

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI
COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO

- GUARDIA COSTIERA -



CAMERA DEI DEPUTATI:
COMMISSIONI RIUNITE AMBIENTE E TRASPORTI

DECRETO LEGGE 31 MARZO 2023, N. 35

“Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria”

Roma, 17 aprile 2023

1.INTRODUZIONE

Signor Presidente, Onorevoli Deputati,

Sono il Capitano di Fregata Giuseppe Quattrocchi e presto servizio presso il Reparto Piani e Operazioni del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.

A nome del Comandante Generale del Corpo, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone porgo i saluti e i ringraziamenti per l'invito.

L'audizione che è stata richiesta, avviene nell'ambito dei lavori sul Disegno di Legge di conversione del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria" e offre l'occasione per illustrare alle onorevoli Commissioni un quadro d'insieme sui traffici marittimi dello Stretto di Messina e sulle conseguenti attività poste in essere dal Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera nell'area, relativamente al monitoraggio del traffico navale e all'erogazione alle navi dei servizi di assistenza al traffico marittimo.

Nello specifico:

- **il monitoraggio del traffico navale**, è attuato in applicazione della Direttiva 2002/59/CE del 27 giugno 2002, recepita con D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 196 che individua il Comando Generale quale autorità nazionale competente ad effettuare il monitoraggio del traffico marittimo nella Regione di ricerca e soccorso di responsabilità italiana, ovvero nelle acque di giurisdizione dello Stato costiero;
- **l'erogazione alle navi dei servizi di assistenza al traffico marittimo** (*Vessel Traffic Services – VTS*), forniti nelle aree marittime caratterizzate da situazioni di potenziale rischio per la navigazione a motivo della natura o densità del traffico, allo scopo di rendere i comandi di bordo maggiormente consapevoli di tutti gli elementi che possono influire sulla condotta sicura della navigazione.

2.IL SISTEMA VTS ITALIANO

La norma primaria in materia di VTS è costituita dalla Legge 7 marzo 2001, n. 51 recante disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo.

Come accennato il sistema VTS (*Vessel Traffic Services*) è impiegato per il monitoraggio e l'assistenza al traffico mercantile ai fini di migliorare la sicurezza della navigazione e la gestione delle emergenze in mare.

Tale sistema è nato, in particolare, per rispondere:

- all'esigenza di incrementare la sicurezza e l'efficienza delle attività legate al trasporto marittimo, secondo gli standard imposti dalle normative internazionali

(Convenzione SOLAS 1974, Direttiva 2002/59/CE e s.m.i., Risoluzioni internazionali IMO e IALA);

- alla richiesta del cluster marittimo, di avvalersi di nuovi e più efficienti servizi a supporto delle loro attività, al fine di migliorare: il monitoraggio e l'assistenza al traffico marittimo, il monitoraggio delle merci trasportate via mare, il coordinamento dei trasporti intermodali, l'efficienza delle operazioni portuali, la qualità dei servizi portuali e di intermodalità.

Il VTS è un sistema unico, distribuito e connesso in rete, strutturato sulla base di più asset a livello locale e su una sede centrale (ubicata presso il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera) con funzioni di raccolta e valutazione dei dati e di coordinamento generale del traffico. La “gestione operativa del VTS” è assicurata dalle Capitanerie di porto ai sensi dell’art.3 del Decreto 28 gennaio 2004.

I Centri VTS, dunque, erogano servizi di assistenza al traffico marittimo in aree individuate e definite con decreto ministeriale di attivazione, utilizzando i dati raccolti da siti sensoriali remoti (RRS) dislocati lungo le coste.

I dati acquisiti dai sensori vengono riportati, a mezzo di ponti radio o di collegamenti terrestri in fibra ottica, ai Centri VTS e, per il loro tramite, al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Ad oggi sono operativi undici Centri VTS dislocati presso altrettante aree marittime ivi compresa la zona dello Stretto di Messina.

- Bari
- Brindisi
- Genova
- La Maddalena
- La Spezia
- **Messina**
- Palermo
- Savona
- Taranto
- Trieste
- Venezia

3.IL CENTRO VTS DI MESSINA

Quello di Messina è stato il primo dei centri VTS, istituito con Decreto Ministeriale del 2 ottobre 2008 in ragione dell’esigenza di incrementare la sicurezza della navigazione legata agli intensi traffici marittimi che interessano l’area. I porti ricadenti nell’area VTS

sono Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, approdo San Francesco e approdo Tremestieri.

In tutta l'area VTS dello Stretto di Messina sono erogati, h24, i servizi di informazioni¹, di organizzazione del traffico² e di assistenza alla navigazione³.

