
II RAPPORTO ANNUALE DELLE CAPITANERIE DI PORTO GUARDIA COSTIERA – ANNO 2021

Nell'ambito delle attività del Piano di Rafforzamento Amministrativo del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili è stata redatta la presente nota di sintesi, relativa al primo rapporto annuale (2021) delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera.

Introduzione

Il Corpo, con i suoi quasi 11.000 donne e uomini distribuiti omogeneamente negli oltre 300 uffici che costituiscono la maglia territoriale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera rappresenta, nella sua duplice veste amministrativa (Capitanerie) e operativa (Guardia Costiera), l'Amministrazione di riferimento per gli usi civili e produttivi del mare.

La tutela degli usi civili del mare muove dalla consapevolezza e conoscenza delle attività che proprio sul mare hanno luogo, in un circolo virtuoso in cui l'una amplifica l'altra e viceversa.

Alle Capitanerie compete l'amministrazione del mare in tutti i suoi aspetti ed esercitano compiti di natura militare e di supporto logistico alla Marina Militare, concorrendo ad assicurare funzioni di presidio e difesa delle installazioni portuali, fornendo costantemente il flusso informativo connesso al traffico mercantile.

L'attività operativa per l'assolvimento dei compiti istituzionali della Guardia Costiera viene estrinsecata attraverso l'impiego di un articolato dispositivo aeronavale, una componente di volo che consente copertura totale delle diverse aree di intervento. Cinque nuclei subacquei ripartiti sul territorio nazionale completano lo strumento operativo.

Il ruolo e le attribuzioni delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera sono parte integrante e indispensabile per l'economia del mare, che ad oggi in Italia vale il 2,7% del PIL.

Maritime Domain Awareness

Questa definizione contenuta nel Manuale internazionale di ricerca e soccorso aeromarittimo (IAMSAR) dell'IMO¹ governa l'azione operativa della Guardia Costiera per la salvaguardia della vita umana, sicurezza ambientale e delle risorse ittiche a favore degli usi civili e sostenibili del mare.

La necessità di assicurare le proprie funzioni - su tutte la salvaguardia della vita umana in mare - ha portato la Guardia Costiera a dotarsi di una cosiddetta "maglia SAR"² (ovvero l'insieme di personale e

¹ International Maritime Organization

² Search And Rescue

mezzi) in grado di rispondere con tempestività alle richieste di soccorso in mare, il cui coordinamento viene svolto a livello centrale dal *Maritime Rescue Coordination Centre* di Roma, presso il Comando Generale, e da 15 *Maritime Rescue Sub Centre*, dislocati presso le Direzioni marittime, a livello regionale, con il supporto di circa 100 unità costiere di guardia, assegnate ai Comandi territoriali. A ciascun elemento dell'organizzazione è affidata la responsabilità di una specifica porzione della regione SAR nazionale che si estende complessivamente per circa 500.000 km², pari a circa una volta e mezza il territorio nazionale, mentre l'area di soccorso è pari a circa 1/5 dell'intero Mediterraneo. La struttura organizzativa dedicata al coordinamento delle attività di soccorso marittimo costituisce l'ossatura principale di tutte le altre funzioni operative, che spaziano dalla tutela dell'ambiente marino e della risorsa ittica lungo tutta la filiera, al monitoraggio del traffico marittimo, finanche alla gestione degli incidenti di security a bordo delle navi nazionali.



Competenze distintive

Le Capitanerie e la Guardia Costiera operano in contesti ad alta specializzazione per via dell'unicità dei servizi resi all'utenza e del loro alto valore aggiunto. L'**aerosoccorritore marittimo** è quella figura professionale che presta il primo soccorso medico dal cielo, cooperando con l'equipaggio delle unità navali SARS. Il **soccorritore marittimo** integra l'ordinario dispositivo di soccorso e garantisce elevate capacità di recupero e soccorso dei naufraghi operando in zone precluse a qualunque mezzo nautico e in condizioni di intervento critiche. Gli **ispettori in sicurezza della navigazione** svolgono funzioni di controllo del naviglio italiano e straniero ai sensi della normativa internazionale, europea e italiana vigenti. Gli operatori VTS (Vessel Traffic Service) monitorano il traffico marittimo in aree coperte dalla GC.

