative inerenti i servizi tecnico-nautici in questione che si riterrà opportuno sottoporli;
- b) l'attività dei gruppi di lavoro istituiti al fine di adddivenire a forme concrete di cooperazione, sviluppo di iniziative e best practices che migliorino l'efficienza dei porti, quali assetti fondamentali per la crescita e lo sviluppo dell'economia nazionale legata al mare, all'interno di una cornice di legalità e sicurezza.

1-2 – Fanno parte dell'"Osservatorio" un Ufficiale Superiore del Corpo delle Capitanerie di Porto con funzione di Presidente, un rappresentante della Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne con funzioni di Vice Presidente, un rappresentante designato da Fedepiloti, Unione Piloti, Assorimorchiatori, Federimorchiatori, Angopi, Confitarma, Fedarlinea, Federagenti, Assoport, Confetra e Avvimar. Alle riunioni possono essere invitati a partecipare anche rappresentanti di altri enti/istituzioni/associazioni in relazione alla particolare tematica trattata.



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it

www.lorenziniterminal.it

- 1-3 – L'Osservatorio è convocato dal Presidente ogni volta che ne ravvisi la necessità, su richiesta dei componenti ed in ogni caso almeno una volta l'anno nel mese di novembre.
- 1-4 – Ai componenti della commissione non spettano gettoni di presenza, compensi, rimborsi spese o altri emolumenti comunque denominati.

ART. 2

Premio per la "Sicurezza del Trasporto Marittimo"

- 2-1 – E' istituito il "Premio della Sicurezza per Il Trasporto Marittimo" destinato a enti/associazioni o soggetti che si sono distinti in attività, iniziative o eventi attinenti la sicurezza della navigazione, portuale e della salvaguardia della vita umana in mare.
- 2-2 – Il premio di cui al punto 1 è assegnato annualmente, da una commissione composta da un Ufficiale Superiore del Corpo delle Capitanerie di porto, un funzionario della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne ed è presieduta, alternativamente, da un Capo Reparto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto o da un Dirigente Capo Divisione della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne.
- 2-3 – Il premio consiste in un attestato di riconoscimento com-

memorativo dell'evento prescelto di volta in volta dalla commissione.

- 2-4 – Le funzioni di segretario sono svolte da un Ufficiale del Corpo delle Capitanerie di porto o da un funzionario della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne. Il Segretario della commissione, che non ha diritto di voto, entro il mese di gennaio di ogni anno raccoglie - le segnalazioni che pervengono da parte delle Direzioni marittime, predispone gli atti, provvede ad ogni adempimento necessario e conseguente al funzionamento della commissione. Ai componenti della commissione non spettano gettoni di presenza, compensi, rimborsi spese o altri emolumenti comunque denominati.
- 2-5 – I membri della commissione sono annualmente nominati con un provvedimento a firma congiunta del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto e dal Direttore Generale della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne.

Il Direttore generale
Enrico Maria PUJIA

Il Comandante generale
Amm. Isp. (CP) Vincenzo MELONE



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

Livorno: Piombino: Le isole

Costruire una realtà unica ed interconnessa

Capitanerie e piloti il protocollo d'intesa

Ecco il protocollo tra le Capitanerie e Federazione dei piloti dei porti.

Il Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera dispone di un'organizzazione centrale, costituita dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, responsabile della direzione tecnica e del coordinamento delle attività svolte dagli uffici marittimi e dell'organizzazione territoriale costituita da Direzioni marittime, Compartimenti marittimi, Uffici circondariali marittimi, Uffici locali marittimi e Delegazioni di spiaggia;

• Il Corpo delle Capitanerie di porto assicura le funzioni concernenti le seguenti attività, per quanto rileva ai fini del presente protocollo:

