



**Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto
Reparto VI – Sicurezza della navigazione e marittima**

**Allegato 1
Circolare Non di Serie n. 8/2023**

**Port Security
Monitoraggio impianti portuali
Esiti ispezioni ed analisi attività**

**Relazione annuale
Anno 2022**

RIFERIMENTI

- a) Regolamento (CE) n. 725/2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali
- b) Circolare titolo "Security" n° 24 Var. 4.
- c) Circolare titolo "Security" n° 27.

1. SCOPO

1. Informare i Comandi territoriali, le Amministrazioni, gli Enti coinvolti e gli *stakeholders* in merito alle risultanze delle ispezioni agli impianti portuali.
2. Evidenziare le principali criticità riscontrate anche con riferimento all'attività del Comando generale ai sensi della Circolare Security n. 27.
3. Disporre l'adozione delle discendenti azioni correttive con particolare attenzione alle criticità maggiori.

2. PREMESSA

L'analisi dei dati raccolti è basata sulle ispezioni eseguite nell'anno 2022 dalle Autorità Designate agli impianti portuali nell'area di giurisdizione. Essa fornisce un quadro dettagliato sullo stato di applicazione e di conformità alle norme in esame.

In particolare, sono state analizzate ed evidenziate le deficienze:

- maggiormente ricorrenti;
- particolarmente importanti;
- che richiedono azioni correttive tempestive ed urgenti.

Nel dettaglio, l'analisi considera quanto prodotto dalle AD ed, in particolare:

- i rapporti trasmessi dai 55 Compartimenti marittimi relativi alle singole ispezioni condotte ai sensi della Circolare Security n° 24 Var. 4 alle *port facilities* ricomprese nella zona di competenza;
- i contenuti dei rapporti annuali delle attività condotte a livello locale di cui all'allegato 1, punto 5) della predetta circolare;
- le informazioni ricevute per la compilazione del *Monitoring report* trasmesso alla Commissione Europea.

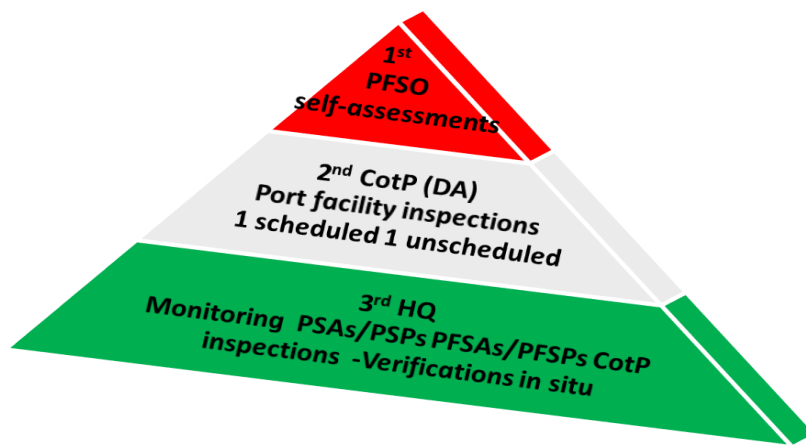
Inoltre, al fine di un'analisi compiuta e coerente, le attività delle Autorità Designate sono state confrontate ed analizzate con le maggiori criticità rilevate dal team di verifica del Comando generale ai sensi della Circolare Security n° 27.

Nel rispetto degli obiettivi stabiliti dal Sig. Ministro sono state effettuate – nell'anno 2022 - n. 6 ispezioni alle Autorità Designate/di Sicurezza.

3. NATIONAL MARITIME SECURITY QUALITY CONTROL SYSTEM

A 3-Tier Approach – Un approccio su 3 livelli

Come noto, il sistema nazionale di controllo della qualità, delle misure, delle procedure e delle strutture in materia di *maritime security* richiesto dalle normative internazionali - necessario per la concreta applicazione delle norme agli aspetti portuali - è basato su tre livelli interconnessi tra loro.



La cuspide richiama l'attività di *self-assessment* del *port facility security officer* che rappresenta, per definizione, il primo livello di applicazione del regolamento da cui discende la security portuale.

