



# RAPPORTO ANNUALE

DELLE CAPITANERIE DI PORTO  
GUARDIA COSTIERA

# 2021

UN ANNO AL SERVIZIO DEL MARE



<i>PREFAZIONE</i>	1
<i>INTRODUZIONE</i>	3
<b>IL CAPITALE UMANO, UN PATRIMONIO SUL QUALE INVESTIRE</b> 11 mila uomini e donne al servizio del Paese	5
<b>LA SICUREZZA NELLA FUNZIONE MARITTIMA</b> Salvaguardia della vita umana, sicurezza ambientale e delle risorse ittiche a favore degli usi civili e sostenibili del mare	11
<b>TRA CIELO E MARE, INNOVARE PER PROGREDIRE</b> Efficienza e rapidità al servizio di tutti, per navigare verso il futuro	17
<b>SAFETY E SECURITY: DUE FACCE DI UNA STESSA MEDAGLIA</b> La sicurezza della navigazione e marittima, presupposto di sostenibilità per l'economia del Paese	23
<b>LA TECNOLOGIA AL SERVIZIO DEL MARE</b> L'efficienza e lo sviluppo dei sistemi tecnologici a supporto della trasformazione digitale	29
<b>L'AMBIENTE, PER GUARDARE AL FUTURO</b> Nel processo di sviluppo sostenibile dei trasporti e della portualità, la base per l'efficientamento energetico e la fruibilità degli spazi marittimi	35
<b>DAL MARE AL CONSUMATORE: UNA FILIERA PREZIOSA DA TUTELARE</b> La pesca e il suo indotto costituiscono patrimonio essenziale per la vita sociale ed economica del Paese	41
<b>IMMAGINE E REPUTAZIONE, SINONIMO DI AFFIDABILITA' E FIDUCIA</b> Nell'attuazione delle strategie di Vertice, l'impegno a rappresentare un riferimento concreto per il cittadino e la comunità internazionale	45
<b>NELL'EFFICIENZA DEI SERVIZI, LE RISPOSTE AL CITTADINO</b> Uniformità d'azione e studio continuo, alla base del <i>valore-sicurezza</i>	49
<b>UNA PASSIONE BLU COME IL MARE E COME L'UNIFORME CHE INDOSSIAMO</b> Il Corpo delle Capitanerie di porto: strumento della Marina Militare per assicurare le funzioni militari previste dal Codice dell'Ordinamento Militare	55
<b>LA STRATEGIA GUIDATA DAL BUDGET</b>	57



## **PREFAZIONE**

*La prima edizione del “Rapporto Annuale 2021”, realizzata dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, offre un importante strumento informativo e di analisi a servizio dell’attività istituzionale e illustra la misura del raggiungimento degli obiettivi strategici che annualmente il Ministero assegna alle Capitanerie di porto. È un documento ricco di informazioni, che ripercorre in maniera ordinata e sistematica le principali linee di attività delle Capitanerie di porto e la complessità delle funzioni che il Corpo svolge in rapporto di dipendenza funzionale da tanti Ministeri, presentando - per ogni linea di attività - dati e statistiche di significativo interesse per operatori e utenti del settore.*

*Dalla lettura del documento emerge chiaramente l’impegno di 11.000 donne e uomini della Guardia Costiera a beneficio del Sistema Mare e dell’economia marittima in un anno ancora fortemente segnato dagli effetti della crisi pandemica. Aspetto questo, che valorizza ancor di più il ruolo di un’Amministrazione pronta, efficiente, matura, capace di rappresentare un riferimento nazionale, riconosciuto anche dai cittadini, di efficacia, efficienza e legalità in mare, lungo le coste e nei porti.*

*La diversificata utenza che si interfaccia quotidianamente con le Capitanerie di porto sul territorio e che rappresenta il mondo degli usi civili del mare troverà nel Rapporto Annuale i numeri di un anno di attività molto intenso e le ragioni di un meritato patrimonio di fiducia che il legislatore e i cittadini hanno voluto riconoscere e affidare alle Capitanerie di porto - Guardia Costiera.*

*Buona lettura!*

Il Ministro delle Infrastrutture  
e della Mobilità Sostenibili  
Prof. Enrico GIOVANNINI



## INTRODUZIONE

*È con grande soddisfazione che introduco il primo rapporto annuale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, documento che ha l'intento, semplice e ambizioso al tempo stesso, di presentare i risultati di un anno di lavoro della Guardia Costiera al servizio del Paese marittimo per eccellenza, l'Italia.*

*Un anno di attività intense, dietro a cui è possibile cogliere lo spirito e l'abnegazione di chi non si è mai fermato, nemmeno in un anno, il 2021, complicato e ancora pienamente condizionato dagli effetti della emergenza pandemica.*

*Un bilancio che, valorizzando il capitale umano del Corpo, ne vuole attestare anche all'esterno il livello di crescita professionale, utilizzando una veste grafica che guarda ai moderni format adottati dalle Agenzie internazionali di settore.*

*Partire da quanto fatto nell'anno trascorso per traguardare il futuro e le numerose sfide di un settore marittimo che oggi gode di una attenzione senza precedenti; cogliere la possibilità di rafforzare la conoscenza all'esterno dell'identità delle Capitanerie; rendere evidente l'oscuro ma prezioso sforzo programmatico in linea con gli obiettivi strategici fissati dal decisore politico; raccontare in modo unitario ed organico il nostro lavoro per dare un'idea rapida ma efficace della complessità e particolarità della nostra organizzazione, della sua duplice anima, amministrativa quella delle Capitanerie di porto, operativa quella della Guardia Costiera.*

*C'è tutto questo nelle circa 60 pagine del rapporto, molta sostanza, dunque, e c'è anche la consapevolezza di una reputazione guadagnata sul campo e misurata in forma indipendente da Eurispes, di cui tener conto per essere sempre all'altezza delle aspettative dell'utenza e dei cittadini che ci hanno onorato della loro fiducia.*

*Concludo con un ringraziamento doveroso, a chi, in appena 4 mesi, è riuscito a realizzare questo progetto ambizioso in rigorosa autoproduzione, ed a tutto il nostro personale che è il vero protagonista di queste pagine.*

Il Comandante generale  
Ammiraglio Ispettore Capo (CP)  
Nicola CARLONE



# IL CAPITALE UMANO, UN PATRIMONIO SUL QUALE INVESTIRE

11.000 donne e uomini al servizio del Paese

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 l'Amministrazione di riferimento per gli usi civili e produttivi del mare. Proprio il personale ne costituisce patrimonio ed elemento essenziale.

Di qui, la necessità di formare e addestrare il capitale umano sì da sviluppare competenze specialistiche che consentano di impiegare la persona giusta al posto giusto, ottimizzandone attitudini e aspirazioni, a beneficio della risposta data all'utenza.

La delicata attività di regia e gestione d'impiego delle donne e uomini del Corpo è affidata al Comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, cui è demandata anche la programmazione dell'articolato quadro delle attività formative di base e specialistiche, nonché la trattazione degli aspetti ordinamentali e dei rapporti con la Rappresentanza Militare e con le Associazioni professionali a carattere sindacale tra militari.

## IL CAPITALE UMANO

Le donne e gli uomini delle Capitanerie di porto sono al centro di un processo gestionale in cui il valore aggiunto è l'insieme di una molteplicità di fattori: le scelte d'impiego, l'organizzazione ed i percorsi formativi loro offerti, che rispondono a scelte ponderate, nel segno della trasparenza, della coerenza e della credibilità; scelte, queste, tese a valorizzare le competenze - tra loro diversificate e complementari - del personale, puntando ad un percorso di sintesi delle tante professionalità che esso esprime.



## ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE

Come per ogni Organizzazione, l'elemento umano rappresenta un fattore critico, sia per l'equilibrio, sia per le dinamiche organizzative che devono tenere conto di valori imprescindibili come *skills*, *knowledges* e *competences*. Dinamiche in cui, peraltro, convergono la necessità di garantire all'utenza - attraverso le prestazioni del personale - risposte sempre più efficaci e la contestuale necessità di dare risposte adeguate anche alle esigenze ed alle aspettative dello stesso personale.

Una ricerca quotidiana delle soluzioni organizzative, di impiego e formative, più adatte a soddisfare i bisogni del personale, assicurando al contempo standard sempre crescenti nelle varie funzioni di guardia costiera.



## INCREMENTO ORGANICO DEI VOLONTARI IN SERVIZIO PERMANENTE



È il Codice dell'Ordinamento Militare a definire ruoli e dotazioni organiche di ciascuna Forza Armata e dei relativi Corpi, individuando il numero massimo complessivo di personale stabilito per ciascun ruolo. Al gennaio 2022, l'organico del Corpo delle Capitanerie di porto è salito a 10.870 unità; numero, quest'ultimo, al centro - a partire dal 2021 - di un processo di incremento organico che interesserà i volontari in servizio permanente, previsto ultimarsi nel 2027, con l'arruolamento complessivo di 750 unità.

## COMPETENZE DISTINTIVE

Le Capitanerie di porto - Guardia Costiera sono chiamate ad operare in contesti operativi e amministrativi che richiedono elevata specializzazione. Di qui la scelta di investire su specifiche figure che testimoniano l'**unicità dei servizi resi all'utenza ed il loro alto valore aggiunto**. Particolare attenzione è stata pertanto riservata negli anni all'individuazione di processi formativi che supportino l'efficacia delle missioni assicurate: è il caso, ad esempio, della figura dell'**aerosoccorritore marittimo**, entrata nel 2009 a far parte delle abilitazioni e qualifiche del personale di volo, in possesso delle competenze necessarie a prestare il primo soccorso medico dal cielo, cooperando con l'equipaggio delle unità navali SAR; figura, questa, oggi addestrata presso il Nucleo Addestramento Ala Rotante della Base Aeromobili di Sarzana-Luni. Al pari dell'aerosoccorritore, il **soccorritore marittimo** nato, nell'ambito del servizio di *Search & Rescue*, dalla necessità di integrare l'ordinario dispositivo di soccorso così da disporre di una figura addestrata ed equipaggiata per garantire elevate capacità di recupero e soccorso dei naufraghi e operare in zone precluse a qualunque mezzo nautico e in condizioni di intervento critiche.

The infographic displays six international and European affiliations, each with a logo and a person icon:

- Direzione operazioni maritime** / Quartier generale NATO / Londra - Northwood
- European Union Border Assistance Mission - Libya**
- Rappresentanza permanente presso UE - Bruxelles**
- EFCA** / Agenzia europea di controllo della pesca / Vigo - Portogallo
- IMO** / Rappresentanza italiana presso International Maritime Organization - Londra
- FRONTEX** / Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera / Varsavia - Polonia
- EMSA** / Agenzia europea per la sicurezza marittima / Lisbona - Portogallo

Anche il 2021 è stato caratterizzato dall'impiego di personale in posizioni estere, che consentirà nel medio termine di capitalizzare esperienza specifica e professionalità acquisita dal personale che, successivamente, sarà reimpiegato al rientro sul territorio nazionale.

Ancora, tra le figure di punta abbiamo gli **ispettori in sicurezza della navigazione** che svolgono funzioni di controllo del naviglio italiano e straniero, come previsto dalla normativa internazionale, europea e nazionale - nonché il **personale formato per operare nei centri VTS - Vessel Traffic Service**, per il monitoraggio del traffico marittimo in aeree di pregio rimesse al controllo della Guardia Costiera italiana.

Tra i fattori che, anche nel 2021, hanno inciso sulle politiche d'impiego del personale, la scelta strategica di partecipare alle attività della *European Border and Coast Guard Agency*, per rispondere alla scelta dell'Unione Europea di dotarsi di un Corpo permanente di guardia di frontiera e costiera europea, composto da personale dell'Agenzia Frontex, da funzionari e da personale militare distaccato dagli Stati membri. A comporre il Corpo permanente, che entro il 2027 è previsto raggiunga la consistenza organica di 10.000 persone, quattro categorie:

Categoria 1 - PERSONALE STATUTARIO DI FRONTEX

Categoria 2 - UFFICIALI DISTACCATI DAGLI STATI MEMBRI PER MISSIONI A LUNGO TERMINE

Categoria 3 - UFFICIALI DISTACCATI DAGLI STATI MEMBRI PER MISSIONI A BREVE TERMINE

Categoria 4 - RISERVA

**Le aliquote di personale impiegato dalla Guardia Costiera nel 2021:**

**4**  
CAT.2

**23**  
CAT.3

**5**  
NATIONAL OFFICERS

**13**  
TRAINERS

IL NUMERO DI PERSONALE FORMATO IN  
MATERIE ISPETTIVE RIGUARDANTI LA  
SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE



**74**  
NEL 2021

284 DAL 2018

FORMAZIONE DEI PILOTI PER ALIMENTARE LA  
COMPONENTE ALLA FISSA E ROTANTE DELLA  
GUARDIA COSTIERA



**4**  
NEL 2021

28 DAL 2016 AL 2022

IL NUMERO DI PERSONALE FORMATO  
IN MATERIA DI CONTROLLO PESCA



**57**  
NEL 2021

190 DAL 2018

IL NUMERO DI PERSONALE FORMATO  
IN MATERIA AMBIENTALE



**65**  
NEL 2021

309 DAL 2018

IL NUMERO DEL PERSONALE FORMATO IN MATERIA  
SAR E PRONTEZZA OPERATIVA EQUIPAGGI



**374**  
NEL 2021

1.524 DAL 2018

IL NUMERO DI SOCCORRITORI MARITTIMI FORMATI



L'esperienza maturata nel campo del soccorso in mare ha evidenziato l'esigenza di sviluppare una capacità specialistica di recupero naufraghi che consentisse il soccorso, direttamente in acqua, di pericolanti non altrimenti avvicinabili dai mezzi navali, migliorando la qualità del soccorso. E' stata creata così la nuova figura professionale addestrata ed equipaggiata per il recupero e soccorso dei naufraghi: il Soccorritore Marittimo, posto al centro, al pari delle altre figure operative specialistiche, di un piano di alta formazione e preparazione.

**8**  
NEL 2021

36 DAL 2016 AL 2022

## IL 2021 NEL SEGNO DELLA FORMAZIONE

L'emergenza pandemica ha imposto l'interruzione delle attività formative in presenza per lunghi tratti del biennio 2020/2021, costringendo a una radicale trasformazione delle metodologie didattiche e delle tipologie di insegnamento. In tale ambito il sistema di gestione della qualità della formazione del Corpo - introdotto nel 2019 - ha permesso, nel 2021, di offrire progressivamente risposte concrete, mediante una graduale **reingegnerizzazione dei processi formativi** di base e specialistici.

Ciò, nella consapevolezza che la formazione rappresenti un patrimonio immateriale preziosissimo e condizione indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi presenti e futuri indicati dai Ministeri di riferimento.

La formazione "basica" è presupposto per l'accesso ai Ruoli degli Ufficiali e dei Sottufficiali della Marina Militare e, di riflesso delle Capitanerie di porto, e rappresenta un momento imprescindibile nell'iter di carriera per l'acquisizione di valori e tradizioni, per lo sviluppo e la crescita caratteriale e professionale, elementi indispensabili per disporre di personale in grado di assolvere, pienamente e nel tempo, i futuri impegni che gli saranno demandati.

Il processo formativo iniziale si svolge in Accademia Navale e presso le Scuole Sottufficiali della Marina Militare di Taranto e La Maddalena.

A valle della formazione "basica", anche nel 2021 la formazione specialistica ha mirato all'accrescimento delle competenze professionali del singolo, che diventano poi patrimonio dell'intera Organizzazione. Nonostante i rallentamenti dovuti all'emergenza COVID-19, il 2021 ha visto in ogni caso mantenere - nei numeri raggiunti - elevati standard in termini di personale formato presso i 3 centri di formazione specialistica del Corpo, ed ha consentito una diversificazione dell'offerta formativa coerente con l'esercizio delle funzioni di guardia costiera proprie del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), del Ministero della Transizione Ecologica (MITE), e del Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali (MIPAAF), nonché alle altre funzioni riconducibili alle attribuzioni di altri Ministeri nell'ambito, previste dal Codice della navigazione, dal Codice di procedura penale e da altre leggi speciali.

Un confronto tra i numeri del personale formato negli anni 2018 - 2021 lascia comprendere l'importanza dell'investimento nelle attività formative a beneficio del personale.



### MESSINA

**Centro di formazione specialistica VTMISS ed attività operativa**

**282**

PERSONALE FORMATO

**4.242**

ORE DOCENZA EROGATE

### LIVORNO

**Centro di formazione specialistica in materia ambientale, di pesca e dei servizi di istituto - M.A.V.M Capitano di porto Bruno Gregoretti**

**382**

PERSONALE FORMATO

**1.497**

ORE DOCENZA EROGATE

### GENOVA

**Centro di formazione specialistica Sicurezza della navigazione e trasporto marittimo - CA. (CP) Antonio De Rubertis**

**96**

PERSONALE FORMATO

**1.124**

ORE DOCENZA EROGATE

# INCREMENTO DELLA FORMAZIONE PRESSO LA SCUOLA NAZIONALE DELL'AMMINISTRAZIONE

Comunicazione e trasparenza

Innovazione e trasformazione digitale della P.A.

Internazionalizzazione e formazione linguistica

Sviluppo sostenibile e resilienza

Analisi comportamentale e statistica per la P.A.