La funzione operativa si identifica preminentemente nella salvaguardia della vita umana in mare, in favore naturalmente di tutti gli utenti di mare (diportisti, bagnanti, subacquei, pescatori etc) e discende direttamente dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che è l'autorità nazionale responsabile dell'esecuzione della Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo (Convenzione di Amburgo 1979). Sono le Capitanerie di porto a rappresentare l'organismo di coordinamento dei servizi di soccorso marittimo.

Safety and security

L'Italia proiettata al centro del Mediterraneo, sviluppa sul mare parte essenziale della propria economia conferendo particolare importanza all'esecuzione degli indirizzi che ne supportano la ripresa e il rilancio in chiave marittima. Su questi presupposti si innestano priorità come la salvaguardia della vita umana in mare, la prevenzione dell'inquinamento marino la preparazione degli equipaggi è la tutela delle condizioni di vita e di lavoro a bordo. Questi elementi concorrono allo sviluppo di quel valore più ampio che è rappresentato dalla sicurezza della navigazione e marittima, priorità perseguita anche e soprattutto attraverso le attività di *amministrazione di bandiera* e di *Port state control* svolte dalle autorità marittime in linea con un quadro di governance Europea ed internazionale ed in accordo con gli indirizzi forniti dalla IMO dalla IELO e dalla Unione Europea.

L'ambito di impiego dei mezzi aeronavali negli scenari di interesse è sempre più ampio, per la natura stessa dei confini marittimi e per le circostanze determinate da un mondo in continuo cambiamento, da cui deriva una maggiore proiezione internazionale dell'attività operativa. La Guardia Costiera è partecipe delle attività sviluppate in ambito europeo sotto il coordinamento delle agenzie EMSA, EFCA e Frontex, per operazioni congiunte nel campo del controllo delle frontiere marittime.

Il MAREΣ è il server regionale gestito dal 2009 dalla GC italiana per assicurare lo scambio dati AIS³ tra gli stati membri del bacino Mediterraneo e la rete europea SAFESEANET. La piattaforma coinvolge 18 paesi, 7 di quali extra UE.

Il Comando generale è l'organo tecnico del MIMS responsabile della gestione amministrativa e funzionale della sicurezza della navigazione (*safety*) nella sua accezione più ampia e della sicurezza marittima (*security*) correlate oltre che all'ambiente nave anche a porti e facilities. L'esercizio di queste delicate e complesse funzioni viene assicurato al livello centrale dal *Reparto Sicurezza della Navigazione Marittima* che segue lo sviluppo della normativa di settore internazionale, unionale e nazionale, curandone l'applicazione ed assicurando il necessario ruolo di indirizzo e coordinamento degli Uffici marittimi.

La tecnologia al servizio del mare

La stazione satellitare italiana COSPAS-SARSAT, operatività delle Capitanerie, garantisce la ricezione di allarmi satellitari finalizzata alla salvaguardia della vita umana, a beneficio anche di altri paesi (19 tra Europa, Asia e Africa) così da garantire la copertura di un'area che dal Mediterraneo centrale arriva fino al Corno d'Africa.

Un potente strumento tecnologico di monitoraggio del traffico di cui si è dotata la Guardia Costiera è il sistema PELAGUS. Un software che permette di raccogliere, elaborare, memorizzare, mostrare e distribuire (anche ad altre Amministrazioni dello Stato interfacciate) i dati originati da molteplici sorgenti e sensori relativi alle tracce delle imbarcazioni e più in generale, ai dati marittimi. L'applicativo consente la visualizzazione di elementi di maggior dettaglio dell'informazione nautica direttamente su cartografia elettronica, agevolando le attività di monitoraggio. Ma i sistemi tecnologici sono elemento essenziale anche a bordo delle unità aeronavali e nelle sale operative del Corpo.

A sostegno dello sviluppo dei traffici marittimi è stata avviata l'implementazione dell'interfaccia unica nazionale PMIS per l'invio delle formalità di arrivo e partenza delle navi dai porti italiani.

E' in via di sperimentazione un sistema di monitoraggio in "realtà aumentata" a supporto della sicurezza della navigazione per l'ingresso e uscita dai porti di navi a conduzione autonoma.