Il livello intermedio è costituito dall'attività propria dell'Autorità Designata/di Sicurezza, con particolare riferimento a:

- partecipazione e supervisione dei processi di redazione ed approvazione di valutazioni e piani di porti e *port facilities*;
- pianificazione, esecuzione e reportazione dell'attività ispettiva alle *port facilities* e al porto in generale;
- presidenza e gestione del Comitato di sicurezza del porto (CSP) e della Conferenza dei servizi per la sicurezza portuale (CSSP).

La base su cui poggia il sistema è costituita dall'attività di supervisione e verifica svolta dall'Autorità Competente costituita, principalmente, ma non solo, da:

- catalogazione dei porti e delle *port facilities* soggette alle norme in vigore;
- ricezione ed analisi delle informazioni concernenti:
 - i processi di redazione, esame, riesame, revisione ed approvazione delle valutazioni di sicurezza di porti ed impianti portuali;
 - l'attività ispettiva e di controllo eseguita e le azioni discendenti;
- programmazione, organizzazione, esecuzione e valorizzazione dell'attività di verifica condotta ai sensi della Circolare Security n. 27.

Il sistema descritto assicura l'applicazione delle norme cogenti ed il monitoraggio degli obiettivi programmati con particolare riguardo alla security portuale.

4. ATTIVITA' ISPETTIVA CONDOTTA DALLE AUTORITA' DESIGNATE

4.1 – Introduzione

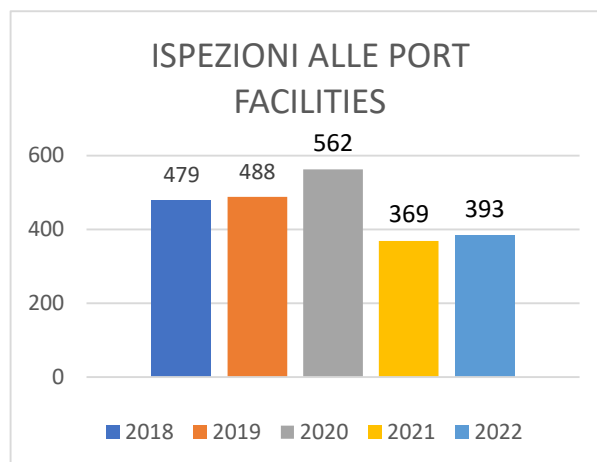
L'attività è svolta nel quadro di riferimento della Circolare Security n°24 var. 4 del 21/04/2021 che prevede – in ottemperanza agli obiettivi fissati dal sig. Ministro per l'anno 2022 - per ciascun impianto portuale, l'esecuzione di un ISPS audit programmato per la verifica dell'applicazione delle misure e delle procedure di security approvate con il PFSP.

Pur se non obbligatoria e non necessaria per il raggiungimento dell'obiettivo può esser eseguita dall'Autorità Designata anche un'ispezione non programmata finalizzata ad accertare l'applicazione delle misure e delle procedure di security da un punto di vista squisitamente pratico (controllo accessi, verifica passeggeri, imbarco veicoli ecc.) ovvero a verificare la rettifica delle non conformità eventualmente riscontrate in sede di ispezione programmata (attività di follow – up).

In Italia vi sono 55 Autorità designate.

Per la presente analisi sono considerate unicamente le 53 in cui è presente almeno un impianto portuale per cui è prevista la redazione del PFSP. Nelle tabelle seguenti sono indicate le ispezioni alle *port facilities* eseguite in ciascun porto¹ nell'ambito di giurisdizione di ciascuna Autorità.

Alla luce delle direttive emanate il numero delle verifiche è aumentato passando da **369 nel 2021 a 393 nel 2022 (346 Programmate e 47 Non Programmate)**.



4.2 Monitoraggio e Controllo - Analisi dei dati

Dalla seguente Tabella 1, si evince che le sottoelencate 53 Autorità Designate hanno eseguito **393 ispezioni** alle **370 port facilities** presenti in database al 31.12.2022 - comprese nei **94 porti di giurisdizione**.