Gestione e sviluppo delle risorse umane e management pubblico

**OFFERTA  
FORMATIVA**

## IL PERSONALE FORMATO

**89**  
**2018**

**408**  
**2019**

**860**  
**2020**

Periodo coincidente  
con quello segnato  
dall'insorgere della  
pandemia

**506**  
**2021**

Nell'ambito della formazione specialistica è concentrato il fulcro degli investimenti e, a partire dall'anno 2018, nell'ottica del perfezionamento dell'offerta formativa che annualmente viene programmata ed erogata a favore del personale dipendente, il Comando generale ha attinto, con sempre maggiore sistematicità, al "portafoglio didattico" reso disponibile dalla Scuola Nazionale dell'Amministrazione che, oltre ad assicurare la formazione obbligatoria nelle materie raccomandate dal Legislatore, ha reso disponibili "percorsi" formativi costituiti da un insieme coerente di corsi in grado di far conseguire specifiche, certificate competenze di settore.

# LA SICUREZZA NELLA FUNZIONE MARITTIMA

Salvaguardia della vita umana, sicurezza ambientale e delle risorse ittiche a favore degli usi civili e sostenibili del mare

Alla base di ogni attività umana risiede, senza dubbio, la conoscenza o, meglio ancora, la consapevolezza. Quest'ultima acquisisce importanza ancora maggiore per lo svolgimento di specifiche funzioni operative nel campo marittimo, la cui efficacia passa attraverso l'effettiva comprensione di qualsiasi attività associata all'ambiente marittimo con potenziale impatto sulla sicurezza, l'incolumità, l'economia o l'ambiente. In sintesi, la *Maritime Domain Awareness*, così come sviluppata nel manuale internazionale di ricerca e soccorso aeromarittimo (IAMSAR) dell'IMO *International Maritime Organization*.

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.

L'azione operativa della Guardia Costiera è, dunque, sempre più orientata a valorizzare il patrimonio informativo acquisito nello svolgimento dei compiti che la legge le attribuisce, in un processo costante di valorizzazione delle funzioni di amministrazione e controllo, di presenza attiva e vigilanza, di monitoraggio e sorveglianza.

La conduzione della funzione operativa della Guardia Costiera è affidata al *Reparto Piani e Operazioni* del Comando generale, a partire dalla propedeutica fase di programmazione e pianificazione delle attività operative per l'assolvimento dei compiti istituzionali, fino alla conduzione operativa della rete composta dalle 15 Direzioni marittime e dagli Uffici territoriali, integrata dall'intervento diretto dello stesso Comando generale per le situazioni di maggiore complessità che richiedono il coordinamento con altri Enti ed Organizzazioni nazionali ed internazionali.

## LE RISORSE OPERATIVE

La funzione operativa viene assicurata attraverso l'impiego di un articolato dispositivo aeronavale, che può contare su navi maggiori, unità di aderenza e di proiezione, oltreché su una componente di volo composta da velivoli ed elicotteri che consentono una copertura totale e costante delle diverse aree di intervento. Lo strumento operativo è completato da 5 Nuclei subacquei distribuiti omogeneamente sul territorio nazionale e in grado di immergersi anche in condizioni critiche. Risorse operative, queste, alle quali si unisce una componente scientifica con base a Roma, per le attività di indagine e di tutela dell'ambiente marino più delicate.

## ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE

La necessità di assicurare le proprie funzioni - su tutta la salvaguardia della vita umana in mare - ha portato la Guardia Costiera a dotarsi di una cosiddetta "maglia SAR" (ovvero l'insieme di personale e 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 (*Search And Rescue*) nazionale che si estende complessivamente per circa 500.000 km<sup>2</sup>, pari a circa una volta e mezza il territorio nazionale. La struttura organizzativa dedicata al coordinamento delle attività di soccorso marittimo costituisce, di riflesso, 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.



È la più giovane tra le componenti specialistiche della Guardia Costiera, nata come componente di fatto nel 2008 su espressa volontà dell'allora Ministero dell'Ambiente, che ha portato il Corpo a dotarsi nel tempo di un Laboratorio di analisi ambientali presso la Capitaneria di Roma-Fiumicino, e di due Laboratori Ambientali Mobili (LAM), realizzati con la consulenza dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), per intervenire con tempestività in situazioni critiche e per eseguire sul luogo campionamenti ed analisi spedite di verifica dei parametri fisici, chimico-fisici e microbiologici delle acque marine e costiere. I laboratori hanno assunto un ruolo sempre più determinante nelle attività operative condotte dai Comandi territoriali con finalità di indagine ambientale e di polizia giudiziaria, iniziando un importante processo evolutivo che ha portato, alla fine del 2021, al conseguimento dell'accreditamento presso l'Ente Unico nazionale, che certifica il rispetto dei requisiti della norma UNI EN ISO/IEC 17025.

## COMPETENZE DISTINTIVE

La funzione operativa si identifica, in primo luogo, nella **salvaguardia della vita umana in mare** e discende direttamente dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, autorità nazionale responsabile dell'esecuzione della Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo (nota come Convenzione di Amburgo del 1979). Sono le Capitanerie di porto a rappresentare l'organismo nazionale che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo.

Tale missione è solo una delle diverse declinazioni delle funzioni operative che rendono quella delle Capitanerie di porto,



un'organizzazione policroma e strutturata sul territorio, in grado di coniugare competenze e conoscenze amministrative e operative.

È in questo contesto che si inserisce il patrimonio informativo e conoscitivo cui si affianca l'immensa mole di dati accentrati - in tempo reale - presso la **Centrale Operativa** del Comando generale e le sale operative dei Comandi territoriali, frutto dell'impiego di sistemi tecnologici avanzati e che sono alla base della funzione di **monitoraggio del traffico marittimo e delle attività connesse agli usi civili e produttivi del mare.**

La Centrale Operativa è il cuore pulsante che accentra a sé la gestione delle situazioni operative di maggiore rilievo, assumendo diverse configurazioni in base alla funzione gestita:



dalla ricerca e soccorso per la quale assume la denominazione di Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo (M.R.C.C.), può passare ad essere punto nazionale di contatto per la gestione degli incidenti di *security* a bordo delle navi; rappresenta l'Autorità Nazionale Competente per il monitoraggio del traffico marittimo e per l'assistenza informativa a favore del cluster marittimo passando per la difesa del mare e la lotta agli inquinamenti ovvero la tutela della risorsa ittica in tutta la filiera.

## L'IMPEGNO OPERATIVO DEL 2021

In mare i confini sono meno nitidi.

Per questo, nel 2021 la Guardia Costiera ha continuato anche a rafforzare la propria **proiezione internazionale** nell'attività operativa, con l'impiego di mezzi aeronavali negli scenari di interesse.

Da anni partecipa in maniera rilevante alle attività di *Coast Guard Cooperation* sviluppate in ambito europeo, sotto il coordinamento delle Agenzie di riferimento: EMSA, EFCA e Frontex.

In particolare, sono state numerose le operazioni congiunte nel campo del **controllo delle frontiere marittime esterne** dell'Unione Europea coordinate da Frontex.

Tra queste, la *Joint Operation Poseidon*, nelle acque di giurisdizione greca, dove nel 2021 sono state rischierate - a rotazione - 6 unità navali che, nel complesso, hanno effettuato circa 1.600 ore di pattugliamento marittimo e alle quali si è aggiunto il contributo di mezzi aerei nell'ambito dell'operazione congiunta *Indalo* - in Spagna - e delle operazioni in paesi terzi quali Albania e Montenegro.

Complessivamente, sono stati impiegati 3 elicotteri AW139 che hanno effettuato oltre 210 ore di pattugliamento aereo, finalizzato al contrasto dei crimini trans-nazionali e al controllo delle frontiere.

Inoltre, nel 2021 la Guardia Costiera ha preso parte alla *Multi-purpose Maritime Operation* nel Mar Nero (MMO Black Sea), dove è stato impiegato un aereo ATR42 che ha effettuato oltre 100 ore di pattugliamento.

L'operazione, coordinata da Frontex con la collaborazione delle Agenzie EMSA e EFCA, è stata focalizzata su missioni di guardia costiera quali il monitoraggio ambientale, il controllo delle frontiere marittime esterne, la ricerca e soccorso in mare, il controllo delle attività di pesca ed il monitoraggio del traffico marittimo.

# 1.529

**ATTIVITA' NAZIONALE  
2021**

**EVENTI COORDINATI  
DALLA CENTRALE  
OPERATIVA**



**Gli eventi coordinati in favore di tutti gli utenti del mare: diportisti (789 eventi), bagnanti (324 eventi), subacquei (45), pescatori (24).**

**6.000 le persone soccorse; numero a cui si somma la costante attività operativa derivante dall'insistenza del fenomeno migratorio verso le coste nazionali.**



# 6.000

**PERSONE SOCCORSE**

**ATTIVITA'  
INTERNAZIONALE  
2021**



# 2.000

**ORE  
PATTUGLIAMENTO  
MARITTIMO**

# 400

**ORE  
PATTUGLIAMENTO  
AEREO**

Sempre in ambito europeo, rientra l'impiego di mezzi nella *Joint Operation Themis*, per il controllo delle frontiere marittime esterne dell'Unione Europea nell'area del Mediterraneo centrale.

Nel complesso, abbiamo assicurato oltre 400 ore di pattugliamento aereo e circa 2 mila ore di pattugliamento marittimo, sia per attività di *law enforcement*, sia per operazioni di ricerca e soccorso in mare.

Nel contempo, la Centrale Operativa del Comando generale ha continuato l'attività di **monitoraggio dei possibili inquinamenti attraverso l'impiego delle immagini satellitari** provenienti dal servizio *CleanSeaNet* (CSN) dell'EMSA e dal servizio di rilevazione idrocarburi di EGEOS.

Il servizio, integrato nella catena nazionale di risposta all'inquinamento, mira a rafforzare le risposte operative contro gli scarichi accidentali e deliberati delle navi ed a localizzare e identificare i responsabili degli inquinamenti nelle aree sotto la loro giurisdizione.

L'identificazione di una nave quale possibile fonte dell'inquinamento è stata, in numerosi casi, il risultato della correlazione dei dati satellitari con le informazioni sul traffico marittimo in possesso della Centrale Operativa e delle sale operative della Guardia Costiera.

Le immagini satellitari, fornite dai differenti provider in *near real time* (circa 30 minuti dopo l'acquisizione), vengono infatti analizzate e verificate attraverso la componente territoriale e aeronavale degli Uffici marittimi.



# LA STAZIONE SATELLITARE ITALIANA COSPAS - SARSAT DI BARI

Sono state 318, nel 2021, le persone in pericolo di vita soccorse e salvate con il solo ausilio della tecnologia satellitare, 306 delle quali in aree sottoposte alla responsabilità italiana. 30 sono state, nel complesso, le operazioni di ricerca e assistenza supportate, delle quali 9 relative a soccorsi marittimi, 20 riguardanti incidenti aeronautici ed 1 inerente ad un evento terrestre.

Questi i numeri del bilancio annuale della Stazione Satellitare Italiana COSPAS-SARSAT di Bari che, alle dirette dipendenze funzionali del Dipartimento della Protezione Civile ed operative del Comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, garantisce la ricezione di allarmi satellitari finalizzata alla salvaguardia della vita umana, a beneficio dell'Italia e di altri 19 paesi (tra Europa, Asia ed Africa), così da garantire la copertura di un'area che dal Mediterraneo centrale arriva fino al Corno d'Africa.

Il dato appare, in termini di vite umane salvate, particolarmente significativo, risultando più che triplicato ove lo si raffronti con quello relativo agli anni precedenti (98 persone soccorse nel 2020, 63 nel 2019, 59 nel 2018).

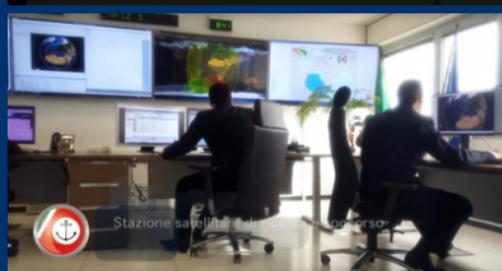
L'attività della Stazione Satellitare Italiana COSPAS-SARSAT è svolta, 24 ore al giorno e per 365 giorni all'anno, da personale militare altamente specializzato delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera che, disponendo di due potenti antenne riceventi e di una centrale operativa all'avanguardia, gestisce la ricezione, l'elaborazione e la distribuzione alle competenti organizzazioni nazionali di soccorso, di messaggi di allerta generati da trasmettitori satellitari di emergenza installati su vettori marittimi, aerei e terrestri.

Il servizio italiano s'inserisce nell'ambito del Programma Internazionale COSPAS-SARSAT che, a livello globale, fino ad oggi è stato in grado di supportare circa 16.000 operazioni di ricerca e soccorso contribuendo a salvare, in tutto il mondo, oltre 55.000 vite umane.



**318**

Persone in pericolo di vita soccorse e salvate con il solo ausilio della tecnologia satellitare della stazione di Bari



**19**

Paesi che usufruiscono del servizio COSPAS - SARSAT della stazione di Bari



**16.000**

Operazioni di ricerca e soccorso supportate dal Programma Internazionale COSPAS-SARSAT che hanno contribuito a salvare in tutto il mondo

oltre **55.000** vite umane

# TRA CIELO E MARE, INNOVARE PER PROGREDIRE

Efficienza e rapidità al servizio di tutti, per navigare verso il futuro

Il risultato di un'attività operativa si misura anche con la scelta delle risorse più idonee.

La Guardia Costiera impiega le migliori risorse tecnico - operative disponibili sul mercato per assolvere ai propri compiti.

Il soccorso della vita umana in mare, la polizia marittima, la sicurezza

della navigazione e la difesa dell'ambiente, sono svolti anche grazie ai mezzi - unità navali, aeree e terrestri - che costituiscono uno strumento operativo tecnologico, efficiente e performante, consegnato alla professionalità e alla preparazione degli equipaggi della Guardia Costiera.

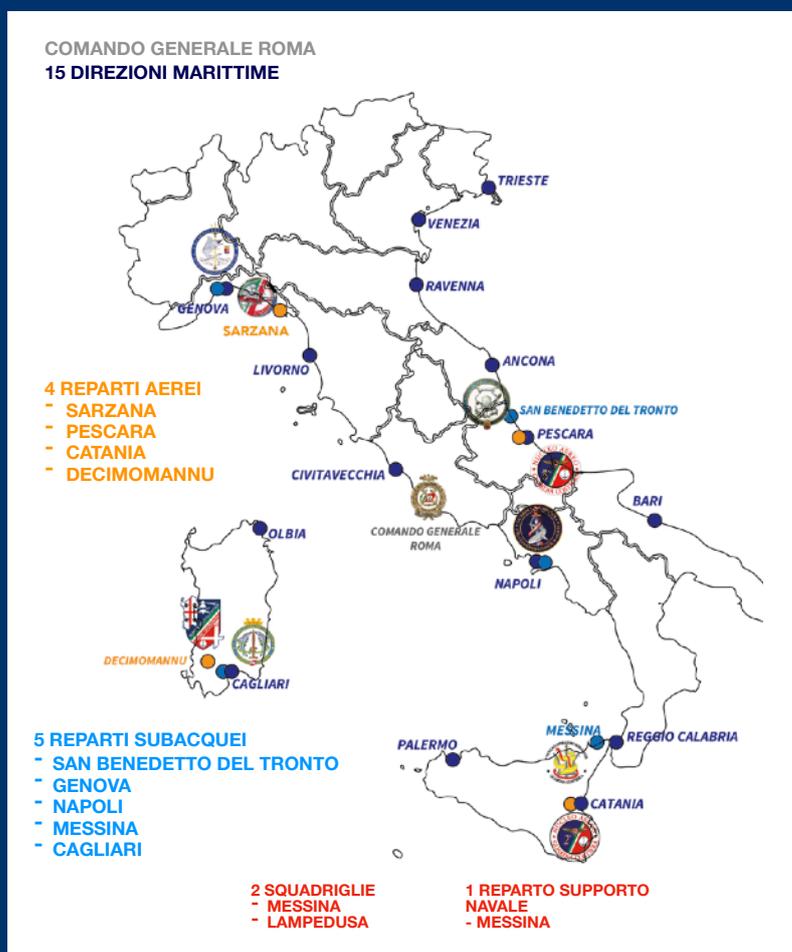
Lo studio, lo sviluppo tecnico e la programmazione finalizzata all'acquisizione di nuovi strumenti operativi, la standardizzazione dei materiali e delle dotazioni necessari per lo svolgimento delle funzioni di guardia costiera, sono affidate al *Reparto mezzi aerei, navali e terrestri* del Comando generale, che cura gli aspetti connessi alla loro gestione amministrativa, tecnico - manutentiva, all'ammodernamento, all'armamento, alla sperimentazione e all'equipaggiamento, in sinergia con i Servizi Efficienza Navale e Tecnica, istituiti presso le 15 Direzioni marittime, con il Reparto Supporto Navale di Messina e con le Basi Aeromobili della Guardia Costiera. A ciò si unisce anche una funzione di alta vigilanza sia sulle unità navali in costruzione, sia su quelle oggetto di importanti interventi di ammodernamento e straordinaria manutenzione.

## LE CONOSCENZE E COMPETENZE TECNICHE SPOSANO QUELLE OPERATIVE

La gestione della componente aeronavale della Guardia Costiera attinge ad un patrimonio di conoscenze e professionalità del proprio personale, con esperienza a bordo dei mezzi aerei e navali. È il personale stesso a rappresentare elemento determinante per la conduzione della complessa attività di gestione dello strumento operativo aeronavale della Guardia Costiera italiana.

## ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE

L'impegno dell'Organizzazione si traduce nel confronto quotidiano con il mercato e l'impresa privata, sia nazionale che estera, nel rispetto dei più rigidi criteri di trasparenza ed imparzialità per la selezione, lo sviluppo e lo studio di nuove dotazioni, apparati e materiali di bordo, e per la predisposizione delle specifiche tecniche mirate all'acquisizione di nuovi mezzi, e all'ammodernamento e manutenzione di quelli esistenti. Un impegno, questo, volto a garantire una componente aeronavale *sostenibile*, al passo coi tempi e la tecnologia, che naviga verso il futuro. Gruppi di lavoro continui, incontri con l'industria e le eccellenze di settore, visite a cantieri e partecipazione a manifestazioni fieristiche nazionali ed internazionali, sono il punto di partenza per arricchire la professionalità, con positive ricadute in termini di efficienza, affidabilità ed operatività delle rispettive componenti - aerea, navale e terrestre - a tutela delle attività appartenenti ai comparti produttivi strategici per la vita marittima e portuale del Paese, strettamente connessi allo sviluppo dei settori della c.d. *green economy*.



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.

## COMPETENZE DISTINTIVE

La **componente aeronavale** della Guardia Costiera, rappresenta per la collettività un elemento di affidabilità, **capillarmente presente lungo gli 8.000 km di costa nazionale** e sui laghi maggiori, con 562 unità navali di differenti dimensioni e tipologie. Oltre a 6 navi maggiori, una quota consistente di unità, costituita da 2 navi della *Classe 420 De Grazia*, 22 motovedette della *Classe 300 Amm. Francese*, 4 motovedette della *Classe 300 Amm. Pollastrini* e 86 motovedette della *Classe 800*, sono altamente specializzate e costituiscono il dispositivo navale adeguata a garantire, con un servizio h24, le attività di ricerca e soccorso nell'area di responsabilità SAR italiana, che corrisponde a circa 1/5 dell'intero Mediterraneo.



La componente navale include, inoltre, alcune unità della *Classe 500*, motovedette costiere di circa 10 m, e mezzi minori della *Classe GC B*, battelli pneumatici di circa 7 m, assetti dedicati alla vigilanza specialistica nelle Aree Marine Protette e nelle c.d. aree di reperimento per verificare il rispetto delle normative in materia di tutela del mare e dell'ambiente. La vigilanza in dette aree di particolare pregio ambientale e naturalistico, oltre che dal mare, è svolta via terra con l'utilizzo di nuovi veicoli *full electric*, recentemente acquisiti in un'ottica di progressiva riduzione delle emissioni dannose in atmosfera e di salvaguardia degli ecosistemi interessati.



**50** VEICOLI FULL ELECTRIC  
2021

Per la componente terrestre si è avviato, d'intesa con il Ministero della Transizione Ecologica, il rinnovo in chiave *green* del parco auto della Guardia Costiera, con l'entrata in esercizio dei primi 50 veicoli a propulsione *full electric* ad *emissioni zero* che consentiranno un potenziamento della vigilanza nelle Aree Marine Protette ed in aree di particolare pregio naturalistico.

## IL 2021 TRA SVILUPPO DEL NUOVO E AMMORDENAMENTO DELL'ESISTENTE

**Mantenimento in efficienza** dei mezzi, completamento delle **nuove costruzioni**, **ammodernamento** di alcuni assetti aeronavali, **studio e programmazione per la realizzazione di nuove unità** navali e l'acquisizione di nuovi assetti aerei e terrestri, sperimentazione di nuove dotazioni per potenziare le capacità operative e di nuovi equipaggiamenti per il personale: questo, in sintesi, il 2021 della Guardia Costiera, che ha mantenuto quali capisaldi la sicurezza, l'affidabilità, le *performance* e l'innovazione in chiave *green*, in linea con gli obiettivi di rispetto dell'ambiente che l'Europa intende raggiungere entro il 2030.

Il settore navale ha registrato l'entrata in esercizio, nel corso del 2021, di 6 nuove unità specializzate nella ricerca ed il soccorso in mare:

- 2 navi della *Classe 420 De Grazia*, che vanno a potenziare le capacità di intervento in alto mare, in particolare nelle *Mass Rescue Operation* spesso correlate ai flussi irregolari di migranti via mare, con una terza unità della stessa Classe già contrattualizzata e prevista essere consegnata entro la fine del 2022;

- 4 motovedette della *Classe 300 Pollastrini*, che vanno a rinforzare il dispositivo SAR nazionale, attivo h24, garantendo maggiore copertura e sicurezza nell'area SAR di competenza, con una quinta unità della stessa Classe già contrattualizzata e prevista essere consegnata entro la fine del 2022;

A queste, vanno aggiunti:

- 14 battelli della *Classe Bravo*, che potenziano le capacità di intervento in prossimità della costa e sui bassi fondali per le attività di salvaguardia della vita umana in mare, la tutela della balneazione, la vigilanza dell'ambiente marino e costiero e la tutela delle risorse ittiche.

## I NUOVI MEZZI NAVALI ENTRATI IN LINEA NEL 2021



**Navi Classe 420 De Grazia**

Unità d'altura di 34 metri, certificate SAR, inaffondabili ed autoraddrizzanti, con un sistema avanzato di comando e controllo, elevata capacità di ricovero naufraghi in locale protetto dedicato.



**Motovedette Classe 300 Pollastrini**

Unità d'altura di 20 metri, certificate SAR con notazione "inaffondabili" ed autoraddrizzanti, caratterizzate, nonostante le dimensioni contenute, dalla capacità di ricovero, in locale protetto dedicato, di numerosi naufraghi.



**Battello Classe Bravo**

Battelli della lunghezza di 7,20 m e motori fuoribordo., certificati per il SAR e la polizia marittima, di tipo autoraddrizzante grazie all'impiego di un sistema pneumatico gonfiabile collocato sopra il rollbar.

Questi battelli presentano qualità tecnologicamente molto avanzate, essendo caratterizzati dall'impiego nella realizzazione dello scafo di materiali compositi all'avanguardia e dall'adozione di una nuova e più performante tipologia di parabordo rigido composto da cellule a doppia densità e con rivestimento in grado di offrire resistenza e durevolezza senza pari.

- 5 ulteriori battelli di tipo pneumatico acquisiti in comodato d'uso in forza di specifici accordi/convenzioni con enti/istituzioni pubbliche (Regioni e Aree Marine Protette).

Inoltre, nell'ottica di un graduale rinnovo della flotta, di grande rilievo sono:

- la stipula del contratto per la costruzione della nuova unità d'altura multiruolo di circa 85 m, con opzione per ulteriori due unità, che andrà a sostituire, entro il 2025, un pattugliatore della *Classe Fiorillo*.

- l'esercizio del diritto di opzione per la fornitura di ulteriori 40 battelli della *Classe Bravo* che porteranno nel breve periodo al **rinnovo di circa il 30% dei mezzi minori** con un importante passo verso la standardizzazione degli stessi.

Nell'ambito delle attività di ammodernamento, necessario per garantire la transizione verso le nuove unità navali che dovranno essere necessariamente *eco-friendly*, nel 2021 è stata avviata la procedura per la rimotorizzazione di una parte (5 con opzione per eventuali ulteriori unità) delle motovedette d'altura della *Classe Super 200*.

Anche nel settore aereo è stato completato l'ammodernamento del sistema di missione dei tre velivoli ATR42, per garantire migliori performance nelle attività di vigilanza in mare. Inoltre, un nuovo elicottero AW139 GC ha ulteriormente potenziato la linea di volo ad ala rotante della Guardia Costiera, portando a 16 il numero dei velivoli in dotazione e aprendo la strada ad un ulteriore prossimo incremento.

**2021**

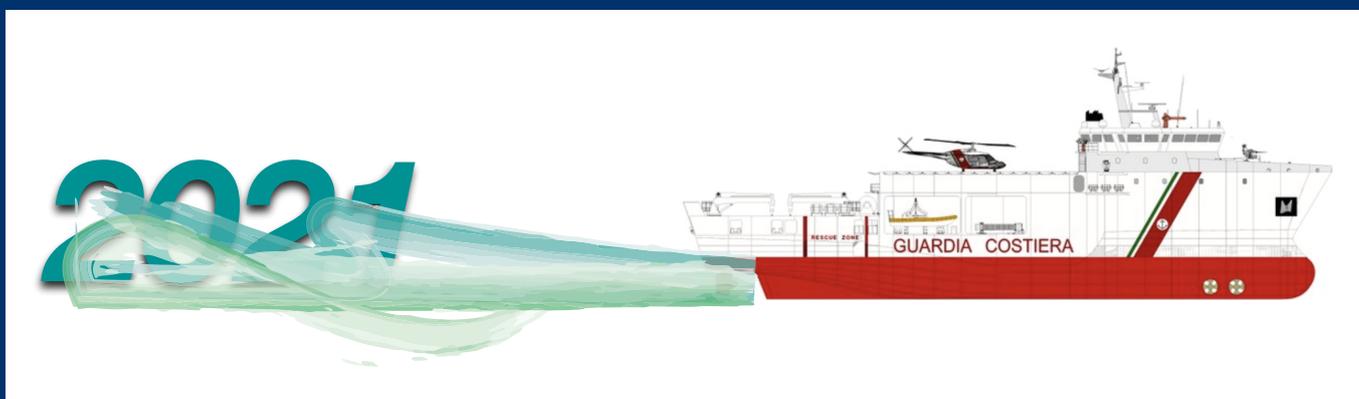
**102.579**  
ORE DI MOTO UU.NN

**800.104**  
MIGLIA PERCORSE

**34.721**  
IL NUMERO DELLE MISSIONI  
PER RICERCA E SOCCORSO  
E POLIZIA MARITTIMA

## IL 2021 SEGNATO DA UNA *ROTTA GREEN*

È da tempo che le Capitanerie di porto - Guardia Costiera hanno impostato una *rotta green*: ancor più, lo ha fatto nel 2021, segnato da importanti investimenti che hanno messo al centro l'eco-sostenibilità. Lo conferma l'avvio della realizzazione di una nave di 85 metri a propulsione elettrica, con motori alimentati da generatori diesel di nuova generazione, a basso impatto ambientale e a basso consumo. Anche su alcune unità navali d'altura è in corso la sostituzione degli apparati motore con nuovi di ultima generazione ad inferiore consumo e minore produzione di fumi. Miglioramenti che proseguono con l'applicazione di particolari vernici, prive di "biocidi", per la carena delle navi, che consentono di ridurre al minimo la proliferazione di alghe (c.d. *fouling*) sull'opera viva, e, di conseguenza, di contenere ulteriormente i consumi di combustibile fossile e le emissioni inquinanti nell'ecosistema.



**POTENZIAMENTO DELLE  
INFRASTRUTTURE PER MIGLIORI  
SERVIZI ALL'UTENZA**

**400 m  
BARI**

**300 m  
MESSINA**

Il 2021 si è concluso con l'avvio degli iter amministrativi per il potenziamento delle infrastrutture per supportare la prontezza operativa dei propri mezzi.

A Bari, si è concluso lo studio di fattibilità che porterà alla realizzazione di banchine per complessivi 400 m da destinarsi all'uso operativo delle unità navali della Guardia Costiera, mentre a Messina, all'interno della base della Marina Militare che ci ospita, è stato concluso un iter analogo finalizzato al consolidamento dei tratti di banchina esistenti e all'ulteriore realizzazione nel prossimo futuro di un tratto che porterà a 300 m le infrastrutture della base navale destinate all'ormeggio dei mezzi.

Presso la stessa sede siciliana, l'Ufficio pianificazione e sviluppo infrastrutture del Comando generale ha curato l'acquisizione di 3 grandi edifici, per una superficie complessiva di oltre 3.000 mq<sup>2</sup>, destinati alla nuova sede operativa del Nucleo Sub e a deposito asservito alle unità navali di stanza presso la Squadriglia della Guardia Costiera.

# SAFETY E SECURITY: DUE FACCE DI UNA STESSA MEDAGLIA

La sicurezza della navigazione e marittima, presupposto di sostenibilità per l'economia del Paese

L'Italia, proiettata al centro del Mediterraneo, sviluppa sul mare parte essenziale della propria economia, conferendo, in un'ottica strategica, 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 dall'inquinamento marino, la preparazione degli equipaggi e la tutela delle condizioni di vita e di lavoro a bordo. Elementi, questi, che

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 dall'Autorità marittima, in linea con un quadro di *governance* europea e internazionale ed in accordo con gli indirizzi forniti dall'IMO (*International Maritime Organization*), dall'ILO (*International Labour Organization*) e dall'Unione Europea.

Il Comando generale è l'organo tecnico del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, responsabile della gestione amministrativa e funzionale della sicurezza della navigazione (*safety*), nella sua accezione più ampia, e della sicurezza marittima (*security*), correlate, oltreché all'ambiente-nave, anche a porti e *facilities*, in un percorso che vede gli ispettori della Guardia Costiera seguire un complesso e articolato iter di formazione e abilitazione che fa capo al Nucleo Didattico di Genova.

L'esercizio di queste delicate e complesse funzioni viene assicurato a livello centrale dal *Reparto Sicurezza della Navigazione e 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.

## IL PATRIMONIO DI CONOSCENZE E DATI

L'apporto operativo alla sicurezza del trasporto marittimo si completa con la delicata materia dell'addestramento del personale marittimo, cui è dedicata particolare attenzione, anche per l'importanza strategica che riveste il ruolo dell'elemento umano nella gestione generale del sistema nave. L'Amministrazione può quindi contare su una componente di personale altamente specializzata e considerata - in Italia e nel mondo - un punto di riferimento e di eccellenza: lo confermano le posizioni chiave occupate da propri Ufficiali come esperti in Europa (Direzione generale della Mobilità e dei trasporti della Commissione Europea e *European Maritime Safety Agency*), nonché le collaborazioni sistematiche con le Organizzazioni internazionali di riferimento del settore marittimo (IMO e ILO).

## ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE

A seguito di queste importanti funzioni istituzionali, particolare rilievo è conferito al monitoraggio costante del rendimento del naviglio nazionale, sulla base di un c.d. *performance index*, al fine di permettere alla bandiera italiana di raggiungere i vertici delle classifiche mondiali nei sistemi del controllo dello Stato di approdo (*Port State Control*) ad oggi operativi in tutto il mondo. Per tale motivo, viene svolta una attenta analisi dei dati che pervengono attraverso la costante azione degli Uffici territoriali, proprio per verificare il raggiungimento del predetto indice.

In tale contesto svolge un ruolo essenziale la rete costituita dagli Uffici periferici che, rappresentando vere e proprie *sentinelle della sicurezza della navigazione*, esercitano le funzioni operative di ispezione e certificazione statutaria del naviglio nazionale (*flag state*) e di controllo sul naviglio straniero (*port state control*), nell'ottica del continuo miglioramento degli standard delle navi che approdano nei porti italiani.

Durante la crisi pandemica che ha coinvolto tutti i settori produttivi, la necessità di continuare a proteggere la salute e la sicurezza dei marittimi attraverso misure preventive e protettive, in risposta alla crisi mondiale che ha coinvolto gli equipaggi, ha portato, nel 2021, il Ministero della Salute, tenendo conto anche del programma nazionale di vaccinazione, ad intraprendere un percorso di coordinamento con le ASL per facilitare l'accesso dei marittimi alla vaccinazione anti-SARS-CoV-2. Anche il Comando generale ha supportato l'operazione, promuovendo le necessarie comunicazioni con l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), per condividere tale costruttivo approccio con tutti gli Stati



membri. Ne è scaturito un impegno del Governo italiano che ha ulteriormente accelerato l'assistenza a sostegno della gente di mare in visita ai porti nazionali, confermando l'accesso alle strutture sanitarie a terra e la disponibilità alle vaccinazioni anti - Covid19. Lo stesso Comando generale ha tenuto aggiornato l'elenco dei porti italiani in cui i marittimi - indipendentemente dalla loro nazionalità e bandiera della nave - potessero ricevere, con l'assistenza delle Autorità locali, la vaccinazione anti Covid-19.

## COMPETENZE DISTINTIVE

La sicurezza della navigazione impegna la Guardia Costiera sotto molteplici aspetti.

In qualità di **Amministrazione di bandiera** (attività di *Flag State*) è chiamata al controllo, verifica e rilascio della certificazione di sicurezza della navigazione del naviglio nazionale mercantile e da pesca; in qualità di **controllo dello Stato del porto di approdo** (attività di *Port State Control*), svolge un controllo diretto di conformità alle normative internazionali nei confronti delle navi di bandiera straniera che approdano nei porti nazionali. Altra attività tecnica riguarda la **maritime security**, che individua misure di natura preventiva volte a tutelare lo *shipping* e gli impianti portuali contro la minaccia di atti illeciti intenzionali.

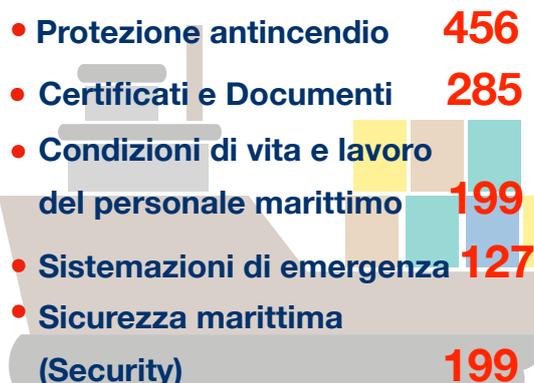
Alla Guardia Costiera è attribuita la funzione di **Autorità Nazionale Competente** che svolge un ruolo chiave nell'attività di



Il settore marittimo internazionale ha riconosciuto, di fatto, l'importanza ai fini della sicurezza in mare delle attività ispettive condotte dalla Guardia Costiera in termini di ispezioni alle unità straniere che approdano nei porti nazionali: nel 2021, infatti, l'Italia ha svolto 1.360 ispezioni, contestando 4.817 deficienze ed applicando 140 provvedimenti di detenzione e 7 di bando. L'attività di *Flag State*, invece, ha consentito di eseguire il monitoraggio e il controllo degli *standard* sulle prestazioni della flotta di bandiera nazionale.

