



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime



RELAZIONE ANNUALE 2024

Settore marittimo



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



Ufficio per le investigazioni
ferroviarie e marittime

RELAZIONE ANNUALE 2024

Sintesi delle principali attività istituzionali svolte dall'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime in qualità di Organismo investigativo nazionale (AIB Accident Investigation Body) nel settore marittimo.

*Redazione a cura della
Divisione 1 - Rapporti internazionali ed istituzionali
Divisione 3 – Investigazioni marittime*

È consentito l'utilizzo del contenuto di questa Relazione a condizione che non ne sia alterato il contenuto stesso né si modifichi il contesto di riferimento.

Qualora vengano utilizzate parti di questa Relazione (sezioni, paragrafi, figure o tabelle, allegati) deve essere citata sempre la fonte: "Ufficio per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime – Relazione annuale 2024".

La presente Relazione è disponibile sul sito web dell'Ufficio al seguente indirizzo digifema.mit.gov.it nella sezione "Comunicazione - Relazioni Annuali".

Images source: Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime

UFFICIO PER LE INVESTIGAZIONI FERROVIARIE E MARITTIME
Via Giuseppe Caraci, 36 – 00157 - ROMA

mail: digifema@mit.gov.it **PEC:** digifema@pec.mit.gov.it **sito web:** digifema.mit.gov.it

PREFAZIONE

La Relazione annuale marittima espone le attività condotte dall'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime (di seguito denominato "Ufficio") nel corso dell'anno 2024, in continuità con gli anni precedenti.

L'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime svolge i compiti di cui al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, in materia di incidenti ferroviari, al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, in materia di sinistri marittimi, e all'articolo 15-ter, comma 4, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, in materia di incidenti sulle reti ferroviarie funzionalmente isolate, nelle vie d'acqua interne nazionali e su tutti i sistemi di trasporto ad impianti fissi. L'Ufficio, cui è preposto, nell'ambito della dotazione organica complessiva, un dirigente di livello non generale, cura i rapporti con organismi internazionali, europei e nazionali nelle materie di competenza, in raccordo con gli uffici di diretta collaborazione del Ministro.

L'Ufficio è posto alle dirette dipendenze del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 17 del D.P.C.M. n. 186/2023, non rientra né tra gli uffici di diretta collaborazione, né è sottoposto ai Dipartimenti o alle altre strutture ministeriali che hanno competenza sulla regolazione e sul controllo sia della sicurezza delle reti ferroviarie nazionali e/o regionali sia della sicurezza del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

Il principio di indipendenza dell'Ufficio, oltre che dalla norma vigente sopra indicata, è affermato nella Direttiva emanata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con Decreto Ministeriale n. 3 del 9 gennaio 2024, nella quale è stabilito che:

“Le risorse finanziarie destinate al funzionamento della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime, allocate nel Centro di responsabilità amministrativa Dipartimento per i trasporti e la navigazione, sono assegnate al predetto organismo in relazione alla propria autonomia organizzativa, funzionale e contabile ai sensi dell'articolo 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, come sostituito dall'articolo 20 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50”.

Il Decreto-Legge 22 aprile 2023 n. 44, convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2023, n. 74, ha posto, quale responsabile dell'Organismo investigativo nazionale (allora DiGIFeMa, oggi Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime), un dirigente di livello non generale.

Tale scelta, confermata dal citato D.P.C.M. n. 186/2023, ha determinato la cancellazione tra i Centri di costo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di quello afferente all'ex DiGIFeMa (Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime).

Con rammarico, va segnalato che l'auspicio degli anni precedenti, affinché ci fosse una transizione verso una nuova organizzazione della Direzione, con contestuale consolidamento della autonomia funzionale ed organizzativa necessarie per lo svolgimento del ruolo di Organismo investigativo indipendente, è stato disatteso anche nel 2024.

Come verificatosi negli anni precedenti, infatti, anche il 2024 ha rappresentato un anno delicato per l'Ufficio sia dal punto di vista delle attività investigative sia per le difficoltà che si sono presentate nell'organizzazione complessiva dell'Ufficio, che ha continuato a registrare criticità specialmente in termini di insufficienza della dotazione finanziaria e di difficoltà nella gestione della stessa.