TABELLA 1 – 53 AUTORITÀ DESIGNATE					
DIREZIONARE	AUTORITA' DESIGNATA	PORTO	PORT FACILITIES	N.ISP.	
ANCONA	ANCONA	ANCONA	5	5	
		FALCONARA	1	1	
	PESARO	PESARO	1	1	
BARI	BARI	BARI	4	4	
		MONOPOLI	1	1	
	BARLETTA	BARLETTA	1	1	
	BRINDISI	BRINDISI	6	6	
	GALLIPOLI	GALLIPOLI	GALLIPOLI	1	1
			OTRANTO	1	1
			SANTA MARIA DI LEUCA	1	1
	MANFREDONIA	MANFREDONIA	2	4	
	MOLFETTA	MOLFETTA	1	1	
TARANTO	TARANTO	5	5		
CAGLIARI	CAGLIARI	ARBATAX	2	2	
		CAGLIARI - PORTO FOXI (Sarrocch)	8 ²	7	
		PORTO VESME (Portoscuso)	4	4	
		SANT.ANTIOCO	2	2	
	ORISTANO	ORISTANO	7	14	
CATANIA	AUGUSTA	AUGUSTA	8	9	
	CATANIA	CATANIA	8	8	

¹ Porto come definito ex art. 2 del Decreto legislativo, n. 203/2007 "Attuazione della direttiva 2005/65/CE"

² N. 2 impianti – ITCAG 002 e ITCAG 003 – dismessi.

	MESSINA	GIARDINI	1	2
		MESSINA	2	4
	MILAZZO	LIPARI	12	12
		MILAZZO	3	3
	POZZALLO	POZZALLO	2	2
SIRACUSA	COMPLESSO PORTUALE DI SIRACUSA	5	5	
CIVITAVECCHIA	CIVITAVECCHIA	CIVITAVECCHIA	7	7
	GAETA	GAETA	5	5
	ROMA FIUMICINO	ARDEA	1	1
		FIUMICINO	1	1
GENOVA	GENOVA	GENOVA	17	22
		PORTOFINO	1	3
		RAPALLO	1 ³	0
		SANTA MARGHERITA LIGURE	1	2
	IMPERIA	IMPERIA	2	0
		SANREMO	1	0
	LA SPEZIA	LA SPEZIA	9	17
		LERICI	1	2
		PORTOVENERE	1	2
	SAVONA	SAVONA - VADO LIGURE	21	21
LIVORNO	LIVORNO	LIVORNO	24	29
		PIOMBINO	2	2
		PORTO ERCOLE	1	1
		PORTO SANTO STEFANO	1	1
		SCARLINO	1	1
		TALAMONE	1	1
		VADA	1	1
	MARINA DI CARRARA	MARINA DI CARRARA	3	3
	PORTOFERRAIO	PORTOFERRAIO	2	2
	VIAREGGIO	VIAREGGIO	1	1
NAPOLI	CASTELLAMMARE DI STABIA	CASTELLAMMARE DI STABIA	1	2
		SORRENTO	1	2
		TORRE ANNUNZIATA	2	4
	NAPOLI	CAPRI	3	3
		LACCO AMENO	0 ⁴	0
		MERGELLINA	1	1
		NAPOLI	14	18
		POZZUOLI	1	1
	SALERNO	AGROPOLI	1	1
		AMALFI	1	1
POSITANO		1	1	
SALERNO		5	5	
OLBIA	LA MADDALENA	SANTA TERESA DI GALLURA	1	1
	OLBIA	GOLFO ARANCI	1	1
		OLBIA	2	2

³ A causa dei noti eventi meteo del 2018 e dei danni subiti dal porto ITRPO-0001 non operativa

⁴ ITISH 0003 temporaneamente sospeso dal 15.11.2021.