Nonostante l'incidenza della pandemia sull'economia globale, si è registrato un incremento delle prestazioni della flotta nazionale anche grazie all'immutato sforzo assicurato dal personale per garantire la continuità del servizio. Impegno, questo, che ha portato alla permanenza nella *white list* di tutti i memoranda del mondo e al conferimento da parte della US Coast Guard, per la quarta volta, della *Qualship 21* - un certificato d'eccellenza degli standard della flotta di bandiera - nonché alla riconferma della Certificazione ISO 9001:2015 sulle attività di *flag State*.

## 4.817 DEFICIENZE RILEVATE DAGLI ISPETTORI PSC NEL 2021 SU NAVI STRANIERE. TRA QUESTE, LE PIU' RILEVANTI:



ricepimento ed attuazione delle norme internazionali, entro l'alveo dell'ordinamento interno.

Il settore tecnico operativo della sicurezza del trasporto marittimo si completa, infine, con la delicata materia dell'**addestramento del personale marittimo**, che ricomprende sia l'aspetto tecnico che sociale: la concorrenza mondiale nel settore, infatti, spinge tutte le parti coinvolte ad una forte coesione ed impegno per salvaguardare la classe marittima nazionale, che si trova a competere in uno scenario plurale ed estremamente qualificato.

## IL 2021 SULLA ROTTA DELLA SICUREZZA

La *vision* di una Pubblica Amministrazione che guarda al cittadino come *final user* di una catena più complessa di soggetti ed enti deve considerare la **"Sicurezza" come un bene della collettività sociale**, invisibile ma essenziale, che va difeso e tutelato con ogni mezzo.

E questa *vision* che guida ogni nostro sforzo per garantire e migliorare la sicurezza della navigazione.

Le generali attività istituzionali si sono sviluppate, negli ultimi anni, in misura proporzionale all'incremento delle funzioni e delle competenze in materia di sicurezza della navigazione, soprattutto nei confronti di un'utenza tecnica sempre più variegata ed orientata al contesto internazionale, ed adottando molteplici iniziative - condivise a livello IMO ed ILO - al fine di garantire la continuità dei traffici nel contesto dell'emergenza-COVID.

Le azioni intraprese hanno tenuto conto della necessità di intervenire anche sull'organizzazione interna.

Le attività svolte nel 2021, pertanto, offrono una chiave di lettura che tiene conto delle *best practice* ottenute attraverso lo studio di nuovi sistemi e dello sviluppo di una normativa sempre più aderenti alla domanda che perviene dal settore del trasporto e del lavoro marittimo, in coerenza con la dinamica evoluzione giuridica ed infrastrutturale del settore, con particolare riferimento alla materia della *safety* e della *security*.

Nell'ottica della maggiore trasparenza e della responsabilità delle azioni e del percorso decisionale intrapreso, così come nelle determinazioni adottate, viene offerta agli *stakeholder*, quali soggetti interessati all'organizzazione della sicurezza, una sempre più ampia partecipazione ai processi ed alle attività finalizzate al raggiungimento della *mission* affidata.

### Andamento del rilascio di provvedimenti di deroga alle tabelle di armamento a favore di navi italiane da inizio pandemia

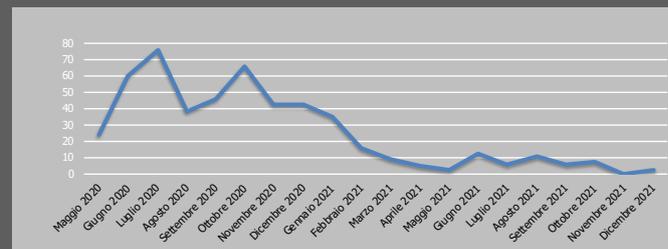


Gli effetti della pandemia e le conseguenti limitazioni alla mobilità internazionale hanno avuto ripercussioni anche sulla regolarità degli avvicendamenti degli equipaggi, rendendo in alcuni casi problematica per le società armatrici perfino le sostituzioni nei casi di malattia o infortunio dei marittimi.

In tale contesto, il Comando generale ha saputo fornire il proprio fattivo contributo al naviglio mercantile nazionale rilasciando apposite autorizzazioni in deroga alle rispettive tabelle minime d'armamento, favorendo così, per quanto possibile e ricorrendone i presupposti di sicurezza, la continuità dei traffici internazionali.

Nel grafico sopra sono riportati i provvedimenti rilasciati, dall'inizio della prima fase acuta della pandemia (marzo 2020), il cui sforzo ne riflette l'andamento, per un totale di **70 navi** interessate (almeno una volta) e di **139 autorizzazioni** complessivamente rilasciate/prorogate al 31.12.2021.

### Andamento del rilascio di provvedimenti di proroga ai contratti di arruolamento di marittimi imbarcati su navi italiane



Il Comando generale si è adoperato anche per estendere la durata massima dei contratti di arruolamento oltre il periodo previsto dalla normativa internazionale, adottando tutte le misure per garantire i diritti dei marittimi anche alla luce del prolungato periodo a bordo. I provvedimenti di estensione adottati dall'inizio della pandemia sono stati **508**.

**99 PORTI**  
**366 IMPIANTI**  
**PORTUALI**



Il **Servizio di certificazione nave**, erogato a favore dell'armamento italiano, costituisce la prima evidenza di conformità alle norme nazionali, unionali ed internazionali in materia di sicurezza della navigazione.

La standardizzazione dei processi, nella cornice del sistema di gestione qualità adottato dalle Capitanerie di porto, rende possibile assicurare elevati standard di sicurezza e concorrenzialità in ordine ai servizi di trasporto marittimo offerti dal naviglio nazionale.

Sicurezza della navigazione, quindi, che si traduce in elemento di qualità della flotta italiana nel mondo anche grazie alla intensa attività di verifiche e controlli svolta dal personale specializzato, che garantisce il mantenimento di una performance davvero competitiva.

In tale contesto, nel corso del 2021, sono stati conclusi oltre 6000 attività di controllo, finalizzati al rilascio della certificazione di sicurezza e suddivisi fra attività di carattere prettamente amministrativo ed attività con un carattere più operativo.

I dati raccolti, a valle dei processi citati, costituiscono altresì l'elemento d'ingresso per valutare l'efficienza delle attività svolte per conseguire gli obiettivi operativi assegnati dal vertice politico, oggetto di aggiornamento periodico per garantire il miglioramento continuo dell'agire amministrativo in chiave di economicità, efficacia, imparzialità, pubblicità e trasparenza.

## L'ATTIVITA' DI CONTROLLO SUL NAVIGLIO NAZIONALE SVOLTA NEL 2021

93

Ispezioni per rilascio certificati a navi bandiera italiana che effettuano navigazione internazionale

14

Ispezioni ai Servizi di Bordo su navi di bandiera nazionale

1.400

Certificati Internazionali di Sicurezza rilasciati

Visite di rilascio, di rinnovo relative al Certificato sicurezza per navi passeggeri

15

Certificati rilasciati per navi da pesca

2.433

Documenti di Conformità (ISM - DOC) rilasciati alle società di gestione

38

1.876

Certificati di sicurezza rilasciati sul naviglio minore

185

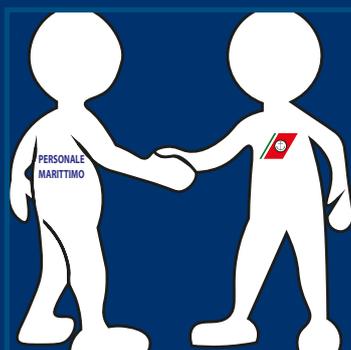
Visite Tecnico-Sanitarie e Igiene-Abitabilità

273

Visite ai servizi di bordo effettuate e verbali rilasciati

## ANCHE NEL 2021 DALLA PARTE DEI MARITTIMI

Dopo la difficile ed eccezionale esperienza del 2020, il prolungarsi senza soluzione di continuità dello stato di emergenza sanitaria legato alla diffusione del virus, nelle sue articolate varianti, ha reso necessario anche per il 2021 tutta una serie di provvedimenti a sostegno della Marineria e dell'Armamento nel suo complesso, attese le perduranti difficoltà per molti equipaggi di poter raggiungere i luoghi di lavoro, soprattutto all'estero, ovvero rientrare a casa e poter frequentare i previsti corsi di aggiornamento per il mantenimento degli standard di addestramento richiesti per il successivo ritorno a bordo.



Per tutto il 2021, infatti, l'attività di monitoraggio del Comando generale verso i centri autorizzati è stata protesa ad assicurare, per quanto possibile e praticabile, il regolare svolgimento delle attività di addestramento del personale marittimo, nella convinzione del ruolo chiave svolto dal lavoratore marittimo nel sistema del trasporto in mare, ma ancor di più nella certezza che il conseguimento effettivo delle competenze richieste deve avvenire anche e soprattutto attraverso la formazione e l'addestramento svolti in presenza.

In tale contesto, lo stesso Comando generale, al di là delle suddette misure eccezionali a favore del comparto marittimo, nello stesso periodo ha continuato e continua tutt'ora, ad assicurare l'attività di riconoscimento dell'idoneità di nuovi Centri di addestramento nonché ad autorizzare l'erogazione di nuovi corsi ai Centri esistenti al fine di ampliare, per quanto possibile, l'offerta formativa su tutto il territorio nazionale a favore del personale marittimo.

Al 31.12.2021 risultano debitamente riconosciuti n°54 centri di formazione in grado di erogare tutta la gamma dei corsi STCW attualmente richiesti ai fini dell'imbarco sul naviglio mercantile, distribuiti su tutto il territorio nazionale con ben 69 sedi accreditate di cui solo 45 risultate operative nel corso dell'anno (ovvero che hanno erogato effettivamente almeno un corso tra quelli autorizzati).

**CORSI EROGATI**  
**ATTESTATI RILASCIATI**

**5.416**  
**66.955**

**2021**

**2020**

**2.758**  
**25.246**

Il numero dei corsi erogati a favore del personale marittimo da parte dei centri autorizzati, monitorati dal personale delle Capitanerie di porto, ha fatto registrare un deciso aumento, anche in virtù della piena ripresa delle attività addestrative che, nel corso del 2021, grazie anche alla campagna di vaccinazione ed al rilascio di green pass, non hanno scontato periodi di *lockdown* o limitazioni particolarmente rigorose alla mobilità delle persone.

# LA TECNOLOGIA AL SERVIZIO DEL MARE

L'efficienza e lo sviluppo dei sistemi tecnologici a supporto della trasformazione digitale

Come per ogni moderna Amministrazione, anche per le Capitanerie di porto l'efficienza e lo sviluppo dei propri sistemi tecnologici rappresenta una priorità, nel solco dell'avvincente percorso tracciato dalla trasformazione digitale. Obiettivo fondamentale per continuare a dare, in modo efficace ed efficiente, il proprio contributo allo sviluppo del Paese. Una priorità, questa, che si traduce anche in una sfida, porre la tecnologia al servizio del mare, riprogettando il futuro tecnologico della Guardia Costiera, per un avanzato

monitoraggio del traffico marittimo e per una più capillare vigilanza dell'ambiente marino e delle coste.

I sistemi tecnologici divengono pertanto elemento essenziale anche a bordo delle unità aeronavali e nelle sale operative della Guardia Costiera.

Non secondaria, la scelta di investire in nuove progettualità per sostenere le capacità amministrative e tecniche degli Uffici territoriali cui, sono richieste risposte in grado di soddisfare le esigenze di tutta l'utenza del mare.

È il *Reparto Informatica, sistemi di monitoraggio del traffico e comunicazioni* del Comando generale, unitamente ad una maglia composta dai Nuclei Tecnici attivi presso le sedi regionali della Guardia Costiera a gestire e curare l'ammodernamento e lo sviluppo degli strumenti e dei sistemi tecnologici in uso alla Guardia Costiera.

Tra questi: le reti e gli apparati informatici e di telecomunicazioni, i sistemi di monitoraggio e assistenza al traffico navale, nonché l'interfaccia unica nazionale per l'invio delle formalità di dichiarazione di arrivo e partenza delle navi dai porti italiani, progettata e realizzata per semplificarne e digitalizzarne gli adempimenti amministrativi.

Un compito portato avanti anche attraverso il dialogo con la Direzione generale per la Digitalizzazione e i Sistemi Informativi e Statistici (DGDSIS) del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e l'investimento sul coordinamento e sulla gestione delle proprie attività informatiche e di monitoraggio del traffico marittimo e comunicazioni.

## IL PATRIMONIO DI CONOSCENZE E DATI

Le proprie competenze nell'informatica, nell'elettronica, nelle telecomunicazioni consentono alla Guardia Costiera di rappresentare un riferimento tecnico anche nei contesti internazionali quali la partecipazione ai gruppi di lavoro istituiti presso l'Agenzia per la sicurezza marittima europea (EMSA), in seno alla Commissione europea in materia di interfaccia unica marittima, nonché nel Gruppo di esperti di alto livello per la gestione dei sistemi e dei servizi marittimi digitali, e non da ultimo presso l'Organizzazione Internazionale delle Autorità per i fari e gli ausili alla navigazione (IALA) per la definizione delle norme tecniche internazionali afferenti ai sistemi di assistenza al traffico marittimo (VTS - *Vessel Traffic Service*). Un ruolo di riferimento derivante anche dalla quantità di dati acquisiti dai propri sistemi, funzionali alle attività istituzionali delle Capitanerie di porto e di altre Amministrazioni statali, grazie ai radar dei 13 Centri di assistenza al traffico marittimo (VTS), alla rete nazionale per la ricezione delle informazioni trasmesse dalle navi (*Automatic Identification System*), agli apparati di telecomunicazione distribuiti su tutto il territorio nazionale e connessi tramite la propria rete informatica, indispensabile per erogare h24 servizi essenziali per la sicurezza dei traffici marittimi.



## ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE

Le competenze professionali si uniscono all'esperienza maturata sul campo nella gestione di sistemi ad elevata complessità come quello per l'assistenza al traffico navale (VTS), il sistema nazionale per il monitoraggio del traffico marittimo ed i servizi ai naviganti (AIS), o ancora quello per la gestione delle pratiche amministrative delle navi nei porti nazionali *Port Management Information System* - PMIS, presto attivo in ulteriori 47 porti oltre ai 38 già operativi.

Per dare un'idea dell'apporto fornito dal sistema PMIS alla digitalizzazione ed allo snellimento delle formalità amministrative svolte dalle navi nei porti già in rete, si pensi che dal 2018 sono stati gestiti dal sistema 1.354.951 documenti, garantendo l'effettiva interoperabilità di dati tra i 7.400 contatti censiti. Nel 2021 si è raggiunta una punta giornaliera di 1.141 pratiche scambiate. Più in generale, la progettazione del futuro in termini informatici e la sua resa a servizio del settore marittimo passano da un coordinamento trasversale delle attività manutentive, evolutive e realizzative dei sistemi tecnologici in uso alla Guardia Costiera ed ai suoi Uffici.



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 i dati originati da molteplici sorgenti e sensori relativi alle tracce delle imbarcazioni e, più in generale, ai dati marittimi.

Una volta raccolte, queste informazioni sono rese disponibili - attraverso opportune interfacce software - anche ad altre Amministrazioni dello Stato, evitando loro di dotarsi di analoghi apparati per le proprie finalità istituzionali. Inoltre, l'applicativo PELAGUS consente la

visualizzazione di elementi di maggior dettaglio dell'informazione nautica direttamente su cartografia elettronica, agevolando così le attività di monitoraggio.

Oltre **11 miliardi** è il numero complessivo dei messaggi acquisiti nel 2021 attraverso le stazioni remote delle Capitanerie di porto che compongono la rete AIS nazionale, poi confluiti e processati dal Sistema PELAGUS.

## COMPETENZE DISTINTIVE

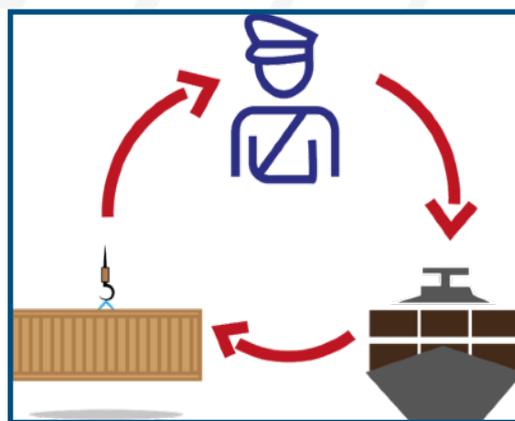
La nostra organizzazione, **provider a livello nazionale dei servizi di assistenza al traffico marittimo**, dispone di centri specialistici e d'avanguardia per la formazione *in house* del proprio personale, chiamato a prestare servizi di sicurezza ed



efficienza nei centri di assistenza al traffico marittimo distribuiti sul territorio. Il personale viene addestrato presso il Centro di formazione Specialistica di Messina, polo formativo di

riferimento per i sistemi di monitoraggio del traffico marittimo del Mediterraneo; ciò avviene sotto la direzione e il coordinamento del Comando generale, designato **Autorità Nazionale Competente e provider per l'interfaccia unica marittima europea, prevista dal Regolamento (UE) 2019/1239**.

In particolare, la norma comunitaria prevede lo sviluppo di un singolo ambiente interoperabile marittimo, con regole e procedure uniche a livello europeo, ai fini della semplificazione amministrativa degli adempimenti formali previsti per le navi che arrivano/



partono dai porti dell'Unione Europea.