Dopo la prematura scomparsa, nel mese di aprile 2023, del Direttore generale Ing. Marco D'Onofrio, le attività istituzionali e contabili sono state affidate all'unico Dirigente assegnato all'Ufficio (incardinato dal mese di luglio 2021 presso la Divisione 2 ancorché con incarico dirigenziale triennale ex art. 19, comma 6, D.lgs 30 marzo 2001, n. 165), che ha condotto, nel corso dell'anno 2023 e fino alla scadenza dell'incarico (7 luglio 2024), l'attività di coordinamento delle tre Divisioni in cui si articola l'Ufficio:

Div. 1 - Rapporti internazionali ed istituzionali;

Div. 2 - Investigazioni ferroviarie;

Div. 3 - Investigazioni marittime.

Nel corso del 2024, per circa sei mesi, scaduto l'incarico dirigenziale, l'Ufficio non si è avvalso di alcuna figura dirigenziale con notevoli disagi per le attività di ordinaria amministrazione, soprattutto con riferimento alla necessità di incaricare gli investigatori per lo svolgimento delle indagini di sicurezza.

L'Ufficio per le investigazioni marittime – Divisione 3 continua a non avere una figura dirigenziale dedicata con una esperienza specifica del settore.

Nonostante le criticità sopra evidenziate, va rilevato il grande impegno profuso dal personale presente, che ha permesso l'ordinario svolgimento delle attività istituzionali dell'Ufficio e il raggiungimento di tutti gli obiettivi prefissati.

Nello specifico, nel settore marittimo sono state avviate n. 7 investigazioni, ne sono state concluse n. 2 e sono stati pubblicati n. 2 interim report (relazione intermedia ad un anno dall'evento).

A seguito della conclusione di tali indagini, sono state emanate n. 9 raccomandazioni di sicurezza nel settore marittimo.

Le relazioni di indagine sono state pubblicate sul sito web istituzionale dell'Ufficio nella sezione "Marittimo" (www.digifema.mit.gov.it).

Nel corso dell'anno 2024 è, inoltre, proseguita l'attività di analisi e valutazione delle domande di iscrizione all'elenco di esperti in materia di tecnica e normativa ferroviaria e marittima (decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, art. 20, co. 7 e decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, art. 4, co. 4) che ha consentito di integrare il numero di esperti esterni di cui si avvale l'Organismo investigativo.

In particolare, nel corso dell'anno 2024, a seguito di specifiche istanze di iscrizione, sono stati inseriti in elenco n. 4 nuovi esperti del settore marittimo.

In continuità con quanto già avviato negli anni precedenti, nel corso del 2024 l'Ufficio ha partecipato ad incontri istituzionali ed internazionali impegnandosi fattivamente in attività finalizzate alla promozione di una più ampia diffusione della cultura della sicurezza in campo marittimo.

In definitiva, si ritiene importante far presente come, anche nel 2024, l'Ufficio sia stato particolarmente impegnato nelle attività finalizzate alla trasparenza dell'azione investigativa, alla semplificazione delle procedure ed alla continua ricerca di miglioramento nell'informatizzazione di tutti i flussi informativi connessi alle segnalazioni, da parte di tutti gli stakeholders di eventi incidentali nel settore dei sistemi di trasporto ferroviario, marittimo e a impianti fissi.

Da questo punto di vista, è necessario sottolineare come il personale dell'Organismo Investigativo abbia svolto, con elevata professionalità, tutte le attività richieste, ricorrendo anche al lavoro agile con condivisione dei documenti di lavoro tramite applicativo SharePoint e l'utilizzo diffuso delle piattaforme (Teams, Webex) messe a disposizione dall'Amministrazione.

Ciò ha consentito di operare da remoto su tutte le attività istituzionali di competenza - comprese quelle relative ai rapporti internazionali, comunitari e nazionali - garantendo la partecipazione dell'Ufficio alle principali riunioni di settore promosse nel corso dell'anno.