		PORTOCERVO	1	1
	PORTO TORRES	ALGHERO	1	0
		PORTO TORRES	11	11
		STINTINO	1	0
PALERMO	GELA	GELA	1	1
	MAZARA DEL VALLO	MAZARA DEL VALLO	1	1
	PALERMO	PALERMO	3	3
		TERMINI IMERESE	1	1
	PORTO EMPEDOCLE	LAMPEDUSA	1	1
		LICATA	1	1
		LINOSA	1	1
		PORTO EMPEDOCLE	2	2
TRAPANI	PANTELLERIA	2	2	
	TRAPANI	4	4	
PESCARA	ORTONA	ORTONA	3	3
		VASTO	1	1
	PESCARA	PESCARA	2 ⁵	0
	TERMOLI	ISOLE TREMITI	1	1
TERMOLI		3 ⁶	2	
RAVENNA	RAVENNA	RAVENNA	28 ⁷	26
	RIMINI	CESENATICO	1	1
	CORIGLIANO CALABRO	CORIGLIANO CALABRO	1	1
	CROTONE	CROTONE	2	2*
REGGIO CALABRIA	GIOIA TAURO	GIOIA TAURO	4	4
	REGGIO CALABRIA	REGGIO CALABRIA	1	1
	VIBO VALENTIA MARINA	VIBO VALENTIA MARINA	1	1
TRIESTE	MONFALCONE	MONFALCONE	2	2
		PORTO NOGARO	1	1
	TRIESTE	SISTIANA	1	1
		TRIESTE	18	18
VENEZIA	CHIOGGIA	CHIOGGIA	4	4
		PORTO LEVANTE	1	2
	VENEZIA	VENEZIA MARGHERA	28	19
TOTALE			370	393

* Solo ispezioni Non programmate

L'attività non è risultata pienamente in linea con gli obiettivi stabiliti dal Sig. Ministro di eseguire almeno una ispezione all'anno per ogni port facility ricadente nei Compartimenti marittimi.

Di fatto, anche se il numero delle ispezioni eseguite a livello nazionale è conforme al numero atteso (**370 impianti portuali, 393 ispezioni**), non tutte le port facilities sono state ispezionate in modalità programmata almeno una volta, raggiungendosi il numero totale solo attraverso l'esecuzione anche di alcune ispezioni non programmate.

Da rilevarsi, tuttavia, che in molti casi le ispezioni non sono state condotte per la non operatività nell'anno 2022 di alcuni impianti portuali. In pochi casi residuali non si è provveduto per assenza di personale ispettore debitamente qualificato per l'esecuzione delle verifiche.

⁵ Impianti non operativi – piani di security ritirati.

⁶ ITMI 0008 non operativo dal 2018.

⁷ ITRAN 0025 oggetto di sospensione della concessione demaniale marittima – PFSP sospeso dal 25.01.2021 – ITRAN 0095 PFSP approvato in data 16.01.2023.

5. ANALISI DELLE NON CONFORMITA'

Nelle 393 ispezioni eseguite nel 2022 sono state rilevate, in totale, **373 Non Conformità (NC)**. N. 228 verifiche si sono chiuse senza rilevare difformità.