Nello stretto di Messina vigono delle regole di navigazione peculiari (Decreti del Ministro della Marina Mercantile del 29 marzo 1985 e 8 maggio 1985) in particolare, non possono transitare le navi adibite al trasporto di prodotti petroliferi alla rinfusa o di altre sostanze nocive all'ambiente marino con stazza lorda (GT) uguale o superiore alle 50.000 tonnellate. È inoltre previsto un servizio di pilotaggio obbligatorio per le navi mercantili superiori alle 15 mila tonnellate di stazza lorda, nonché per quelle superiori alle 6 mila tonnellate ed inferiori alle 50.000 che trasportano prodotti petroliferi o altre sostanze nocive all'ambiente marino.

Allo scopo di regolamentare il traffico in entrambe le direttrici, nel 2008 è stato altresì istituito con Decreto Ministeriale n. 128, un sistema di instradamento che ha canalizzato i flussi di transito in apposite corsie. In particolare, tra i porti di Messina e Villa San Giovanni, è stato introdotto un sistema di instradamento di tipo rotatorio che ha separato i flussi nelle direttrici Est-Ovest.

4. ISTITUZIONE DELL'AUTORITA' MARITTIMA DELLO STRETTO

Attesa la peculiarità dei traffici marittimi insistenti nell'area dello stretto e al fine di garantire una maggiore sicurezza della navigazione in quel tratto di mare, dal 2007 è stata istituita l'area di sicurezza della navigazione dello Stretto di Messina, individuata con decreto del Ministro dei trasporti, alla quale è stata preposta, in deroga agli articoli 16 e 17 del codice della navigazione e all'articolo 14, comma 1-ter, della legge 24 gennaio 1994, n. 84, l'Autorità marittima della navigazione dello Stretto, che dal 2013 si identifica nella locale Capitaneria, che ha pertanto assunto la denominazione di "Capitaneria di porto di Messina - Autorità marittima dello Stretto", acquisendo di conseguenza i compiti

¹ **SERVIZIO INFORMAZIONI (INS)** - È il servizio di base fornito dal centro VTS di Messina attraverso la trasmissione via radio di informazioni a intervalli regolari o quando ritenuto necessario dal VTS di Messina o su richiesta di una nave. Il servizio contiene informazioni inerenti la posizione, identità e le intenzioni del traffico, condizioni meteo o condizioni di navigabilità, i pericoli e tutti gli altri fattori che possono influenzare il transito della nave.

² **SERVIZIO ORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO (TOS)** - Riguarda la gestione operativa del traffico e della pianificazione preventiva dei movimenti delle navi per evitare la congestione e il verificarsi di situazioni di pericolo, ed è particolarmente rilevante in momenti di alta densità di traffico o quando il transito di trasporti speciali può avere effetti sul flusso navale.

³ **SERVIZIO ASSISTENZA ALLA NAVIGAZIONE (NAS)** - È un servizio di assistenza del processo decisionale di bordo per monitorarne gli effetti, soprattutto in situazioni di difficoltà inerenti la navigazione o in condizioni meteorologiche avverse o in caso di difetti o carenze. Questo servizio è normalmente fornito sia su richiesta di una nave o ogni qualvolta ritenuto necessario dal VTS. Il comandante della nave, pertanto, riceve dei suggerimenti sulla navigazione che tuttavia non lo esonerano da ogni sua responsabilità relativamente alla sicurezza della nave o per evitare collisioni.

inerenti al rilascio delle autorizzazioni, concessioni, ordinanze di polizia marittima ed ogni altro provvedimento in materia di sicurezza della navigazione nell'area in questione e negli ambiti portuali in essa compresi nonché la regolazione dei servizi tecnico-nautici.

5.1 TRAFFICI MARITTIMI ALL'INTERNO DELLO STRETTO

Lo Stretto di Messina è caratterizzato da un traffico mercantile di rilievo, quantificabile in **circa 300 transiti al giorno**, riferiti sia al traffico con direttrice longitudinale (di mero attraversamento dello Stretto) che trasversale (tra Calabria e Sicilia). Una piccola parte di questo traffico è dovuta a navi di grandi dimensioni, del tipo General Cargo, portacontainer, navi Ro/ro e piccole navi cisterna.

Il maggior traffico è invece imputabile a navi traghetto (passeggeri - ro/ro) tra i porti di Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Tre Mestieri, riferito ai collegamenti da e per la Sicilia.

Secondo uno studio predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'anno 2021, annualmente vengono effettuati circa 97.000 collegamenti marittimi di attraversamento dello Stretto, per un totale di più di 10 milioni di passeggeri, circa 1,8 milioni di automobili, 800.000 veicoli pesanti, 60 mila carri ferroviari e oltre 5 milioni di tonnellate di merci.

Il tempo medio della navigazione nello Stretto si attesta tra i 20 ed i 30 minuti a cui bisogna aggiungere il tempo di accesso ingresso e uscita dai terminali di trasporto.