Tutto ciò è ulteriormente arricchito dalla possibilità per la Guardia Costiera di incidere direttamente su fattori determinanti per la celerità dei traffici marittimi, attraverso il monitoraggio del traffico, che rende possibile la pratica doganale di **preclearing**.

Grazie al monitoraggio della nave già in alto mare, finanche dal momento in cui fa ingresso nel Mediterraneo, è possibile con largo anticipo procedere sia alla trasmissione, sia alla convalida del manifesto doganale delle merci in container da sbarcare all'arrivo in porto. Così, oltre a garantire la sicurezza della navigazione, viene assicurata, in sinergia con l'autorità doganale, anche la "sicurezza doganale" delle merci trasportate e la celerità delle operazioni portuali, evitando lunghe soste inoperative, a vantaggio dell'intera catena logistica.

Consolidamento delle proprie attribuzioni in materia tecnologica e investimento nelle attività di sperimentazione ed innovazione per sostenere al meglio le sfide dettate dalla digitalizzazione e dall'evoluzione tecnologica in genere: su questi presupposti, nel corso del 2021, la scelta del Comando generale di investire risorse umane e strumentali in collaborazioni strategiche. Tra queste, quella con l'Agenzia Spaziale italiana, nell'ambito della sperimentazione di 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. In particolare, grazie all'elaborazione dei dati forniti dai sistemi tecnologici gestiti dal Corpo (AIS, VTS, PMIS) e dai sistemi di localizzazione satellitare, sarà possibile determinare con estrema precisione un quadro di traffico, ostacoli e condizioni meteorologiche attorno alla nave senza equipaggio, agevolando le decisioni dei sistemi automatici di bordo e il monitoraggio da parte delle sale operative.



## UN 2021 NEL SEGNO ANCHE DELLA TECNOLOGIA

Il 2021 è stato un anno significativo per la Guardia Costiera, che ha continuato ad investire sullo **sviluppo delle risorse tecnologiche** a disposizione, per potenziare le capacità operative sul territorio. Tra i risultati più significativi, l'aggiornamento della rete nazionale AIS per la ricezione delle informazioni trasmesse dalle navi, predisposta per la fornitura di ulteriori servizi ai naviganti, tra i quali ha particolare rilevanza l'aggiunta del modulo software per l'acquisizione della presenza dei grandi cetacei e la successiva trasmissione ai naviganti di un'area di precauzione di contorno alla loro posizione, al fine di evitare le collisioni delle navi con gli stessi mammiferi. Ancora, il potenziamento dell'infrastruttura informatica attraverso l'acquisto di sistemi ed apparati per oltre 1,5 milioni di euro, al fine di migliorare i livelli di servizio e di sicurezza informatica in aderenza alle linee guida fissate da AgID anche per il sostegno e miglioramento del cd "lavoro agile" a distanza. In tale ambito, nell'anno appena trascorso sono state configurate e distribuite n. 109 nuove postazioni informatiche per le esigenze del personale del Comando generale, acquistati e distribuiti (quasi totalmente ai Comandi territoriali) 1.070 PC per rinnovare il "parco macchine" e 150 PC da destinare all'utilizzo dei servizi intranet della Marina Militare. Sono stati altresì creati e/o aggiornati 42 programmi applicativi, successivamente distribuiti su tutte le postazioni in uso al personale, ovvero circa 8.000 PC, per un totale di circa 1.344.000 installazioni. Sul versante delle telecomunicazioni, il 2021 ha portato alla realizzazione del "Progetto upgrade 100" che, grazie al lavoro in sinergia svolto con la Direzione generale per la Digitalizzazione e i Sistemi Informativi e Statistici (DGDSIS) del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità

Tra le collaborazioni istituzionali lanciate, l'innovativo accordo con la Regione Autonoma della Sardegna per l'interoperabilità dei sistemi informativi che gestiscono dati sui trasporti marittimi e sull'operatività delle infrastrutture portuali della regione.



### SALA SERVER DEL COMANDO GENERALE



Il MAREΣ è il server regionale che, sin dal 2009, è gestito dalla Guardia Costiera Italiana per assicurare lo scambio dei dati AIS tra gli Stati Membri del bacino Mediterraneo e la rete europea SAFESEANET. Nel corso del 2021 è stato rinnovato e aggiornato l'accordo con l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima EMSA per mantenere in mano italiana la conduzione della piattaforma MAREΣ, alla quale ad oggi sono connessi 18 Paesi, di cui 11 UE (Portogallo, Spagna, Francia, Italia, Malta, Slovenia, Croazia, Grecia, Cipro, Bulgaria e Romania) e 7 extra-UE (Montenegro, Tunisia, Marocco, Gibilterra, Giordania, Ucraina e Georgia)

Sostenibili e l'operatore telefonico contraente, ha consentito l'upgrade di banda per circa 110 sedi territoriali, migliorando le performance dei servizi erogati. Degno di rilievo è stato anche il rafforzamento del sistema di telecomunicazioni satellitare al servizio delle unità maggiori della Guardia Costiera impegnate con sempre più frequentemente in scenari operativi anche internazionali.

A sostegno dello sviluppo dei traffici marittimi, è stata inoltre avviata l'implementazione dell'interfaccia unica nazionale PMIS per l'invio delle formalità di arrivo e partenza delle navi dai porti italiani (denominata *National Maritime Single Window*), che oltre a rispondere alle più recenti normative in tema di protezione dei dati (GDPR), è stata predisposta all'accessibilità mediante SPID e CIE, e all'interoperabilità con l'Agenzia delle Dogane, anche con il coinvolgimento della Società PagoPA, per agevolarne l'uso a beneficio degli operatori. Infine, è stato definito il concorso del Comando generale nel progetto UE denominato EUREKA finalizzato ad incrementare la sicurezza della navigazione nella regione-pilota adriatico-ionica mediante l'armonizzazione e valorizzazione delle migliori pratiche tra le amministrazioni marittime rivierasche. L'intendimento è quello di attivare forme di cooperazione e coordinamento sistematiche tra le Amministrazioni marittime di tutti i Paesi della regione armonizzandone, la base giuridica; aggiornare, integrare e semplificare il sistema di reportazione navale obbligatorio operativo nel bacino del Mar Adriatico (ADRIREP); standardizzare e aumentare il livello di scambio di dati ed informazioni per il monitoraggio del traffico marittimo; sviluppare un sistema di formazione comune per gli operatori VTS. Il valore aggiunto di questa cooperazione sarà il miglioramento della capacità di trasporto integrato e dei servizi di mobilità e multimodalità nell'area adriatico-ionica.

# 1.354.951

DOCUMENTI PROCESSATI  
NEL PERIODO 2018/2021



# PMIS

# 1.141

PRATICHE GIORNALIERE  
SCAMBIATE NEL 2021

# € 1.5 MILIONI

L'ammontare degli investimenti operati nel **2021** per migliorare i livelli di servizio e di sicurezza informatica



## NELLE COMPETENZE INTERNE L'ARMA DI DIFESA DALLE MINACCE ESTERNE

La funzione di coordinamento nello sviluppo delle tecnologie non può prescindere dal disporre di un adeguato sistema di protezione dagli attacchi informatici esterni, sempre più frequenti. È per tale ragione che il Comando generale si è dotato di un *pool* interno specializzato in sicurezza cibernetica portato recentemente a conseguire anche l'attribuzione formale della qualifica **cyber**.



La conferma di questa alta professionalità nei numeri del 2021: il servizio di Help desk del Comando generale ha assicurato la gestione dei sistemi client annessi al proprio dominio. In particolare, tramite il sistema *antimalware*, ha rilevato e gestito n. 86.344 minacce, e bloccato 327.865 connessioni web sospette. Inoltre, sono stati eseguiti n. 4.738 interventi per la sola sede del Comando generale, di cui 2.008 di II livello e 2.730 di I livello, per una media totale di circa 2.918 ore-uomo. Per gli uffici territoriali sono stati eseguiti n. 5.925 interventi di II Livello quale supporto ai locali Nuclei Tecnici.

# 2021

**86.344**  
MINACCE  
RILEVATE

**327.865**  
CONNESSIONI  
WEB SOSPETTE  
BLOCCATE

**10.663**  
INTERVENTI  
DI  
SUPPORTO

# L'AMBIENTE, PER GUARDARE AL FUTURO

Nel processo di sviluppo sostenibile dei trasporti e della portualità, la base per l'efficientamento energetico e la fruibilità degli spazi marittimi

Ai compiti che le Capitanerie di porto assolvono in virtù della dipendenza funzionale dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e dagli altri Dicasteri di riferimento, si uniscono quelli portati avanti anche per conto del Ministero della Transizione Ecologica, 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 marine protette e nelle c.d. "aree di reperimento", patrimonio ambientale del Paese.

Compiti ulteriormente arricchiti dalle funzioni di sorveglianza ed accertamento in materia di scarichi e gestione del ciclo dei rifiuti e di repressione dei traffici illeciti e degli smaltimenti illegali, nonché dall'esercizio delle funzioni ispettive, di vigilanza e controllo in materia di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico.

Un legame forte, quello delle Capitanerie di porto con l'ambiente, nella consapevolezza di agire a tutela di un patrimonio comune non ereditato dai predecessori, quanto, piuttosto, affidatogli dalle future generazioni. Tutto ciò si traduce in una funzione di regia, condotta al fianco del Dicastero di riferimento, ed un'altra di controllo ed indirizzo operativo delle attività dei Comandi sul territorio. Funzioni, queste, che il Comando generale porta avanti attraverso due sue articolazioni: il *Reparto Ambientale Marino*, organicamente incardinato nello stesso Ministero della transizione ecologica e il Centro di Controllo Nazionale Ambientale, istituito presso il Comando Generale. Questi due elementi di organizzazione declinano le attribuzioni inerenti l'istituzione, gestione e potenziamento della vigilanza delle Aree Marine Protette, e gli aspetti connessi alla tutela delle acque e alla sicurezza ambientale dei porti, con compiti di raccordo con le Direzioni generali del Dicastero e coordinamento operativo della rete formata dai Centri di Coordinamento Ambientale Marino istituiti presso i Comandi regionali.

## LE RISORSE

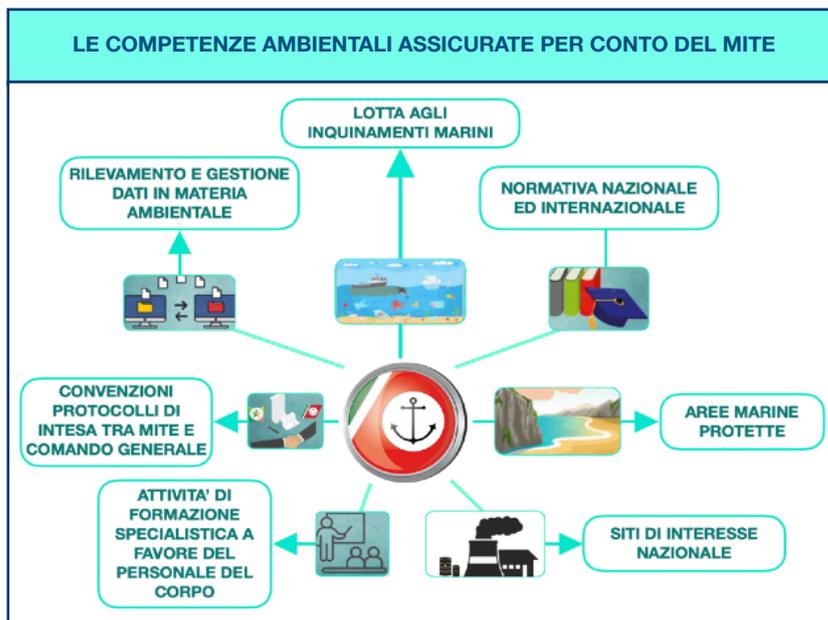
In linea con una rinnovata strategia di *governance* ambientale, contraddistinta da un ritrovata sensibilità globale verso le tematiche ambientali, la Guardia Costiera ha visto consolidare nel tempo il proprio ruolo di braccio operativo del Dicastero, in grado di operare - attraverso i propri Uffici - sinergicamente anche con gli altri Enti e le Amministrazioni coinvolti nelle problematiche di interesse ambientale, con un bagaglio di conoscenze maturate nel tempo e, soprattutto, sul campo.

Infatti, mentre il Reparto Ambientale assolve al ruolo di raccordo e supporto tecnico, qualificato e specialistico all'interno della struttura ministeriale, spendibile anche in consessi, comitati e gruppi di lavoro in cui l'Italia assume un ruolo leader nel fornire contributi agli indirizzi dell'Organizzazione Marittima Internazionale, dall'altro il Centro di Controllo nazionale traduce in linee di indirizzo operative le priorità strategiche ambientali, declinandole secondo i principi di strategia marittima a supporto del processo evolutivo e migliorativo della *policy* ambientale e di transizione ecologica del Paese.

## ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE

L'impiego delle variegata - e tra loro complementari - professionalità di cui la Guardia Costiera dispone, consente di perseguire idealmente la chiusura del ciclo della *governance* operativa di controllo ambientale nel settore marittimo, che inizia con il suo coinvolgimento, al fianco del Dicastero, per la partecipazione a meeting, workshop, tavoli di lavoro nazionali ed unionali e comitati di rango internazionale, nelle prime fasi di studio e sviluppo delle strategie di gestione e approccio integrato all'ambiente condotte dallo stesso Ministero.

Coinvolgimento che trova compimento nell'attuazione di mirate strategie operative affidate alla regia centrale del Comando generale, in contatto diretto con il territorio e con gli istituti di ricerca ambientale, quali ISPRA, e le agenzie ambientali quali SNPA e ARPA regionali.



L'impegno della Guardia Costiera si è tradotto, solo nell'ultimo anno, in attività operative ambientali che hanno portato a contestare 2.211 illeciti e segnalare all'Autorità Giudiziaria 800 soggetti.

Attività, queste, che hanno consentito di contrastare, tra gli altri, anche illeciti operati a danno del demanio marittimo, riconsegnando alla libera fruizione ed ai corretti usi pubblici l'equivalente complessivo di un'area di circa 930.000 mq abusivamente occupata e interessata da illeciti, pari a quasi due volte e mezza l'estensione dell'intero Stato del Vaticano.

## COMPETENZE DISTINTIVE

Significativo, oltreché strategico, è il contributo per armonizzare particolari iniziative legislative e regolamentari in materia ambientale attinenti al mare e alle coste.

Un contributo tradottosi, nel corso del 2021, nella partecipazione di personale delle Capitanerie di porto alla rappresentanza italiana incaricata di finalizzare l'individuazione delle misure per la riduzione delle emissioni climalteranti, così come nel gruppo di lavoro che ha condotto lo studio per la prevenzione e la risposta agli inquinamenti marini da idrocarburi e da altre sostanze nocive.



**930.000 mq**

Il complessivo delle aree di demanio marittimo restituite alla legalità



Ancora, il Comando generale, attraverso le proprie articolazioni, è concretamente intervenuto nella redazione dei nuovi Piani Nazionali Antinquinamento predisposti e approvati dal Ministero e dalla Protezione Civile.

In vista delle sfide che attendono il Paese, in funzione della sua centralità nelle politiche di tutela del Mediterraneo allargato, atteso il cambio di passo imposto dalle nuove strategie finalizzate a preservare l'ambiente in senso lato (biodiversità, qualità dell'acqua e dell'aria), in un'ottica di "transizione ecologica", è stata rinsaldata la funzione di supporto tecnico e giuridico al Gabinetto del Ministro, garantendo il proprio contributo nell'esame e nella actualización della normativa nazionale ed europea.

In aderenza all'obiettivo di ampliare ed aggiornare il profilo e le competenze professionali del proprio personale chiamato ad operare in contesti eterogenei, complessi e mutevoli, il Comando generale ha sviluppato proposte formative specifiche e strategiche: il 2021, infatti, ha visto il programma formativo generale arricchirsi di un corso per Ufficiali in tema di risposta agli inquinamenti marini, finalizzato a formare figure specialistiche di *Pollution Response Officers*, figure altamente specializzate da impiegare nelle sale operative dei Comandi territoriali.

Un contributo, quello assicurato alla formazione specialistica in materia ambientale, che ha visto la Guardia Costiera, sempre nel corso del 2021, supportare anche la *Word Maritime University* di Malmö (Svezia) - un'università marittima fondata dall'Organizzazione marittima internazionale delle Nazioni Unite - nella redazione del modulo formativo in materia di limiti di tenore di zolfo nei carburanti marini proposto ai propri discenti.

## UN 2021 "TINTO DI VERDE"

È l'attività di polizia ambientale condotta dai Comandi sul territorio che dà concretezza all'impegno ambientale della Guardia Costiera.

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

Il 2021, per quanto riguarda le attività di polizia del Nucleo, si è *tinto di verde*, vedendo contestare, a seguito della conclusione di complesse indagini coordinate da varie Procure della Repubblica, numerosi reati ambientali, tra cui i delitti di inquinamento e disastro ambientale. In particolare:

- 2 arresti, per gravi reati finanziari correlati ad indagini ambientali ed in materia di traffici organizzati illeciti di rifiuti.

L'indagine ha messo in luce il tentativo di rientrare illecitamente in possesso di uno stabilimento sequestrato e precedentemente impiegato per il trattamento dei SOA (sottoprodotti di origine animale), nonché l'insorgenza di una bancarotta fraudolenta;

- 14 arresti (mediante custodia cautelare ai domiciliari), 10 sequestri di altrettante aree di mare su cui insistevano circa 30 milioni di mq<sup>2</sup> di impianti di mitilicoltura e ulteriori 9 persone destinatarie di avviso di conclusione delle indagini per vari reati, fra cui i delitti di disastro ambientale e combustione illecita di rifiuti. L'indagine ha avuto ad oggetto l'illecito abbandono e smaltimento nel mare e sulle coste, di ingenti quantità di rifiuti plastici derivanti dalle attività di mitilicoltura esercitate in tale zona del territorio pugliese;

- conclusione delle indagini e notifica dei relativi avvisi nei confronti di persone fisiche e giuridiche responsabili per vari reati, tra cui inquinamento ambientale, disastro ambientale, naufragio colposo e delitti di falso.