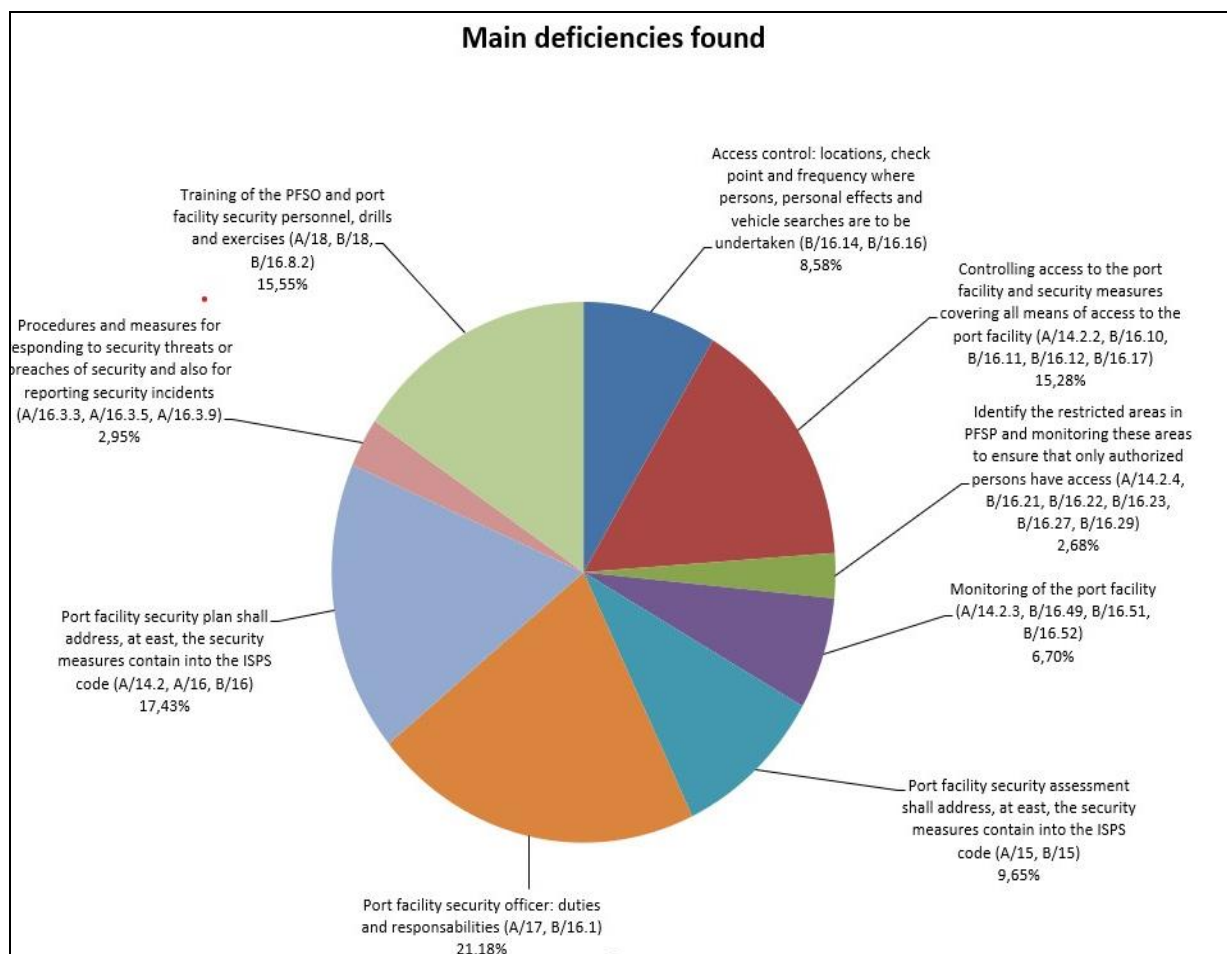
Per completezza di analisi, si riporta, di seguito, il totale delle Non Conformità (NC) rilevate nei precedenti 5 anni:

- Anno 2017: 734 NC;
- Anno 2018: 711 NC;
- Anno 2019: 826 NC;
- Anno 2020: 859 NC;
- Anno 2021: 443 NC.

Al fine di offrire concreti elementi di riscontro e di valutazione per il miglioramento del livello di applicazione della *maritime security*, nel seguente grafico sono state raggruppate, suddivise per macro aree, le non conformità rilevate a seguito della predetta attività ispettiva.

Da una prima lettura appare evidente che le aree più critiche e meritevoli di una maggiore attenzione continuano a rimanere, anche per l'anno 2022 quelle relative a:

1. Compiti e responsabilità del PFSO;
2. PFSP – contenuti minimi e procedure;
3. Training del PFSO e del personale di security – drills e exercises;
4. Misure in atto agli accessi agli impianti portuali e controllo degli stessi.



Analizzando nel dettaglio le non conformità rilevate risulta quanto di seguito:

1. Compiti e responsabilità del PFSO (A/17, B/16.1)

La prima macro area oggetto di criticità è riconducibile al PFSO, quale responsabile dell'impianto portuale, ed ai suoi compiti e, in particolare:

Si sono, infatti, riscontrate non conformità relative alle disposizioni relative ai doveri e responsabilità del PFSO (A/17.2):

- mancata assicurazione del rispetto del piano di sicurezza dell'impianto portuale (A/17.2.2);
- mancata assicurazione dell'adeguato utilizzo, collaudo, calibratura e manutenzione delle attrezzature di sicurezza quando presenti e assenza di idonei elenchi delle stesse (A/17.2.12).
- mancata esecuzione di regolari ispezioni di security (A/17.2.4).