- ricerca e soccorso in mare (SAR), effettuata con l'organizzazione centrale e territoriale preposta all'attività di allerta e coordinamento, attiva senza soluzione di continuità, nell'arco delle 24 ore;
- sicurezza della navigazione, con controlli ispettivi sistematici sul naviglio nazionale mercantile, da pesca e da diporto e, attraverso l'attività di *Port State Control*, anche sul naviglio mercantile estero che scala nei porti nazionali;
- protezione dell'ambiente marino ed attività di vigilanza sulle aree marine protette, in rapporto di dipendenza funzionale dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, utilizzando la componente terrestre, navale ed aerea per l'attività di controllo e polizia lungo i litorali;
- adozione, secondo le previsioni di cui al decreto legislativo n. 196/2005, di misure tese ad attenuare o eliminare situazioni che minaccino la sicurezza della navigazione e dall'ambiente marino e costiero;

• la Federazione Italiana dei porti (Fedepiloti):

- cura gli interessi etici, morali ed economici della categoria dei Piloti Italiani anche in considerazione che il pilotaggio del nuovo millennio ha rinnovati profili, non più legati solamente alla manovra nel porto, ma grazie alla costante collaborazione con le Autorità marittime, è una risorsa che partecipa attivamente alla protezione ambientale, ed alla sicurezza in mare intesa anche come security, essendo il pilota la prima persona che sale a bordo della nave e l'unico in grado di intervenire tempestivamente sul ponte di comando in caso di necessità, così come di avvisare l'Autorità marittima per le azioni del caso;
- che nel 1963, la Fedepiloti fece parte del nucleo costitutivo dell'organizzazione europea dei piloti marittimi EMPA (European Maritime Pilots' Association) che, ad oggi, raggruppa oltre 5.000 piloti di 23 paesi d'Europa. E' inoltre

associata all'IMPA (International Maritime Pilots' Association) che rappresenta i piloti di tutti i continenti e che, tra l'altro, svolge la sua attività in ambito IMO con una rappresentanza permanente, in particolare del comitato MSC (Maritime Safety Committee);

- che la Fedepiloti è presente in 69 porti italiani e conta un effettivo di 258 piloti;
- che i Piloti dei porti, in autonomia finanziaria, curano gli interessi pubblici dello Stato, il quale esercita diretto controllo attraverso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, assicurando trasparenza ed equità tariffaria per l'utenza dello shipping mondiale;
- che l'I.M.O. (International Maritime Organization) definisce il pilotaggio marittimo come Misura Associata di Protezione Ambientale. Il pilota del porto per definizione sovrintende il sicuro concludersi del viaggio della nave, ovvero il suo buon inizio; che al pilota del porto è riconosciuto un ruolo importante nella promozione della sicurezza "produttiva" dei porti, sulla base della competenza, esperienza e conoscenza delle acque in cui opera;
- che i piloti italiani svolgono un importante percorso di aggiornamento formativo tecnico-professionale per poter mantenere elevati standard qualitativi sempre al passo con i tempi e le nuove tecnologie in uso a bordo delle più moderne navi che scalano i Porti Italiani. (IMO A-960);
- che il pilotaggio, ai sensi della legge n. 84 del 1994 è annoverato tra i servizi tecnico-nautici ed è un servizio di interesse generale atto a garantire nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo.

CONSIDERATO CHE

- il presente protocollo tecnico persegue lo scopo di disciplinare le attività di supporto tecnico specialistico in situazioni emergenziali in ottemperanza alle previsioni del richiamato decreto legislativo 196/2005 finalizzato, tra l'altro, ad assicurare l'efficace risposta ad eventi che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino e costiero;
- dalle risultanze del 1° Forum nazionale sulla sicurezza nei porti tenutosi a Catania il 25.02.2016 è emerso che tra i gruppi tematici da implementare vi è quello relativo ai "Team operativi misti per le emergenze", nell'ambito del quale è prevista la predisposizione di un accordo con la Fedepiloti per la frequenza di un corso sulle emergenze presso i Comandi Base Aeromobili Guardia Costiera;