Fatti che risalgono al mese di dicembre del 2019 allorquando, la motonave CDRY BLUE



# 400.000

MIGLIA PERCORSE UU.NN

OPERAZIONE DI POLIZIA CONDOTTA SUL GARGANO DAL NUCLEO SPECIALE D'INTERVENTO

# 14

ARRESTI



# 30 MILIONI

MQ COMPLESSIVI DI AREE SEQUESTRATE

si è incagliata sulla scogliera dell'isola di Sant'Antioco, in Sardegna, sversando in mare idrocarburi.

Tra le operazioni di polizia ambientale di maggior rilievo condotte nel 2021 dalla Guardia Costiera, quella che ha visto il personale della Direzione marittima di Napoli eseguire un'ordinanza di custodia cautelare del GIP del Tribunale di Torre Annunziata, per l'arresto - tra gli altri - di 18 persone, 7 delle quali destinatarie della misura coercitiva della custodia cautelare in carcere ed 11 poste agli arresti domiciliari, tutte gravemente indiziate dei reati di disastro ambientale, ricettazione ed associazione per delinquere finalizzata alla commissione di una pluralità di reati concernenti la pesca illegale dei datteri di mare.

Reati, questi, ai quali si sono sommati anche quelli di danneggiamento aggravato, distruzione di un habitat all'interno di un sito protetto, distruzione di bellezze naturali e commercio di sostanze alimentari nocive. Le indagini, condotte dalla Guardia Costiera, anche mediante intercettazioni e interventi in mare, e coordinate dalla Procura della Repubblica di Torre Annunziata, hanno consentito di accertare l'esistenza di una vera e propria organizzazione criminale stabile, della quale facevano parte i 21 soggetti destinatari delle misure, operante dal luglio 2016 nei comuni di Castellammare di Stabia, Vico Equense, Piano di Sorrento, Meta di Sorrento, Sorrento, Massa Lubrense.

Un'organizzazione dedita in maniera professionale e sistematica alla raccolta e alla messa in commercio illegali sia dei datteri di mare, la cui raccolta, detenzione, vendita e consumo sono vietati sin dal 1998, sia delle vongole veraci di Rovigliano, contaminate batteriologicamente e chimicamente e quindi pericolose per la salute dei consumatori, in quanto raccolte in uno specchio di mare prospiciente la foce del fiume Sarno, catalogato come Zona Proibita a causa della presenza di sostanze altamente inquinanti.

I NUMERI DELL'OPERAZIONE  
E DEI SUOI 3 ANNI DI INDAGINI

**113**

INDAGATI

**245**

CAPI DI IMPUTAZIONE

**2.5 Tonnellate**

DATTERI SEQUESTRATI

**7 Quintali**

VONGOLE VERACI SEQUESTRATE

**7 Km**

PORZIONE DI COSTA  
DEVASTATA

**100.000 €**

GIRO DI AFFARI MENSILE STIMATO

## ATTIVITA' DI VIGILANZA SULLE AREE MARINE PROTETTE

3.200 MISSIONI NAVALI

9.455 ORE DI MOTO

260 MISSIONI AEREE

746 ORE DI VOLO

241 VIOLAZIONI  
AMMINISTRATIVE E PENALI  
CONTESTATE

## OPERAZIONE RETI FANTASMA

L'operazione ambientale lanciata nel 2019 dal Comando generale e condotta su tutto il territorio nazionale con l'impiego della componente subacquea della Guardia Costiera, mirata al **recupero delle reti da pesca abbandonate sui fondali marini e lungo le coste** della penisola, responsabili dell'alterazione dell'ecosistema marino per le microparticelle sintetiche delle quali sono composte, disperse nell'ambiente.

1.2  
Milioni

L'equivalente in  
bottigliette del  
materiale plastico  
recuperato

36

Tonnellate  
Reti abbandonate  
recuperate dai  
fondali

# DAL MARE AL CONSUMATORE: UNA FILIERA PREZIOSA DA TUTELARE

La pesca e il suo indotto costituiscono patrimonio essenziale per la vita sociale ed economica del Paese

Con le sue 12.000 unità da pesca e i 25.000 marittimi impegnati direttamente nel settore, l'Italia vanta la seconda flotta di pescherecci d'Europa, con 100.000 operatori del settore (compresi quelli che lavorano a terra) e un indotto complessivo di circa 500.000 lavoratori. È in questo contesto che le Capitanerie di porto sono chiamate a svolgere le proprie

funzioni in tema di disciplina della pesca marittima e dell'acquacoltura, facenti capo al Ministero delle politiche Agricole, Alimentari e Forestali, del quale si pongono come strumento operativo sul territorio ed Amministrazione di supporto, che *abbraccia* l'intera filiera della pesca, un bene comune da seguire, supportare e proteggere.

L'attività di vigilanza sulla filiera della pesca marittima in ogni sua fase - dal mare alla tavola - con funzioni di coordinamento delle attività di controllo sulla tracciabilità del pescato, è affidata al *Centro di Controllo Nazionale Pesca* (CCNP) del Comando generale.

Al *Reparto Pesca Marittima*, composto da personale della Guardia Costiera e incardinato nel Ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali, è demandata la funzione di raccordo con il Dicastero, frutto di una collaborazione diretta con l'Ufficio di Gabinetto, l'Ufficio Legislativo, il Dipartimento delle politiche europee ed internazionali e la Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura, per i quali rappresenta elemento di supporto tecnico.

## IL PATRIMONIO DI CONOSCENZE

La Guardia Costiera mantiene inoltre diretti contatti anche con gli organismi europei deputati alla *governance* della pesca (Commissione europea) ed all'attività di consulenza in materia (*European Fisheries Control Agency - EFCA*), supportando anche la collaborazione con la FAO per l'attuazione del programma della pesca responsabile e il contrasto della pesca illegale. Inoltre, le Capitanerie di porto garantiscono il proprio importante contributo anche nelle fasi di elaborazione dei provvedimenti legislativi e regolamentari, mettendo così a sistema il prezioso bagaglio di dati frutto delle attività di controllo sul territorio.



## ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE

La struttura di controllo è articolata in 15 Centri di Controllo Area Pesca (CCAP) che, ad eccezione della Sicilia e della Sardegna, coincidono con il territorio delle Regioni Marittime. Le verifiche, tuttavia, si spingono sino all'entroterra poiché ciascun Centro ha specifica giurisdizione su quelle provincie che - pur non bagnate dal mare - sono interessate dalla commercializzazione del pescato. Per consentire un monitoraggio più immediato e costante delle attività di pesca in atto, il Centro di controllo nazionale della pesca (CCNP) - che sovrintende i Centri regionali - ha attivato un sistema informatizzato di registrazione delle attività ispettive denominato GIANO, che accentra i dati relativi ai controlli eseguiti e alle violazioni, amministrative o penali, rilevate durante le ispezioni.

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 pesca.

Alle verifiche in mare si aggiungono quelle che, in remoto e senza soluzione di continuità, vengono garantite attraverso i sistemi di monitoraggio delle unità da pesca italiane (a prescindere dalle acque nelle quali essi operano o dal porto in cui fanno scalo) e asserviti alle Sale operative, mediante impianti e programmi informatici che consentono la radiolocalizzazione satellitare, sistematicamente, dei pescherecci.

Una competenza a 360 gradi sull'intera filiera ittica che si giova di un rapporto privilegiato e diretto tra operatori del settore e Guardia Costiera, in virtù del quale quest'ultima rappresenta per gli stessi operatori, senza soluzione di continuità, uno "sportello unico".

Le Capitanerie di porto, infatti, "accompagnano" ogni pescatore nella propria attività professionale: dall'iscrizione nei registri pescatori e nelle matricole della gente di mare (custodite presso gli Uffici compartimentali) a quella della sua società di pesca nei relativi registri, condizione essenziale per mantenere la titolarità della licenza di pesca.

Dalle fasi amministrative si passa poi a quelle operative di esercizio della pesca professionale, durante le quali la Guardia Costiera, con la propria funzione di controllo, mira a rappresentare una "attestazione di garanzia" del corretto agire dei tanti operatori onesti del settore, a tutela anche dell'ecosistema marino.

## COMPETENZE DISTINTIVE

La Politica Comune della Pesca oggi più che mai persegue la sostenibilità a lungo termine della pesca e dell'acquacoltura; obiettivo, questo, inserito anche nell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile (in particolare l'obiettivo 14, "Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine") che promuove la **conservazione delle risorse biologiche marine**, il raggiungimento del buono stato ecologico, la *lotta alla pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata* (INN), la riduzione della sovraccapacità di pesca e la pesca eccessiva.

L'attività del personale rappresenta strumento imprescindibile per il perseguimento di tali scopi, ed al proprio personale è richiesta la massima



specializzazione, in considerazione della complessità della materia.

Gli ispettori sono suddivisi in "**Ispettori Pesca Nazionali**", "**Ispettori dell'Unione Europea**" (in possesso dell'abilitazione di Ispettore UE e autorizzati a svolgere funzioni ispettive sui pescherecci battenti bandiera dell'Unione Europea fuori dalle acque territoriali degli Stati membri), e "**Ispettori ICCAT e GFCM**" (già Ispettori UE, autorizzati a svolgere funzioni ispettive su tutti i pescherecci battenti bandiera degli Stati parte delle suddette organizzazioni regionali di pesca).

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. In particolare, nel 2021, sono stati ispezionati numerosi motopesca di Paesi non unionali, per 6 dei quali si è proceduto alla denuncia e al sequestro degli attrezzi da pesca e del prodotto frutto dell'attività illecita. Altre unità sono state sanzionate per il mancato rispetto delle norme sulla dichiarazione delle catture e degli sbarchi.

Nel novembre 2021, sotto il coordinamento di EFCA, Nave Gregoretto è stata impiegata nell'ambito della Specific Campaign MSC6 nel Mediterraneo Orientale. L'attività, che si è focalizzata nelle aree tra il Mar Egeo e il Mar di Levante, era finalizzata al controllo delle unità da pesca battenti bandiera italiana. Inoltre, grazie all'ausilio di ispettori pesca ciprioti e greci, l'attività di controllo ha riguardato anche unità da pesca dei predetti paesi. Nel complesso, durante l'operazione, sono state effettuate oltre **540 ore di pattugliamento** per un totale di **4.800 miglia nautiche** (18 controlli, 1 notizia di reato, 13 illeciti amministrativi, 3 sequestri amministrativi).



## LA TUTELA DELLA PESCA NEI NUMERI DEL 2021

Anche nel 2021 la Guardia Costiera ha confermato il proprio impegno finalizzato, da un lato, a **tutelare le scelte del consumatore finale**, dall'altro, a contrastare il sovra sfruttamento illecito delle risorse marine. "Atlantide" è stata l'ultima, in ordine di tempo, operazione complessa che ha concluso l'anno, partita nel mese di dicembre e proseguita fino al termine delle festività natalizie. Il dispositivo operativo messo in campo, coordinato a livello nazionale dal Centro Nazionale di Controllo Pesca, ha permesso di registrare 14.000 verifiche che hanno portato a 842 sanzioni tra amministrative e penali, 604 sequestri. Per un importo sanzioni di circa 1.400.000 euro e 253 tonnellate di prodotto ittico sequestrato, nel corso di una serie di attività concentrate in mare, con controlli finalizzati al contrasto alla pesca illegale, ma anche a terra sulle grandi piattaforme logistiche di distribuzione, ove peraltro principalmente viene accentrato il prodotto proveniente dall'estero; presso i punti di ingresso dello stesso nel territorio italiano come porti e aeroporti, a cui si sono aggiunti controlli su strada e lungo le autostrade. Attività, quest'ultime, incentrate a verificare la genuinità dei prodotti, la loro rispondenza ai requisiti di qualità e tracciabilità, in modo che siano garantite tutte le informazioni necessarie ad attestarne la provenienza lecita. Con il nome "Atlantide", peraltro, si è voluto sottolineare la necessità di prevenire, individuare e contrastare questi "mondi sommersi", **salvaguardando il cittadino, gli stock ittici e, non ultimo, la regolare concorrenza tra gli operatori del settore.**

I numeri dell'operazione si sono inseriti, alla fine dell'anno, nello sforzo complessivo posto in essere dalla Guardia Costiera nel corso del 2021 in materia di controllo pesca, attestatosi su un importo complessivo di circa 6,7 milioni di euro di sanzioni inflitte, seguite a 107.000 verifiche e 4.450 illeciti rilevati; numeri, questi, da cui è scaturito il sequestro di oltre 481 tonnellate di prodotto irregolare che sarebbe potuto giungere sulle tavole degli italiani. Dati che testimoniano la portata dello sforzo profuso nella funzione di controllo del settore della pesca, affidata alla Guardia Costiera dal competente Dicastero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali.



# NELL'EFFICIENZA DEI SERVIZI, LE RISPOSTE AL CITTADINO

Uniformità d'azione e studio continuo, alla base del *valore-sicurezza*

L'armonizzazione e il coordinamento, in stretta sinergia con i Dicasteri di riferimento, delle attività condotte dai Uffici territoriali sono posti al centro di un compito primario: l'attuazione di una regia trasversale che concorra nell'applicazione organica omogenea su tutto il territorio delle leggi in vigore e delle disposizioni di settore, in chiave di resa di servizi concretamente rispondenti all'utenza di settore.

Nella mission, anche il costante impegno a favorire la diffusione di percorsi di standardizzazione dei processi amministrativi e dei servizi offerti alla collettività, attraverso l'adozione di efficaci *best practice*, come strumento di condivisione di modelli particolarmente validi e risultati vincenti in chiave di semplificazione e snellimento dell'azione amministrativa.

La complessa attività di armonizzazione dell'azione amministrativa degli Uffici territoriali è affidata al Comando generale, che rappresenta l'elemento di raccordo con i Dicasteri dai quali discendono le funzioni in materia di sicurezza negli ambiti portuali e della navigazione, anche da diporto, declinate dalle Capitanerie di porto in chiave tecnico - giuridica. Compiti ai quali si unisce anche l'attività di controllo sulla corretta e consapevole gestione dei dati personali (GDPR), seguendo le indicazioni del titolare del trattamento secondo un modello di *accountability*. A questa delicata funzione fa seguito quella della sensibilizzazione e gestione del possibile rischio corruttivo, rimessa alla figura di un referente per la prevenzione, che opera in attuazione delle indicazioni contemplate dal piano triennale e di quelle ulteriori fornite dal Responsabile della prevenzione della corruzione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di cui le Capitanerie di porto sono articolazione organica ed espressione diretta.

## LE CONOSCENZE E COMPETENZE TECNICHE SPOSANO QUELLE OPERATIVE

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. Un Paese, è importante evidenziarlo, con 59 porti maggiori di manifesta rilevanza commerciale, dove entra circa il 90% delle merci importate ed esce circa il 60% delle merci esportate e dove, tra occupati in via diretta e indotto, lavorano circa 800mila persone. Il mare, i trasporti, il lavoro, i porti: un universo complesso e articolato che può contare sulle capacità professionali, operative e tecniche, delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, chiamate a garantire non solo una cornice di sicurezza trasversale a tutte le attività che si svolgono in mare (salvaguardia della vita umana, sicurezza della navigazione e dei trasporti marittimi, protezione ambientale e delle sue risorse) ma anche a erogare un'ampia varietà di servizi a tutta l'utenza del mondo marittimo. In questo senso, le Capitanerie di porto hanno continuato a sostenere, pur nelle difficoltà del periodo pandemico, tutti i settori produttivi legati al mare - specialmente nei delicati snodi portuali di approvvigionamento delle merci - e ad accompagnare lo sviluppo virtuoso dei porti.



## ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE

L'attività di coordinamento dell'azione amministrativa degli Uffici territoriali passa anche attraverso la padronanza delle discipline giuridiche, necessarie a sostenere lo studio e l'attuazione delle norme che riguardano il variegato settore marittimo ed il suo indotto, e l'implementazione dell'efficienza dei servizi resi al cittadino. Efficienza che ha portato nel tempo le Capitanerie di porto a rappresentare l'Amministrazione di riferimento nel settore dei trasporti marittimi e dell'organizzazione dei servizi tecnico-nautici.

In attuazione del quadro normativo unionale ed in coerenza con il processo di rafforzamento della competitività e della modernizzazione del sistema della portualità e della logistica nazionale, la Guardia Costiera si è posta quale punto qualificato di raccordo per assicurare gli standard di efficienza e funzionalità previsti, con particolare riguardo, ai servizi tecnico-nautici che costituiscono l'anima portante di ogni porto. Un esempio su tutti, l'azione sviluppata - in senso trasversale e interdisciplinare - per addivenire alla predisposizione di linee guida funzionalmente coerenti per tutte le misure organizzative adottate per pervenire alla redazione, da parte dei Comandi periferici, dei bandi di gara per il rilascio delle concessioni per i servizi di

**Il valore economico dei bandi di gara avviati/ conclusi nel 2021 relativi al servizio di rimorchio, (porti di Genova, Livorno, Civitavecchia, La Spezia e Savona) ammonta a € 1.2 MLD**



rimorchio nei più importanti porti del Paese, per assicurarne la funzionalità, nel pieno rispetto dei principi sanciti dal regolamento comunitario, mantenendo quegli indifferibili profili di garanzia di sicurezza, per la navigazione marittima e per gli interi cicli commerciali in essi svolti.