Roma, 30 settembre 2025

IL DIRIGENTE
Ing. Emanuele Abbasciano

SOMMARIO

PREFAZIONE	3
FOREWORD	6
PARTE 1 INTRODUZIONE ALL’ORGANISMO INVESTIGATIVO	7
1.1 RUOLO E FUNZIONI	8
1.2 PRINCIPI ORGANIZZATIVI DELL’UFFICIO PER LE INVESTIGAZIONI FERROVIARIE E MARITTIME (AIB ITALIANO)	9
1.3 SISTEMI INTEGRATI A SUPPORTO DELLE INVESTIGAZIONI	10
PARTE 2 IL PROCESSO INVESTIGATIVO	14
2.1 ISTITUZIONI COINVOLTE NELLE ATTIVITÀ INVESTIGATIVE NEL SETTORE MARITTIMO	15
.....	15
2.2 SOGGETTI TERZI COINVOLTI NELLE ATTIVITÀ INVESTIGATIVE	15
2.3 RAPPORTI INTERNAZIONALI ED ISTITUZIONALI	16
2.4 BD SIGE: I DATI SU EVENTI INCIDENTALI PERVENUTI NEL 2024	17
<i>2.4.1 DISTRIBUZIONE INCIDENTI ED INCONVENIENTI NEL SETTORE MARITTIMO NEL CORSO DEL 2024.</i>	17
PARTE 3 LE INVESTIGAZIONI NEL 2024	20
3.1 INVESTIGAZIONI AVVIATE	21
NEL CORSO DEL 2024 SONO STATE AVVIATE LE SEGUENTI INCHIESTE:	21
PARTE 4 LE RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA	59
.....	60
4.1 RACCOMANDAZIONI EMESSE NEL 2024	60

FOREWORD

The Accident Investigation Body (**AIB**), called Railway and maritime investigations Office, is an independent institution falling within the jurisdiction of the Ministry of Infrastructure and Transport.

Its main task is to investigate damage, accidents and incidents in the **maritime and inland waterways transport sector in Italy**.

According to the pertinent legislation, the Railway and maritime investigations Office's investigations are not intended to apportion blame or liability, but rather have the solely preventative purpose of improving maritime and railway safety and avoiding railway incidents and maritime accidents in the future.

By means of this annual report, the Railway and maritime investigations Office seeks to:

- provide information about investigation activities carried out during the year;
- provide statistical information about the damage, accidents and incidents investigated by the Accident Investigation Body; and
- explain the implementation status of the recommendations made by the Accident Investigation Body.

The annual report contains general information about the investigation activities; it does not contain detailed information about individual investigations.

The investigation reports on accidents and incidents as well the annual reports may be found on the website of the Railway and maritime investigations Office (digifema.mit.gov.it).

- **Chapter 1:** contains a brief introduction to the Accident Investigation Body.
- **Chapter 2:** describes the main institutional and private subjects involved in the investigative activities carried out as well as the most significant institutional activities carried out by Railway and maritime investigations Office in 2024.
- **Chapter 3:** provides an overview of the Accident Investigation Body's investigation activities in 2024. It includes figures for cases received and concluded, which provides a greatly simplified picture, since investigations vary widely in their scope and form.
- **Chapter 4:** provides an overview of the recommendations made by the Accident Investigation Body in 2024.



PARTE 1

INTRODUZIONE ALL'ORGANISMO INVESTIGATIVO

La presente relazione annuale 2024 verterà sulle attività svolte dall'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime, istituito a far data dal 29 dicembre 2023 con il DPCM n. 186 "Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" il quale, all'art. 17, primo comma ha istituito l'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime, quale organismo che opera nell'ambito del Ministero e alle dirette dipendenze del Ministro e che "svolge, anche in collaborazione con ANSFISA e in raccordo con gli uffici di diretta collaborazione del Ministro, i compiti di cui al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, in materia di

sicurezza delle ferrovie, al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, in materia di sinistri marittimi, e all'articolo 15-ter, comma 4, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, in materia di incidenti sulle reti ferroviarie funzionalmente isolate, nelle vie d'acqua interne nazionali e su tutti i sistemi di trasporto ad impianti fissi, cui è preposto, nell'ambito della dotazione organica complessiva, un dirigente di livello non generale. L'Ufficio cura i rapporti con organismi internazionali, europei e nazionali nelle materie di competenza, in raccordo con gli uffici di diretta collaborazione del Ministro".