- si è avuto modo di registrare che nel corso degli ultimi anni sono mutati gli scenari operativi per quanto attiene all'attività di ricerca e soccorso in mare, evidenziandosi fattispecie operative che hanno visto l'impiego in maniera sempre più incisiva del personale dei servizi tecnico - nautici quale elemento di supporto dell'attività S.A.R..
- il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera e la Federazione Piloti dei porti convergono sull'opportunità di sviluppare forme di supporto tecnico-operativo finalizzate alla realizzazione, per quanto nelle rispettive attribuzioni e competenze, di progettualità comuni, nel settore delle attività di sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare, per la gestione sul piano tecnico operativo degli eventi.

RITENUTO

- che il Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, con la sua organizzazione centrale e territoriale, è l'organo istituzionale preposto alla concreta attuazione di modelli di efficace intervento operativo, nei settori specialistici di riferimento;
- che la Federazione Italiana Piloti, attraverso l'azione delle corporazioni è un valido interlocutore per ogni aspetto di supporto nell'ambito delle attività di istituto delle Autorità marittime.

LE PARTI CONVENGONO QUANTO SEGUE:

- la Federazione Italiana Piloti ed il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera cooperano per il conseguimento dei seguenti obiettivi:
 - attuare iniziative di collaborazione tecnico-operativa per le reciproche attività di istituto, con specifico riferimento alla possibilità di poter imbarcare piloti dei porti su aeromobili del Corpo delle Capitanerie di porto nel quadro dell'attività di ricerca e soccorso;
 - disciplinare a livello operativo e nel rispetto delle reciproche competenze i criteri tecnici per l'ausilio agli interventi S.A.R.;
 - organizzare specifiche campagne formative, inerenti le reciproche attività di istituto, con riferimento agli aspetti legati all'imbarco dei piloti su aeromobili del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, e più in particola-

- re, per la gestione delle emergenze marittime;
- attuare le sinergie necessarie per il miglioramento delle pianificazioni di emergenza riguardanti le specifiche attività del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera;
- assicurare una adeguata formazione presso i Comandi Base Aeromobili del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera dei piloti che saranno individuati, nel rispetto delle procedure operative atte all'imbarco sugli aeromobili nell'ambito della disponibilità oraria mensile sulla linea di volo AW 139.

Le parti concordano che ogni ulteriore aspetto organizzativo inerente l'attuazione del presente protocollo è demandata alla stesura di un apposito disciplinare tecnico - operativo redatto congiuntamente tra i singoli Comandi Base Aeromobili Capitanerie di porto - Guardia Costiera e la Fedepiloti che si impegna ad accettarne le condizioni.

La stesura del disciplinare tecnico - operativo dovrà prevedere anche l'elaborazione di un documento di valutazione dei rischi, ai sensi del decreto legislativo n. 81/2008, che tenga conto della specificità del luogo in cui si svolgeranno le richiamate attività di collaborazione tecnico - operativa, quali misure di garanzia e per ogni forma di tutela del personale interessato.

Quale prima attuazione del presente accordo, in via sperimentale, il Comando Base Aeromobili Guardia Costiera di Sarzana attuerà la formazione di n. 4 piloti appartenenti alle corporazioni dei porti di Genova, La Spezia e Livorno, con possibilità, successivamente, di estendere tale iniziativa alle altre Basi Aeromobili.

Dall'attuazione del presente protocollo tecnico di intesa non possono derivare oneri aggiuntivi a carico dei capitoli di pertinenza del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera.

Il presente protocollo tecnico di intesa ha efficacia tre anni a partire dalla data di sottoscrizione dello stesso e può essere rinnovato con l'accordo delle Parti.