## COMPETENZE DISTINTIVE

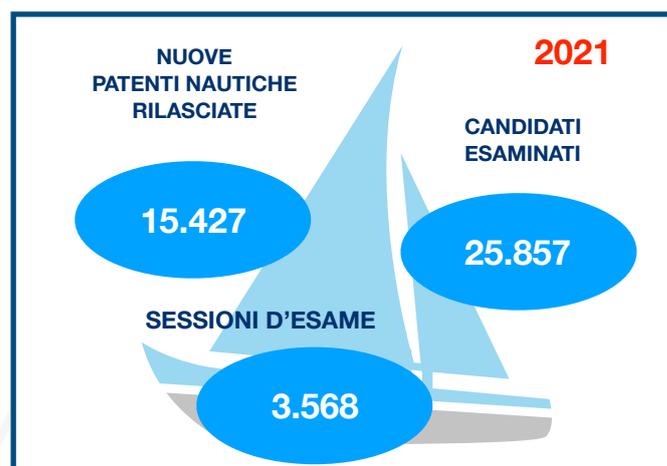
Tramite un insieme armonico di azioni e interventi di coordinamento, il Comando generale supporta l'attività tecnico-amministrativa degli Uffici marittimi, per sostenere i settori economici del Paese ed accompagnare lo sviluppo virtuoso dei porti. Un approccio, questo, che ha permesso - anche nelle fasi più critiche e complesse della pandemia dell'ultimo biennio - di superare l'impatto registrato sui delicati snodi portuali, ove passa più della metà delle merci importate/esportate.

Non di meno, l'impegno è atto a favorire e **garantire condizioni di sicurezza attrattive** - legate al ciclo nave - attraverso un'oculata disciplina delle attività e la mirata verifica delle condizioni che ne consentano lo sviluppo, ferme restando le imprescindibili esigenze di *safety* e di supporto all'incremento dei traffici, tenendo conto che, solo nei primi nove mesi del 2021, nei 137 principali porti commerciali, si è registrato un incremento del 3,1% delle merci trasportate. Anche il settore del diporto nautico è stato posto al centro di una necessaria e doverosa azione di coordinamento e armonizzazione che permette alla Guardia Costiera di assicurare il regolare svolgimento anche di tutte quelle attività ludiche e sportive tipiche della stagione estiva.



Significativa - a questo riguardo - la competenza esclusiva riconosciuta dal Codice della nautica alle Capitanerie di porto in materia di **pianificazione, direzione e coordinamento dei controlli sulla sicurezza della navigazione da diporto**.

In tale contesto, emerge l'azione propulsiva posta in essere per la *Campagna Bollino blu 2021*, rivolta anche alle forze di polizia operanti in mare, che ha permesso di razionalizzare i controlli di routine sulle unità da diporto per evitare duplicazioni o sovrapposizioni durante la stagione balneare.



# 35.408

**I procedimenti amministrativi istruiti dagli uffici territoriali, nel corso del 2021, riguardanti rinnovi, convalide e aggiornamenti patenti nautiche**

Nel corso del periodo pandemico, l'impegno delle risorse organiche a disposizione dei Comandi territoriali si è rivelato funzionale per continuare a costituire punto di riferimento per le diverse tematiche trattate e per perseguire, al meglio e nel rispetto del vigente quadro normativo, gli obiettivi stabiliti dal Comandante generale, anche con riguardo ai profili amministrativi di interesse dell'utenza diportistica, come la gestione delle patenti nautiche.

## IL 2021 AL SERVIZIO DI DIPORTISTI E UTENTI

Molto importante è stato il contributo delle Autorità Marittime all'implementazione e attuazione del Sistema Telematico Centrale della nautica da diporto (SISTE), che è l'equivalente del PRA per le autovetture. Il nuovo sistema, molto atteso da tutta l'utenza nautica, introduce finalmente una radicale semplificazione e razionalizzazione attraverso la progressiva informatizzazione della tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto e la digitalizzazione del rilascio dei documenti di navigazione, avvalendosi di sportelli a tal fine dedicati (STED - Sportello Telematico del Diportista), dislocati su tutto il territorio nazionale ed in collegamento telematico con una banca dati centrale.

Tra i documenti dematerializzati, anche il contrassegno di assicurazione, analogamente a quanto è già previsto per le assicurazioni RCA auto.

Dopo un periodo di sperimentazione, il Sistema è entrato definitivamente a regime: nell'archivio telematico centrale vengono ora inserite dalle Autorità Marittime tutte le unità di nuova immatricolazione, mentre si sta procedendo al popolamento dell'archivio con i dati di tutte le unità esistenti (circa 90.000 unità).

Un ulteriore segnale di attenzione verso i nuovi bisogni dell'utenza e del cluster di riferimento, con l'obiettivo di indirizzare l'attività svolta da tutti gli elementi dell'Organizzazione verso gli obiettivi di efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa, secondo i principi di buon andamento e di imparzialità, riducendo per quanto possibile gli oneri burocratici.



PRATICHE INSERITE  
NEL PORTALE

4.085

2021

Attività svolte dalle Autorità Marittime abilitate ad operare come Sportello Telematico del Diportista mediante collegamento telematico con il CED

ARCHIVIO  
TELEMATICO  
CENTRALE DELLE  
UNITA' DA DIPORTO

UNITA'  
POPOLATE

43.273

# 1 MILIONE

L'ammontare dei procedimenti amministrativi e dei relativi atti che le Capitanerie di porto istruiscono annualmente tra arrivi e partenze delle navi, pratiche di imbarco/sbarco marittimi, ordinanze emanate per disciplinare specchi acquei e sicurezza nei porti, e atti/autorizzazioni a vario titolo rilasciati

# IMMAGINE E REPUTAZIONE, SINONIMO DI AFFIDABILITA' E FIDUCIA

Nell'attuazione delle strategie di Vertice, l'impegno a rappresentare un riferimento concreto per il cittadino e la comunità internazionale

Le Capitanerie di porto hanno nel tempo assunto posizione di amministrazione leader nelle funzioni di guardia costiera - nel Mediterraneo e oltre - grazie all'affermazione del ruolo nei settori del *Search and Rescue*, nelle attività di controllo e monitoraggio del traffico marittimo, della pesca, nella sicurezza marittima (*Safety e Security*) e nel campo ambientale marino.

Un ruolo che, anche in ragione della credibilità maturata nei 157 anni di

storia del Corpo, porta oggi il cittadino ad indentificare nella Guardia Costiera l'Organizzazione garante della sua sicurezza in mare. Ruoli e responsabilità, frutto anche di una mirata strategia di comunicazione e di potenziamento dei rapporti e delle collaborazioni internazionali, in virtù delle quali si è consolidata l'immagine e la reputazione di Amministrazione che opera al servizio degli altri.

Gli Uffici di supporto del Comandante Generale costituiscono, per la loro particolare posizione organica, uno snodo centrale nel promuovere e sostenere gli indirizzi del Comandante generale, direttamente correlati alla definizione ed al perseguimento degli obiettivi operativi e dei programmi di azione.

Una regia a cui è rimesso il compito di tradurre, per le articolazioni centrali e periferiche, le direttive stabilite dal Comandante generale per il migliore perseguimento dei compiti istituzionali, nel seguire e promuovere le importanti iniziative legislative governative e parlamentari di interesse, nel pianificare l'allocazione delle risorse nei settori di investimento e funzionamento, nell'assicurare l'attiva partecipazione alle iniziative di livello internazionale, nel coordinare le attività di polizia nelle materie di competenza e nel promuovere l'attività di comunicazione istituzionale nei settori di attività.

## IL PATRIMONIO DI CONOSCENZE E LE COMPETENZE ACQUISITE SUL CAMPO

La costruzione dell'immagine dell'Organizzazione e della reputazione maturata nel contesto internazionale beneficia di un bagaglio di competenze che il personale ha acquisito mediante un processo di familiarizzazione con le materie trattate, che in maniera trasversale riguardano la comunicazione strategica e la comunicazione d'emergenza, nonché la gestione e l'implementazione dei rapporti istituzionali con Organizzazioni omologhe di Paesi stranieri.

Sono infatti gli stessi cittadini, nonché le altre Organizzazioni internazionali ad identificare nella Guardia Costiera italiana un interlocutore dinamico, moderno e affidabile, il cui operato è incentrato su alcuni principi fondamentali: l'attitudine all'innovazione, la capacità di comunicare ed entrare in sintonia con il cittadino, l'accesso ad informazioni e ad un sistema relazionale privilegiato e diretto con gli *stakeholder* pubblici e privati del settore marittimo.

## ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE

Il rafforzamento della cooperazione internazionale nelle funzioni di guardia costiera ha contraddistinto il 2021 della Guardia Costiera, che ha preso attivamente parte alle iniziative organizzate dalla Commissione Europea Affari Marittimi e Pesca, attraverso diversi forum. Tra questi, i lavori dell'*European Coast Guard Functions Forum* - a presidenza prima francese e poi croata - ai quali si sono uniti quelli del *Coast Guard Global Summit*, la cui presidenza è stata affidata alla *Japan Coast Guard*, a beneficio dei quali la Guardia Costiera italiana ha messo a disposizione le proprie professionalità e competenze specifiche, per rafforzare la cooperazione internazionale.

L'attività di *liaison* ed *engagement* con Organizzazioni similari di altri Paesi costituisce e favorisce i rapporti istituzionali, in prospettiva di future collaborazioni.

E' stata promossa, altresì, la definizione e la stipula di accordi internazionali nelle materie ricadenti nelle funzioni di guardia costiera, oltre che pianificare ed organizzare esercitazioni internazionali, coinvolgendo tutti i Paesi insistenti nelle aree d'interesse, per sviluppare tecniche efficaci di sinergia in caso di emergenze in alto mare.

Un passo significativo, registrato nel corso del 2021, del percorso di cooperazione internazionale e rafforzamento dei rapporti bilaterali con paesi terzi ed Organizzazioni omologhe di guardia costiera, è rappresentato dalla sottoscrizione del memorandum d'intesa tra il Comando generale della Guardia Costiera e la United States Coast Guard.

L'accordo interessa diversi ambiti operativi di cooperazione: dalla salvaguardia della vita umana in mare alla sicurezza della navigazione, dal monitoraggio e controllo del traffico marittimo alla sicurezza delle infrastrutture portuali, senza dimenticare l'importante sinergia nell'ambito della formazione del personale, per garantire un proficuo scambio di esperienze nella gestione delle situazioni di emergenza in mare e ha sancito, di fatto, una collaborazione ormai strutturatasi da tempo, per la condivisione di modelli formativi e di intervento operativo.



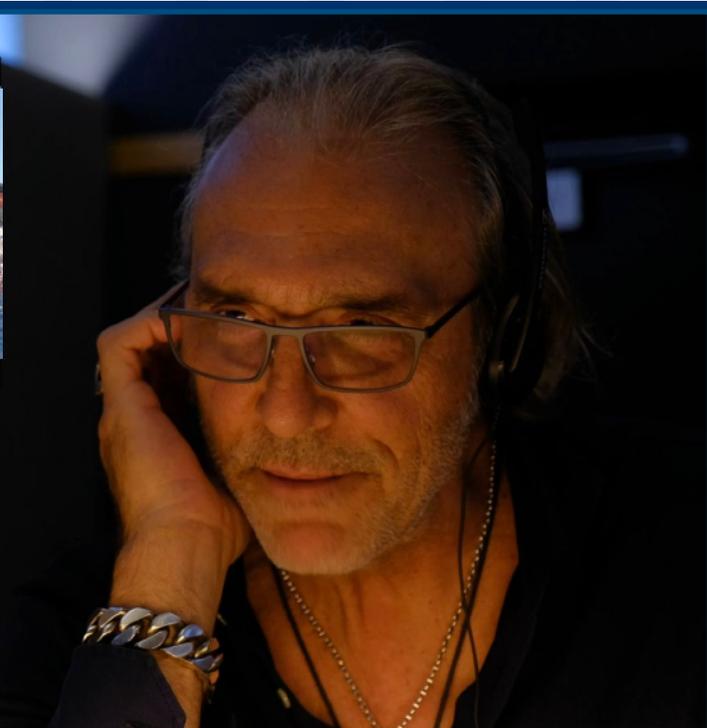
## COMPETENZE DISTINTIVE

La comunicazione, così, è stata posta alla base del percorso di rafforzamento dell'immagine e della reputazione dell'Istituzione, che ha potuto contare anche su iniziative editoriali mirate alla **valorizzazione e alla divulgazione della "cultura del mare"**, intesa come insieme di tradizioni marittime che costituiscono patrimonio identitario del Paese, di cui i Comandi delle Capitanerie di porto operanti sul territorio - e così profondamente radicati nelle sue realtà marittime - sono da sempre custodi. È questo il caso della collana "Storie di mare", curata dall'Ufficio del Comando generale, e pensata per raccontare e tramandare il mare in maniera trasversale, attraverso il racconto di storie inedite: nel corso del 2021, infatti, la stessa si è arricchita di ulteriori tre opere, rispettivamente dedicate al naufragio della *London Valour* e alle complesse operazioni di soccorso del suo equipaggio, allo straordinario universo delle Aree Marine Protette presenti nel nostro Paese e al misterioso affondamento della nave postale Santa Lucia in navigazione tra Ponza e Ventotene. Anche l'ambiente e la sua tutela sono entrati a far parte delle attività comunicative della



Guardia Costiera: è questo il caso della campagna di comunicazione e sensibilizzazione ambientale connessa all'operazione nazionale "Reti fantasma", condotta su tutto il territorio nazionale con l'impiego della componente subacquea della Guardia Costiera. Una campagna di comunicazione che, anche nel corso del 2021, ha continuato a raccontare ai cittadini l'irreparabile impatto ambientale delle **reti da pesca abbandonate sui fondali marini e lungo le coste** della nostra Penisola, le cosiddette "**reti fantasma**", responsabili dell'alterazione dell'ecosistema marino, in quanto disperdono nell'ambiente le microparticelle sintetiche delle quali sono composte.

Il 2021, in termini di campagne di comunicazione, è stato l'anno della Sicurezza in mare: uno spot, interamente realizzato in house dall'Ufficio Comunicazione del Comando generale, con la collaborazione virtuosa di Luca Ward che ha prestato la sua voce alla Guardia Costiera, è stato trasmesso su tutti i canali radiotelevisivi della Rai, raggiungendo oltre 65 milioni di persone nei vari passaggi, e riuscendo a sensibilizzarle sulla sicurezza in mare e sul numero per le emergenze attraverso il quale entrare in contatto con la Guardia Costiera. Uno spot che è l'ultimo di una serie di appuntamenti che, nel corso del 2019 e del 2021, hanno visto la Guardia Costiera avviare altrettante campagne di comunicazione incentrate sulla lotta all'uso della plastica monouso che finisce in mare, inquinandolo, e sulle corrette procedure di smaltimento dei dispositivi di prevenzione individuale. Campagne, queste, che hanno potuto anch'esse contare su collaborazioni con artisti d'eccezione, ovvero rispettivamente Marco Mengoni ed Enrico Brignano, che ne hanno amplificato la portata e l'impatto comunicativo dei messaggi virtuosi veicolati.



Luca Ward

**“GUARDIA COSTIERA - LA TUA SICUREZZA IN MARE”**

lo SPOT  
con la voce di LUCA WARD  
trasmesso per tutta l'estate 2021 sui canali radio/televisivi RAI

**65 MILIONI**

IL NUMERO DI PERSONE RAGGIUNTO DALL'IMPORTANTE MESSAGGIO SULLA SICUREZZA IN MARE

LA TUA  
SICUREZZA  
IN MARE





LA COLLANA "STORIE DI MARE"  
PRESENTATA AL SALONE INTERNAZIONALE  
DEL LIBRO DI TORINO 2021



I PROGETTI EDITORIALI DEL 2021



IL CALENDARIO 2022  
DELLA GUARDIA COSTIERA  
PRESENTATO AL LUCCA COMICS

## "FIDUCIA" E "CONSAPEVOLEZZA" L'IMPORTANZA DELL'ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE NEI RISULTATI DEL "RAPPORTO ITALIA 2021" DI EURISPES

**73,8%**

Oltre 7 cittadini su 10



Gli italiani che hanno confermato la loro fiducia nella Guardia Costiera



Dal 1982  
l'Istituto di Ricerca  
degli italiani

**RI2021**

I cittadini che hanno piena consapevolezza e conoscenza dei compiti che le leggi dello Stato affidano alla Guardia Costiera

**78,5%**



Intenso è stato il 2021 per gli aspetti di comunicazione, suggellato dall'ingresso della Guardia Costiera - per la prima volta nella sua storia - nel Rapporto Italia curato da Eurispes: attraverso una collaborazione strutturata tra l'Ufficio Comunicazione del Comando generale e l'Istituto di Ricerca degli italiani, la Guardia Costiera è stata messa al centro degli studi e delle analisi scientifiche sulla fiducia riposta dai cittadini nelle Istituzioni. Studi che hanno fatto registrare un dato di assoluto rilievo: la fiducia e l'apprezzamento di oltre 7 cittadini su 10 (73,8%) verso l'operato della Guardia Costiera. Un dato, questo, che racconta quanto forte sia percepita dagli italiani la vicinanza di una Organizzazione che opera da sempre al fianco dei cittadini.

I risultati del Rapporto hanno lasciato emergere anche la piena consapevolezza e conoscenza da parte dei cittadini - in media quasi 8 cittadini su 10 - di tutti i principali compiti che le leggi dello Stato affidano alla Guardia Costiera, su tutti il soccorso in mare (80.5%), la tutela dell'ambiente (75.6%), la tutela della sicurezza della navigazione (78.5%), il controllo sulle attività della pesca marittima (71.2%).