2. PFSP – contenuti minimi e procedure (A/14.2, A/16, B/16)

L'area in cui è stato riscontrato il secondo maggior numero di non conformità è l'area relativa al contenuto dei PFSPs.

In alcuni piani, infatti, mancano o non sono sufficientemente definite le misure di security e le procedure previste dalla normativa quale contenuto minimo obbligatorio.

Analizzando nel dettaglio, risultano mancanti o non sufficientemente definite le procedure deputate a regolamentare:

- Le risposte alle istruzioni che il Governo contraente potrebbe dare a livello di sicurezza 3 (A/16.3.4);
- I compiti e le responsabilità del personale addetto alla security dell'impianto portuale (A/16.3.6)
- Le misure per garantire la sicurezza delle informazioni contenute nel PFSP (A/16.3.11);
- Le procedure per gli audit del PFSP (A/16.3.13).

3. Training del personale di security – drills e exercises (A/18, B/18, B/16.8.2)

La terza macro area da attenzionare adeguatamente è riconducibile alla formazione/aggiornamento degli addetti nonché alla regolare conduzione di esercitazioni e addestramenti.

In particolare si è rilevato:

- la mancata esecuzione ed analisi di *drills* ed *exercises* o l'utilizzo di scenari non efficaci (A/18.3 – 18.4);
- un non sempre adeguato addestramento del personale responsabile della sicurezza dell'impianto portuale (A/18.1 – 18.2).

4. Misure in atto agli accessi agli impianti portuali e controllo degli stessi (A/14.2.2, B/16.10, B/16.11, B/16.12, B/16.17)

La quarta macro area maggiormente interessata da non conformità - benché di primaria ed essenziale importanza per la security dell'impianto portuale - riguarda le misure di accesso e di controllo. In particolare sono state riscontrate:

- Anomalie di funzionamento dei sistemi di videosorveglianza;
- Recinzioni non adeguate e barriere antintrusione prive di efficacia;
- Illuminazione non idonea allo scopo;
- Assenza o inadeguatezza della prescritta cartellonistica.

6. CONTROLLO PASSEGGERI

Come noto l'applicazione del Decreto Ministeriale n. 154/2009 del Ministero dell'Interno (disciplina dell'affidamento dei servizi di sicurezza sussidiaria⁸) e relative direttive applicative hanno elevato la qualità del servizio previsto, introducendo la figura professionale della Guardie Particolari Giurate (GPG) in ambito portuale.

Le GPG che svolgono servizio nei porti, adeguatamente formate, assolvono oggi delle funzioni integralmente inserite nel ciclo di controllo della sicurezza marittima e di conseguenza richiedono attenzione e controllo sulla loro attività, con specifico riferimento all'impiego e alle modalità del servizio.

Al riguardo, si coglie l'occasione per sensibilizzare le Autorità Designate ad un'attenta attività di verifica in sede di ispezione alle port facilities passeggeri e a continuare a cooperare con gli Uffici della Prefettura interessati alla Maritime Security, Polizia di Frontiera e Polizia Amministrativa della Questura, anche in occasione alle ispezioni del Nucleo di Vigilanza e Controllo di Mininterno⁹.

7 . CONCLUSIONI

Dall'analisi dei dati relativi al 2022 si rileva, in conclusione:

1) Numero di visite alle PFs.

Non tutte le Autorità Designate hanno eseguito le ispezioni richieste dalle direttive del sig. Ministro e confermate dalla Circolare Security 24 var.4 (n. 1 audit programmato per ciascuna port facility).

Preso atto della giustificazione relativa alle realtà portuali non operative, si invitano i Comandi privi di personale ispettore a voler considerare la necessità di ispezionare, comunque, tutti gli impianti portuali operativi attraverso il coinvolgimento dei servizi di coordinamento regionali presso le rispettive Direzioni Marittime.

Ogni Direzione Marittima – nell'ambito della propria attività di coordinamento – dovrà, di conseguenza, attivarsi su richiesta o d'iniziativa per garantire l'esecuzione delle visite attraverso l'invio di ispettori abilitati presso i diversi sorgitori o facendosi a sua volta supportare.