**Il ComAndAnte generale del CorPo delle
CAPItAnerie di Porto - gUARDIA CoStierA**

**Il PreSidente della
FederAzlone ItAlIAnA Piloti del Porti**

Anche i due radar per il Porto di Ravenna

Il Comando generale - quale autorità nazionale competente in materia di sistemi di monitoraggio e di informazione sul traffico navale - in previsione della realizzazione di un VTS a Ravenna, ha firmato un protocollo d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, al fine di incrementare la sicurezza e l'efficienza del traffico. Nell'ottica di una razionalizzazione delle risorse, si procederà con l'integrazione, nel sistema VTS, di due radar e di una termocamera - HRC ad alta risoluzione, già esistenti presso il porto di Ravenna e realizzati a cura della predetta Autorità di Sistema Portuale. Il protocollo, siglato dal Contrammiraglio Piero Pellizzari, Capo Reparto Informatica, sistemi di monitoraggio del traffico e comunicazioni del Comando Generale, e dal Presidente dell'AdSP Daniele Rossi, oltre a individuare le reciproche responsabilità e gli oneri connessi con la realizzazione e la manutenzione degli apparati, prevede anche la definizione delle informazioni che potranno essere rese disponibili all'Autorità di Sistema Portuale e, tramite questa, agli operatori del porto di Ravenna, al fine di garantire le condizioni operative di sicurezza previste.

Le interazioni capitanerie/servizi

Come illustrato anche il 5 aprile 2017 a Livorno durante il 2° forum nazionale della Portualità e della Logistica, il Ministero Infrastrutture e Trasporti ha redatto un Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica che si propone di intervenire su tutti i settori sia lato terra che lato mare per incrementare l'efficienza e la sicurezza del trasporto marittimo, puntando quindi ad una maggior competitività del settore a livello internazionale.

Lato Mare è la Capitaneria di porto che con l'insieme integrato dei suoi sistemi, il VTMS, garantisce il raggiungimento dell'obbiettivo globale.

IL PMIS SVOLGE IL RUOLO DI NATIONAL MARITIME SINGLE WINDOW ED È VERA ESPRESSIONE DI COME, TRAMITE LA SEMPLIFICAZIONE, L'INTEROPERABILITÀ ED IL RIUSO DEL DATO, SIA POSSIBILE CONFERIRE EFFICIENZA ALLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI E NEL CONTEMPO VANTAGGI PER L'UTENZA.

Per raggiungere l'obiettivo proposto nel primo forum nazionale della sicurezza di Catania sono state studiate modalità che consentano la valorizzazione delle potenzialità del VTMS attraverso modifiche al sistema implementato dalla Capitaneria di porto sulla National Maritime Single Window.





Il tavolo del forum di Ravenna.

Oltre a curare la creazione di un processo nave standard, sono stati creati due strumenti che possono coordinare i servizi tecnico nautici nelle loro funzioni: il ruolo servizi portuali e la possibilità di inserire nella domanda di accosto una richiesta di servizi tecnico nautici veicolabile attraverso una PCS.

Creare un processo nave standard non è stato scontato nel complicato scenario italiano, ma l'obiettivo è stato raggiunto ed ha conquistato anche il valore di best practice nell'ultima Peer Review condotta dalla Commissione Europea sulla NSW Italiana a fine gennaio 2017.

È adesso disponibile la funzione servizi portuali che consente la prenotazione dei servizi tecnico nautici nei porti dove PMIS e Port Community System interoperano.

Il ruolo servizi portuali consente la visualizzazione del piano accosti, delle previsioni e delle altre informazioni utili ad orga-

nizzare i servizi tecnico nautici e non solo. Può essere infatti un utile strumento anche in mano ad altri utenti portuali che così possono meglio organizzare le loro attività.