# UNA PASSIONE BLU COME IL MARE E COME L'UNIFORME CHE INDOSSIAMO

Il Corpo delle Capitanerie di porto: strumento della Marina Militare per assicurare le funzioni militari previste dal Codice dell'Ordinamento Militare

Con i suoi 11.000 donne e uomini, il Corpo delle Capitanerie di porto costituisce una componente specialistica della Marina Militare. Istituito con Regio decreto del 1865 per disciplinare le attività marittime e portuali, il Corpo - che ebbe inizialmente ordinamento civile - nacque dalla fusione tra lo Stato Maggiore dei Porti e i Consoli di Marina: militari i primi, con attribuzioni di carattere essenzialmente tecnico limitate all'ambito portuale, civili i secondi, con attribuzioni principalmente amministrative.

Da quel momento, l'inizio di un viaggio - segnato anche dalla militarizzazione avvenuta alla fine della Prima Guerra Mondiale - che nel tempo ha visto affidare alle Capitanerie l'amministrazione del mare in tutti i suoi aspetti.

Per conto del Dicastero della Difesa le Capitanerie di porto esercitano, prevalentemente in regime di concorso, compiti di natura militare e di supporto logistico alla Marina Militare, concorrendo ad assicurare funzioni di presidio e difesa delle installazioni portuali e di supporto alle unità della Squadra Navale e fornendo, altresì, il costante flusso informativo legato al traffico mercantile.





# LA STRATEGIA GUIDATA DAL BUDGET

Il Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera è un Corpo della Marina Militare per la quale esercita funzioni di ordine militare nelle forme tipiche previste dalla legge.

Il Comando generale è al contempo inquadrato nell'ambito del **Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS)**, al quale si riconducono i principali compiti istituzionali delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera che, per previsione di legge, dipendono dallo stesso Dicastero, non solo sotto il profilo funzionale, ma anche sul piano organizzativo e in termini di bilancio.

Il legislatore ha individuato il Comando generale delle Capitanerie di porto quale Centro di responsabilità amministrativa del MIMS, consentendo così al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di definire ed affidare al Comandante Generale obiettivi specifici, indicare il livello dei servizi da rendere all'utenza, definire gli interventi, i programmi ed i progetti finanziati nell'ambito del proprio stato di previsione della spesa. Così, il **Comandante Generale**, titolare del Centro di responsabilità amministrativa, **è responsabile della gestione e dei risultati derivanti dall'impiego delle risorse umane, finanziarie e strumentali assegnategli** ed esercita autonomi poteri di spesa nell'ambito delle risorse a sua disposizione.

Inoltre, le Capitanerie di porto operano in regime di dipendenza funzionale da diversi Dicasteri, tra i quali il **Ministero della Transizione Ecologica e il Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali**, che si avvalgono della loro organizzazione e delle loro competenze specialistiche, componendo un quadro di funzioni che trovano riscontro **nel programma di spesa che la legge di bilancio affida alla responsabilità del Corpo**.

Tra queste emergono: la salvaguardia della vita umana in mare, la sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo, la tutela dell'ambiente marino, dei suoi ecosistemi e l'attività di vigilanza dell'intera filiera della pesca marittima.

La Legge di contabilità e finanza pubblica (196/09) ha determinato infatti, nel quadro di una complessa rivisitazione del processo di costruzione delle previsioni finanziarie ed economiche, una nuova e più moderna classificazione del bilancio dello Stato che, per quanto riguarda la finalità della spesa, è ora articolata su tre livelli di aggregazione - Missioni, Programmi e Azioni - allo scopo di consentire una maggiore conoscenza delle scelte allocative in relazione alle principali politiche pubbliche da perseguire attraverso la spesa.

Le **Missioni** rappresentano *“le funzioni principali e gli obiettivi strategici perseguiti con la spesa”*, alle quali possono concorrere più Amministrazioni, delineando, in altre parole, le grandi finalità perseguite attraverso la spesa pubblica.

I **Programmi**, invece, costituiscono *“aggregati di spesa con finalità omogenea diretti al perseguimento di risultati, definiti in termini di prodotti e di servizi finali, allo scopo di conseguire gli obiettivi stabiliti nell'ambito delle missioni”* e costituiscono le unità di voto parlamentare.

In tale contesto, il Comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, è Centro di Responsabilità Amministrativa del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili dal quale dipende per l'assolvimento dei compiti connessi all'area funzionale *“Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo, controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse”* che è affidata alla responsabilità del Ministero ed è titolare nell'ambito della Missione **“Ordine pubblico e sicurezza”** del Programma **“Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”**.

In relazione alla priorità politica *“Sicurezza”* definita nell'Atto di indirizzo per il 2021 (D.M. 11 giugno 2020, n. 243), alle previsioni del Documento di economia e finanza, nonché degli ulteriori documenti programmatori, il Corpo è destinatario del seguente obiettivo specifico triennale: *“costante azione di efficientamento sia dell'organizzazione SAR (search and rescue), mediante l'adeguamento della componente aereo-navale ed infrastrutturale (compresi i siti VTS), sia delle attività istituzionali collegate alla sicurezza delle navi e dei porti (safety e security), consolidando gli attuali standard di tutela della vita umana in mare e di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo attraverso la piattaforma VTMISS (Vessel Traffic Monitoring Information System), nonché rafforzando la partecipazione e la cooperazione sul piano internazionale”*.

In relazione al Programma di spesa **“Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”** finalizzato ad assicurare la *“Salvaguardia della vita umana in mare, anche attraverso il potenziamento della componente aeronavale e dei sistemi di telecomunicazione del Corpo e la cooperazione internazionale. Certificazioni, autorizzazioni e controlli in materia di sicurezza della navigazione. Polizia marittima e portuale, anche in termini di Ship-security e port facilities-security, di antimmigrazione e anticrimine in concorso con le Forze di polizia. Azioni di polizia per la lotta agli inquinamenti marini e costieri, la tutela delle aree marine protette e dei siti archeologici sommersi e per assetto idrogeologico. Controllo sul demanio marittimo e sulle spiagge a tutela degli interessi dominicali e dei bagnanti. Regolamentazione e controllo sull'attività di pesca e sulla filiera ittica per tutelare la fauna marina e combattere le frodi alimentari. Concorso in soccorsi, per disastri naturali. Gestione amministrativa del naviglio e del personale marittimo e rilascio di abilitazioni e titoli professionali marittimi”*, **seguono due prospetti riepilogativi di approfondimento, riportanti rispettivamente le risorse finanziarie attribuite dalla legge di bilancio 2021-2023, e gli obiettivi strategici da conseguire.**

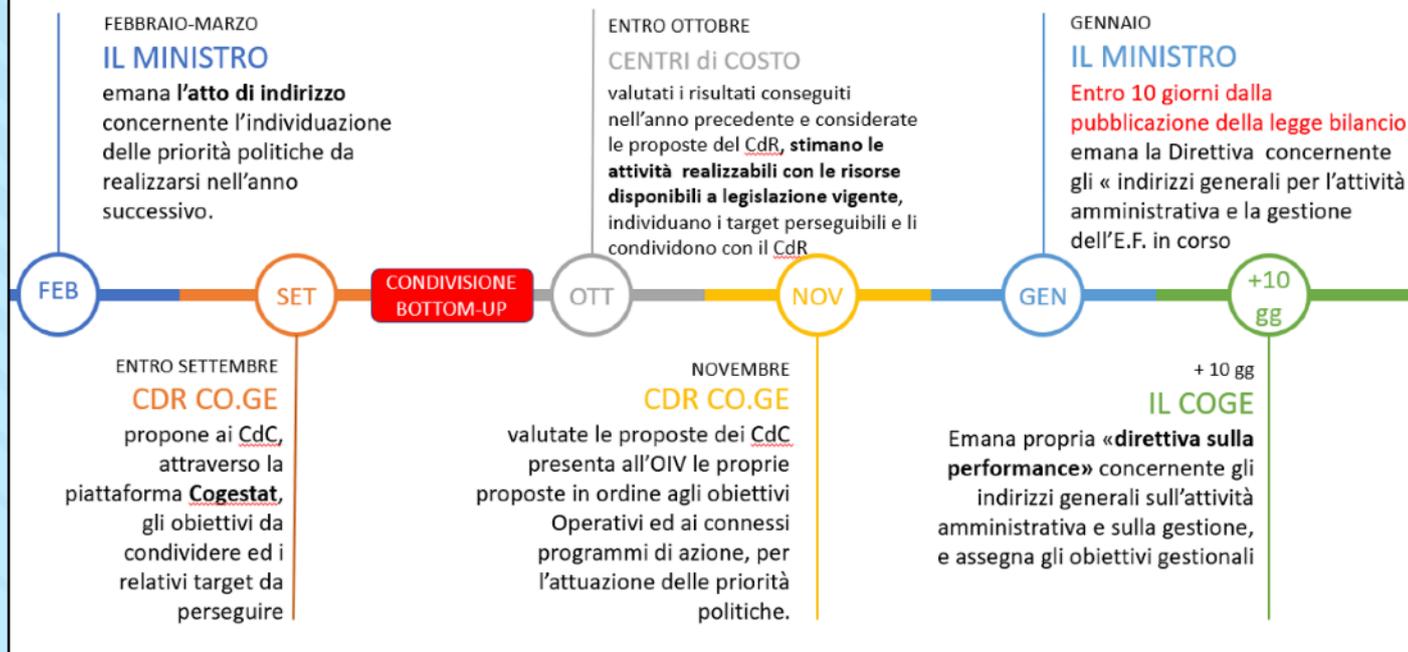
OBIETTIVI CON AZIONI CORRELATE		Stanziamiento Legge di bilancio		
		2021	2022	2023
Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima ( <i>safety e security</i> ) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale				
<b>Gestione ed assistenza del personale del Corpo delle Capitanerie di porto</b>	<b>CP</b>	<b>6.979.143</b>	<b>6.977.506</b>	<b>6.976.088</b>
<i>di cui: stima della quota dell'azione: 1 - Spese di personale per il programma (personale militare)</i>	CP	6.412.231	6.410.666	6.409.314
<i>di cui: stima della quota dell'azione: 2 - Spese di personale per il programma (personale civile)</i>	CP	173.104	173.032	172.966
<b>Trattamenti provvisori di pensione</b>	<b>CP</b>	<b>14.165.539</b>	<b>14.163.902</b>	<b>14.162.484</b>
<i>di cui: stima della quota dell'azione: 1 - Spese di personale per il programma (personale militare)</i>	CP	6.412.231	6.410.666	6.409.314
<i>di cui: stima della quota dell'azione: 2 - Spese di personale per il programma (personale civile)</i>	CP	173.104	173.032	172.966
<b>Salvaguardia della vita umana in mare</b>	<b>CP</b>	<b>300.782.947</b>	<b>300.420.714</b>	<b>300.726.838</b>
<i>di cui: stima della quota dell'azione: 1 - Spese di personale per il programma (personale militare)</i>	CP	243.664.721	243.605.238	243.553.888
<i>di cui: stima della quota dell'azione: 2 - Spese di personale per il programma (personale civile)</i>	CP	6.577.927	6.575.177	6.572.651
<b>Sicurezza e controllo della navigazione</b>	<b>CP</b>	<b>166.802.399</b>	<b>165.741.546</b>	<b>165.710.352</b>
<i>di cui: stima della quota dell'azione: 1 - Spese di personale per il programma (personale militare)</i>	CP	141.069.055	141.034.616	141.004.884
<i>di cui: stima della quota dell'azione: 2 - Spese di personale per il programma (personale civile)</i>	CP	3.808.274	3.806.683	3.805.221
<b>Potenziamento relativo alla componente aeronavale e dei sistemi di telecomunicazione del Corpo delle Capitanerie di porto</b>	<b>CP</b>	<b>155.831.272</b>	<b>171.643.155</b>	<b>165.315.553</b>
<i>di cui: stima della quota dell'azione: 1 - Spese di personale per il programma (personale militare)</i>	CP	96.183.448	96.159.965	96.139.695
<i>di cui: stima della quota dell'azione: 2 - Spese di personale per il programma (personale civile)</i>	CP	2.596.550	2.595.467	2.594.468
Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto				
<b>Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse</b>	<b>CP</b>	<b>191.161.909</b>	<b>186.612.813</b>	<b>188.812.273</b>
<i>di cui: stima della quota dell'azione: 1 - Spese di personale per il programma (personale militare)</i>	CP	147.481.283	147.445.278	147.414.199
<i>di cui: stima della quota dell'azione: 2 - Spese di personale per il programma (personale civile)</i>	CP	3.981.377	3.979.715	3.978.184
<b>Totale del Programma</b>		<b>835.723.209</b>	<b>845.559.636</b>	<b>841.703.588</b>
<b>Totale della Missione</b>		835.723.209	845.559.636	841.703.588
<b>Totale del Ministero</b>		13.906.124.501	13.694.784.066	13.392.216.613

OBIETTIVO STRATEGICO	Indicatore	Valore indicatore assegnato	Valore indicatore raggiunto
40. Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (safety e security) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale	Garantire l'intervento di uomini e mezzi della Guardia Costiera almeno nell'82% delle operazioni di soccorso gestite/coordinate	>= 82%	99%
	Assicurare elevati standard di sicurezza in mare eseguendo ispezioni di bandiera e ai servizi di bordo al 95% delle navi passeggeri e traghetti Ro-Ro passeggeri nazionali programmati	95%	46% (*)
	Assicurare elevati standard di sicurezza in mare eseguendo i controlli di PSC al 95% delle navi straniere programmate, approdate con <i>Priority I</i> o <i>II</i>	95%	95,5%
	Assicurare la continuità operativa dei Centri VTS in <i>Full operational capability</i> e <i>Limited operational capability</i> ai fini della sicurezza della navigazione	>= 95%	90%

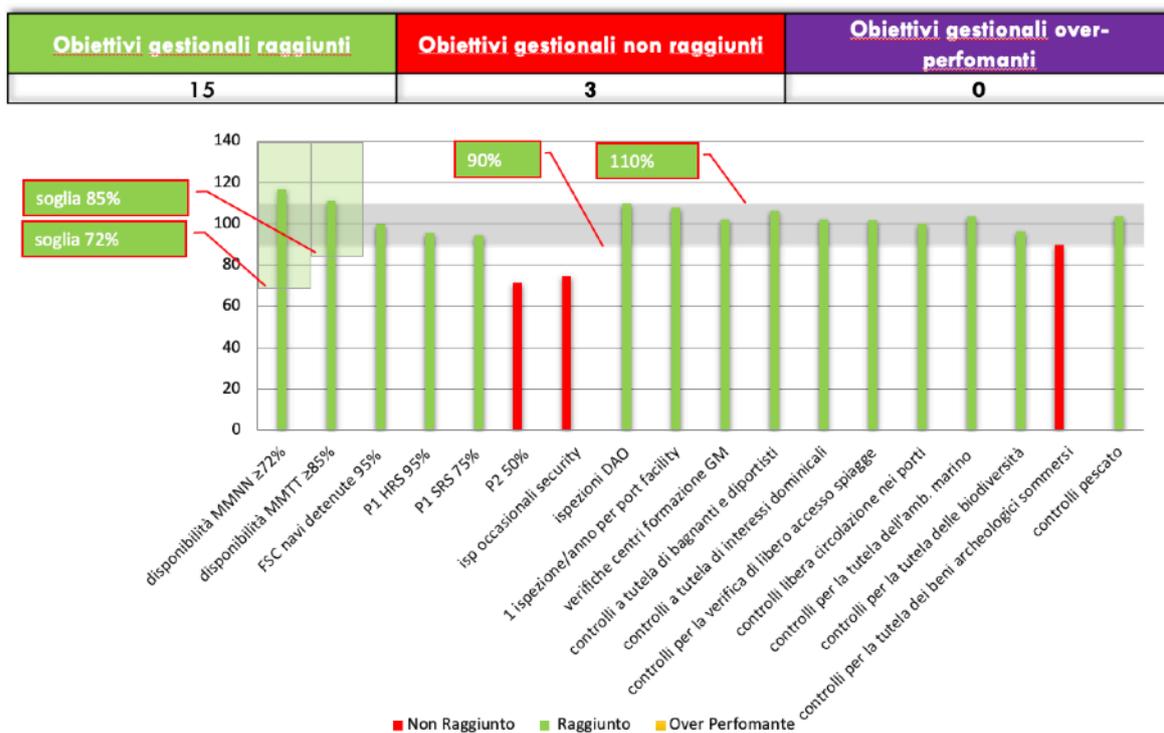
OBIETTIVO STRATEGICO	Indicatore	Valore indicatore assegnato	Valore indicatore raggiunto
41. Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto	Eseguire idonei controlli sul rispetto delle locali ordinanze di sicurezza balneare e delle norme sulla nautica da diporto a tutela di bagnanti e diportisti	≥149.300	159.191
	Eseguire idonei controlli lungo le coste per combattere l'abusivismo demaniale a tutela degli interessi dominicali	≥199.200	202.999
	Effettuare idonei controlli per combattere gli sversamenti illegali a tutela dell'ambiente marino e dell'ecosistema	≥175.500	181.429
	Effettuare idonei controlli sulla filiera di pesca a tutela del patrimonio ittico e anche contro le frodi alimentari	≥104.150	107.947

\*Sul valore raggiunto hanno inciso gli effetti connessi all'emergenza pandemica da Covid-19

## Ciclo di programmazione strategica



## Risultati gestionali conseguiti dai Centri di costo







Edito dal  
Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto  
Guardia Costiera