1.1 RUOLO E FUNZIONI

Le attività investigative nel settore marittimo svolte dall'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime vengono realizzate secondo quanto indicato dalle seguenti norme.

NORME ORGANIZZATIVE

DPCM 30 ottobre 2023 n. 186 "Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" che ha sostituito ed abrogato il precedente DPCM 23 dicembre 2020 n. 190.

D.M. 30 maggio 2024, n. 151 recante norme in materia di rimodulazione, individuazione e definizione del numero e dei compiti degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

NORME RELATIVE ALLE FUNZIONI

Decreto interministeriale 9 maggio 2022, n. 127 che fissa i requisiti atti a garantire l'indipendenza degli investigatori dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime. Il decreto fissa gli adempimenti necessari per la nomina degli investigatori e le condizioni per l'iscrizione nell'elenco degli esperti - suddiviso per categorie - da cui l'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime può attingere per il conferimento di incarichi ad esperti esterni.

Direttiva (UE) 2009/18 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che

modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165 sulle inchieste sui **sinistri marittimi** (che ha recepito ed attuato la direttiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio).

Regolamento n. 1286/UE del 9 dicembre 2011 recante l'adozione di una metodologia comune d'indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi a norma dell'articolo 5, paragrafo 4, della direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS). La **Regola I/21** fissa l'obbligo per l'amministrazione di bandiera di investigare i sinistri marittimi occorsi alle navi battenti la propria bandiera dai quali si possono trarre utili elementi ai fini del miglioramento delle norme esistenti e, altresì, a fornire i risultati delle investigazioni all'IMO.

Capitolo XI-1 – Misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima. Regola 6 – Introduce requisiti aggiuntivi per l'indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi; in particolare lo Stato Membro è invitato ad effettuare le indagini sui sinistri tenendo in considerazione le disposizioni

contenute nella Risoluzione **MSC.255 (84)** relativa a Codice delle inchieste sui sinistri.

Convenzione internazionale sul Lavoro Marittimo (ILO – MLC, 2006). La Regola 5.1.6 della Convenzione MLC obbliga lo Stato membro a procedere ad un'inchiesta ufficiale su ogni sinistro marittimo grave che ha comportato feriti o perdite di vite umane che coinvolge una nave battente la sua bandiera. Il rapporto di tali inchieste deve, di norma, essere reso pubblico.

Risoluzione MSC.255 (84) adottata il 16 maggio 2008. Codice degli standard internazionali e delle raccomandazioni per le inchieste sui sinistri e gli

incidenti marittimi, obbligatorio dal 1° gennaio 2010, data di entrata in vigore della nuova Regola SOLAS XI-1/6 “Requisiti supplementari per le investigazioni sui sinistri marittimi”. Il Codice IMO si pone come obiettivo la realizzazione di un approccio comune degli Stati nello svolgimento delle indagini sui sinistri, per ricercare le cause tecniche dei sinistri marittimi in modo da trarne tutti gli insegnamenti possibili ai fini di migliorare la sicurezza marittima.

Risoluzione IMO A.1075(28) adottata il 4 dicembre 2013. Linee guida per assistere gli investigatori nell'attuazione del Codice delle inchieste sui sinistri- Risoluzione MSC. 255(84).