2) Non conformità rilevate nelle attività di verifica

In merito alla tipologia delle non conformità si evidenzia che, anche quest'anno, quelle maggiormente rilevate sono riconducibili alle aree relative alla figura e compiti del PFSO ed al contenuto dei PFSP.

Per quanto concerne le criticità segnalate, occorre coinvolgere PFSO e AdSP nel percorso di costante miglioramento complessivo, a livello locale, nell'applicazione delle misure e procedure di security.

In particolare si deve continuare a:

- prestare la dovuta attenzione, durante la redazione e gli aggiornamenti di PFSA e PFSP, affinché vengano considerati tutti gli aspetti previsti dalle norme applicabili.

In particolare occorre che emerga chiaramente – nel testo di assessment e piani – che sono stati valutati/previsti tutti gli elementi minimi obbligatori di cui all'ISPS Code – A/15.5 e B/ 15.3 -15.4 (PFSA) e A/16.3. e B/16.3 e 16.8 (PFSP).

⁸ Decreto 15 settembre 2009, n. 154: Regolamento recante disposizioni per l'affidamento dei servizi di sicurezza sussidiaria nell'ambito dei porti, delle stazioni ferroviarie e dei relativi mezzi di trasporto e depositi, delle stazioni delle ferrovie metropolitane e dei relativi mezzi di trasporto e depositi, nonché nell'ambito delle linee di trasporto urbano, per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà, adottato ai sensi dell'articolo 18, comma 2, del decreto-legge 27 luglio 2005, n. 144, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2005, n. 155.

⁹ Direttiva n. 557/PAS/U/003004/12982.D(22)5 del 26.02.2015 del Ministero dell'Interno concernente le modalità attuative del DM 154/2009 -Circolare security n. 38 var. 1.

Si riferisce che la completezza dei contenuti di PFSA e PFSP è oggetto di costante scrutinio degli ispettori della Commissione Europea in sede di visita.

- sensibilizzare PFSO e DPFSO all'assolvimento dei compiti loro assegnati dalla normativa applicabile e verificare la formazione e l'aggiornamento del personale impiegato nel dispositivo di security locale;
- monitorare l'esecuzione delle esercitazioni/addestramenti e ispezioni di security nonché la regolare esecuzione degli audit interni a cura di personale indipendente;
- monitorare le attività di ripristino o eventuali realizzazioni temporanee o definitive alle infrastrutture portuali, sensibilizzando nei contesti opportuni le Autorità/Enti interessati.

Il Comando generale, nell'ambito delle attribuzioni del VI Reparto, svolgerà la prevista attività di monitoraggio ed indirizzo sia attraverso il dialogo continuo con i Comandi territoriali, le Autorità coinvolte e gli *stakeholders* sia con verifiche sul campo ai sensi delle disposizioni vigenti.

3) Anomalie procedurali di reportazione

Dall'analisi dei report ispettivi si è avuto modo di evidenziare diverse disarmonie, sia nel contenuto del rapporto annuale che nella tempistica di inoltro dei report ispettivi.

In relazione al contenuto del rapporto annuale è stato rilevato che solo un terzo delle Autorità Designate stilano il "rapporto annuale" nella forma indicata dalla Circolare Security n.24 var.4, permettendo così un'agevole analisi e trattazione della stessa.

In relazione all' inoltro dei report si evidenzia, invece, che di frequente non viene rispettata la tempistica prevista dalla citata Circolare (trasmissione al Comando generale entro 15gg. dallo svolgimento dell'attività) con "ritardi" che arrivano anche a 90-180 gg.

Sul contenuto dei rapporti, inoltre, preme rilevare che - in difformità a quanto previsto dalle circolari di settore - il form relativo all'elenco delle NC/Osservazioni viene inoltrato, spesso, in formato .pdf invece di .exel (necessario per la gestione dello stesso all'interno del DB nazionale) nonché l'inadeguato uso dei menu "a tendina" relativi ai riferimenti normativi, con conseguente difficoltà nella valutazione delle non conformità riscontrate.

Per quanto concerne le criticità sopra segnalate, si sollecitano i Comandi a voler prestare la dovuta attenzione in sede di compilazione ed inoltro dei report, in conformità alle istruzioni di questo Comando generale.