³ Automatic Identification System. E' il sistema nazionale per il monitoraggio del traffico marittimo ed i servizi ai naviganti

L'ambiente

Le Capitanerie assolvono incarichi anche per conto del MITE, che mettono al centro la tutela dell'ambiente marino e costiero, con particolare riferimento al coordinamento degli interventi di contrasto all'inquinamento marino, nonché vigilanza specialistica nelle aree marina protette e nelle c.d. "aree di reperimento"⁴, patrimonio ambientale del paese. Altre funzioni sono la sorveglianza e accertamento in materia di scarichi e gestione del ciclo dei rifiuti, e di repressione dei traffici illeciti e degli smaltimenti illegali.

Il Nucleo Speciale d'Intervento, con competenze trasversali e specialistiche, costituisce l'organismo investigativo e operativo centrale di polizia giudiziaria posto alle dirette dipendenze del Comando Generale.

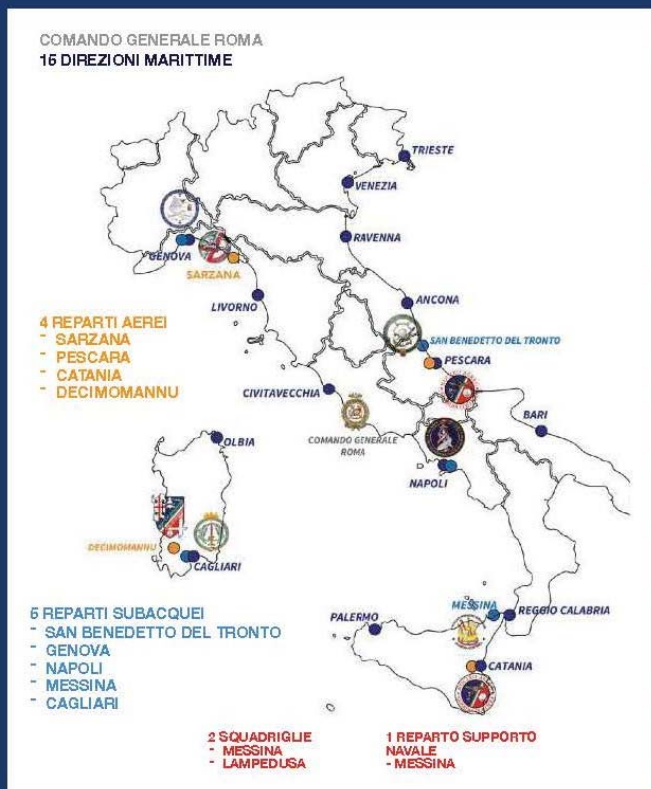


La pesca e il suo indotto costituiscono patrimonio essenziale per la vita sociale ed economica del paese. L'Italia vanta la seconda flotta di pescherecci d'Europa, con 100.000 operatori del settore e un indotto complessivo di circa 500.000 lavoratori. E' in questo contesto che le Capitanerie sono chiamate a svolgere le proprie funzioni in tema di disciplina della pesca marittima e dell'acquacoltura e dell'intera filiera. L'attività di controllo inizia in mare attraverso l'impiego di un dispositivo complesso di mezzi aeronavali supportati da personale a terra, con il coinvolgimento di ispettori di pesca.

L'"obiettivo 14", inserito nell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, promuove la conservazione delle risorse biologiche marine, il raggiungimento del buono stato ecologico, la lotta alla pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, la riduzione della sovraccapacità di pesca e la pesca eccessiva.

All'attività di controllo sulla flotta peschereccia nazionale si unisce anche quella che, sempre sotto il coordinamento del Centro di Controllo Nazionale, mira a contrastare la pesca illegale praticata da motopesca stranieri nelle acque territoriali italiane.

⁴ Legge 6 dicembre 1991, n. 394 - Art. 34 - Istituzione di parchi e aree di reperimento



L'Organizzazione centrale opera in stretta sinergia con i Servizi Efficienza Navale e Tecnica, istituiti presso le 15 Direzioni marittime, nonché con il Reparto Supporto Navale di Messina e con le Basi Aeromobili di Sarzana, Catania e Pescara, oltreché con la Sezione Voli Elicotteri di Decimomannu, che costituiscono le articolazioni territoriali per la gestione tecnico-manutentiva della componente aeronavale diffusa capillarmente lungo tutte le coste nazionali. In particolare, le unità navali, assegnate agli Uffici periferici (Capitanerie di porto, Uffici Circondariali Marittimi, Uffici Locali Marittimi e Delegazioni di Spiaggia) ed alle due Squadriglie G.C. di Messina e Lampedusa, sono attualmente dislocate in circa 100 porti, inclusi alcuni laghi maggiori.