1.2 PRINCIPI ORGANIZZATIVI DELL'UFFICIO PER LE INVESTIGAZIONI FERROVIARIE E MARITTIME (AIB ITALIANO)

L'obiettivo fondamentale dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime è il miglioramento dei livelli di **sicurezza nel settore ferroviario, marittimo, nei sistemi di trasporto ad impianti fissi e nella navigazione interna.**

Tale obiettivo viene perseguito mediante lo svolgimento di attività “investigative”, che consistono nella individuazione delle cause degli incidenti o inconvenienti di esercizio, e **si traduce nella formulazione di Raccomandazioni di sicurezza.**

Il principio di indipendenza dell'Ufficio per le **investigazioni ferroviarie e marittime** è stabilito dalle norme vigenti indicate nel precedente paragrafo 1.1. della presente Relazione nonché dai seguenti provvedimenti:

Direttiva generale per l'attività del Ministero 2024 (Decreto Ministeriale n. 3 del 9 gennaio 2024 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti concernente gli indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per il 2024);

PIAO Piano Integrato di Attività e Organizzazione della Pubblica Amministrazione 2024-2026.

L'azione investigativa indipendente dell'Ufficio è

finalizzata all'attuazione di tre principi fondamentali di trasparenza:

- l'organismo conduce l'inchiesta in maniera trasparente e mette in condizione le parti coinvolte, soprattutto quelle che hanno responsabilità connesse alla sicurezza, di essere aggiornate sullo stato di avanzamento dell'inchiesta e di poter formulare pareri ed osservazioni e/o informazioni attinenti all'indagine stessa;
- il processo di informazione e consultazione viene svolto dall'Ufficio anche tramite la pubblicazione delle informazioni relative alle indagini sul sito web istituzionale e non è finalizzato a stabilire colpe o responsabilità;
- l'azione investigativa viene svolta in piena autonomia funzionale ed organizzativa rispetto a qualsiasi altro soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con i compiti assegnati all'organismo dalla norma; al riguardo, l'organismo ha la facoltà di valutare le informazioni ricevute nel corso della consultazione con le parti, ai fini della predisposizione della relazione di indagine.

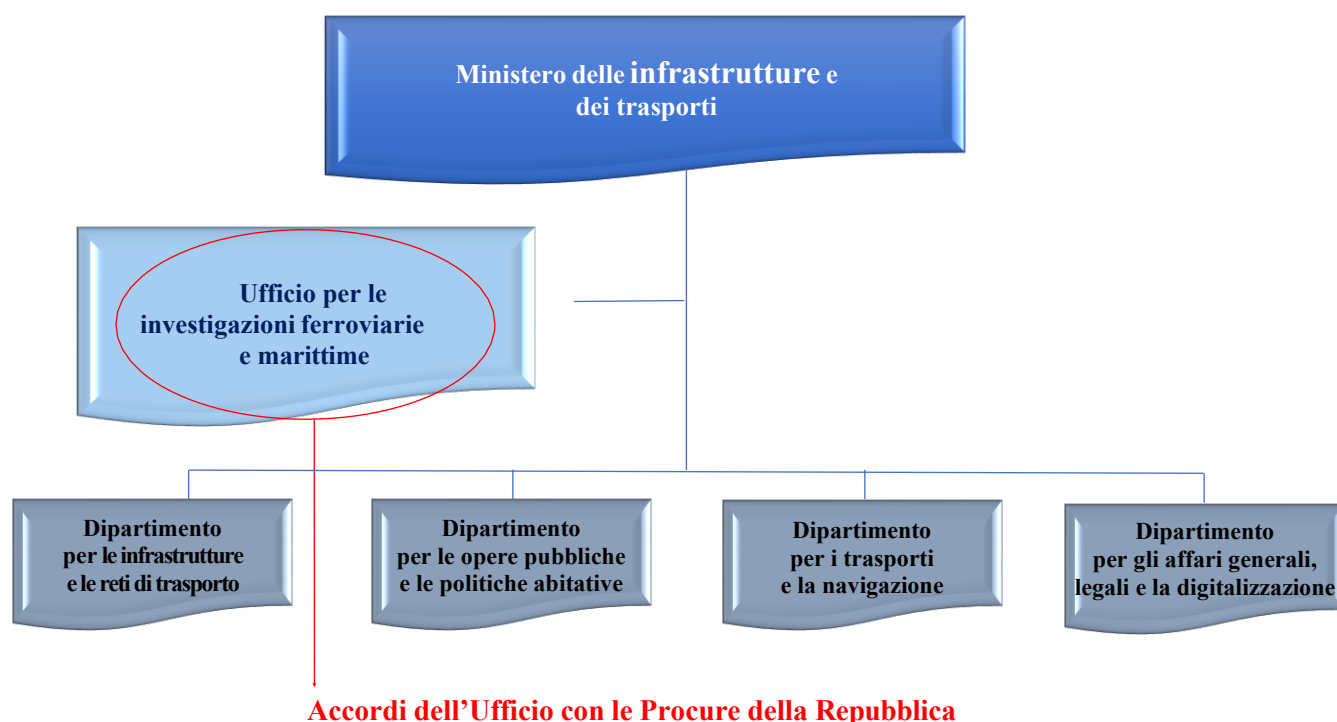
L'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime assolve ai propri compiti in **piena autonomia funzionale, organizzativa e contabile**, con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente ed è costituita da personale in possesso di conoscenze operative e di esperienza pratica nelle materie attinenti i compiti investigativi.