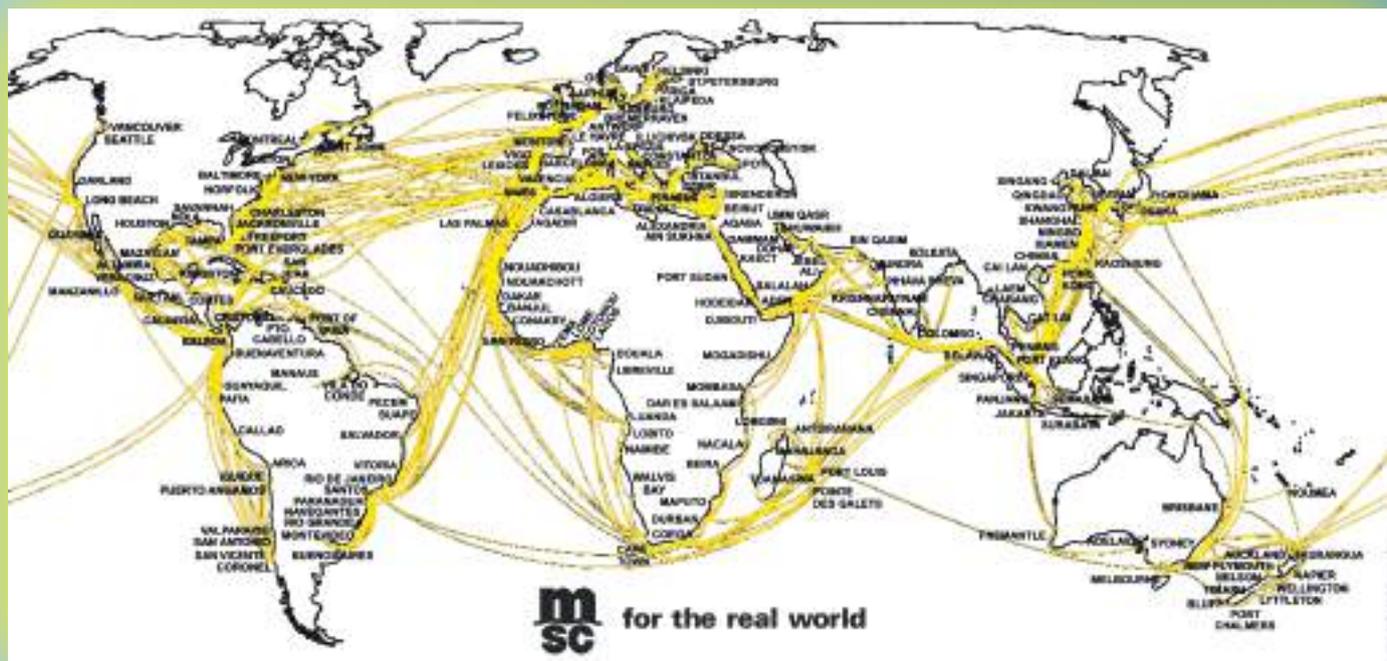
Il processo di integrazione dei servizi tecnico nautici nel PMIS ha manifestato tuttavia la mancanza, di un processo standard nazionale che regoli l'utilizzo di rimorchiatori, piloti, ormeggiatori. Questo aspetto infatti è regolato a livello locale e tiene in considerazione delle particolari esigenze di ciascun porto.

Per risolvere questa problematica è allo studio: uno strumento del PMIS che possa prevedere le principali casistiche o che sia comunque «personalizzabile» a livello locale.

La possibilità infine di fornire a sistemi locali usati per regolare i servizi tecnico nautici dalla Capitaneria di porto i dati di interesse forniti dal PMIS.



**da 40 anni con mSC al servizio
della clientela, verso le principali
destinazioni del mondo**



**IlVorno Piazza dei legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
e-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it**



GRIMALDI GROUP

Short Sea Services

ROTABILI - CARICHI SPECIALI - PASSEGGERI - CONTAINER



La Dorsale Tirrenica

La Dorsale Adriatica

Scegliendo la nave
come soluzione logistica
risparmi fino al 50 %
rispetto ai costi
del trasporto stradale.