L'Ufficio è posto alle dirette dipendenze del Ministro, non rientra né tra gli uffici di diretta collaborazione né è sottoposta ai dipartimenti o altre strutture ministeriali che hanno competenza sulla regolazione e sul controllo sia della sicurezza delle reti ferroviarie nazionali e/o regionali sia

della sicurezza del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

Infine, l'indipendenza dell'attività investigativa dell'**Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime** dall'Autorità giudiziaria è regolata dagli appositi Accordi stipulati negli anni passati con le singole Procure della Repubblica.

1 - Schema raffigurante l'operatività dell'Ufficio nell'ambito del Ministero e alle dirette dipendenze del Ministro (rif. DPCM n. 186 del 2023).



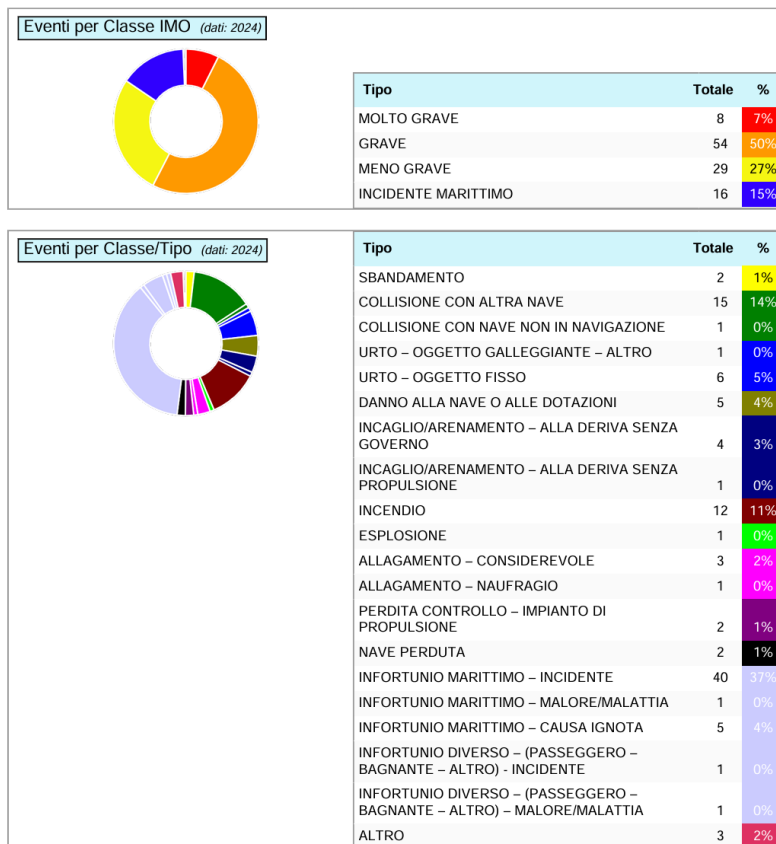
1.3 SISTEMI INTEGRATI A SUPPORTO DELLE INVESTIGAZIONI

BANCA DATI SIGE

L'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime, in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente, acquisisce i dati relativi ai sinistri marittimi da tutti i soggetti preposti (Comando generale delle Capitanerie di Porto, Armatori, Ambasciate, Consolati, AIB, etc.) e successivamente elabora ed analizza i dati stessi. Tale attività viene svolta tramite la **Banca dati SIGE**, che costituisce lo strumento di analisi fondamentale utilizzato per monitorare tutti gli eventi incidentali, anche solo potenzialmente

pericolosi. L'accesso alla banca dati avviene tramite l'area riservata, presente sul sito web della direzione, mediante credenziali fornite agli operatori; per accedere alla **BD SIGE** consultare la pagina web digifema.mit.gov.it/sige/accesso-al-sistema/. Le segnalazioni marittime ricevute via pec dalle Capitanerie di Porto vengono inserite in Banca dati SIGE e per ognuna viene creato un fascicolo con i relativi aggiornamenti anche successivamente acquisiti.

2 - Dashboard di visualizzazione dati estratti dalla Banca dati SIGE nel 2024



BANCA DATI EMCIP

Come previsto dalla Direttiva 2009/18/CE, i dati sui sinistri e gli incidenti marittimi ricevuti dalle Capitanerie di Porto sono inviati all'EMCIP, la

banca dati elettronica europea istituita dalla Commissione e denominata piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP).

BANCA DATI GISIS (Global Integrated Shipping Information System)

La banca dati GISIS viene periodicamente aggiornata con l'invio delle relazioni finali di

indagine, caricate sull'EMCIP e trasferite poi nella Banca dati dell'IMO.

IL SITO WEB

Nel 2024 è continuato l'aggiornamento del sito web dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime al seguente indirizzo digifema.mit.gov.it. La revisione grafica del contenuto del sito è stata effettuata in conformità con le Linee Guida AGID di design dei siti web

della PA, anche con inserimento di immagini e notizie a scorrimento (creazione di una sezione dinamica e di box con evidenza delle attività svolte).

FORMAZIONE DEL PERSONALE DIPENDENTE INVESTIGATIVO, PROMOZIONE ISTITUZIONALE, STUDI DI SETTORE

Nel 2024 è proseguita l'attività di formazione del personale investigativo della Direzione in materie tecniche. In particolare, un funzionario della Divisione ha seguito online il primo meeting su Remotely Operation Vehicle (ROV), organizzato dall'EMSA per diffondere le attività svolte e le potenzialità dell'utilizzo del ROV nelle investigazioni.

Infine, l'Ufficio ha investito nella formazione, con la somministrazione di corsi per il potenziamento della lingua inglese.

Inoltre, due funzionari della Divisione 3 hanno dato la propria adesione per partecipare ad un corso di formazione avanzato per investigatori organizzato da EMSA Academy nel 2025.

STUDIO INCENDI A BORDO DELLE NAVI TRAGHETTO

Lo studio, avviato nel 2023, è finalizzato a migliorare le condizioni generali di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo nella navi traghetto, vista la frequenza degli incendi sviluppati a bordo e considerato che l'incendio che si sviluppa all'interno dei garage dei traghetti (ro-ro, ro-pax, car carrier, ecc.) presenta caratteristiche particolari, a causa dell'interessamento di veicoli dotati di un proprio apparato motore endotermico a combustibile liquido e di un proprio impianto elettrico. Inoltre, le elevate dimensioni dei locali interessati e alcuni particolari fattori di rischio, come ad esempio i garage aperti, gli impianti di refrigerazione di veicoli e rimorchi, le autovetture elettriche ed ibride e più in generale l'impiego di batterie (come quelle agli ioni di litio) aventi comportamenti particolari in caso di incendio hanno contribuito a rendere significativi questa tipologia di incidenti. Lo studio, ancora in corso, si propone di esaminare gli eventi di interesse avvenuti a partire dal 2010, esaminare i provvedimenti presi dalle autorità nazionali ed internazionale ed individuare eventuali ulteriori raccomandazioni utili a prevenire o ridurre le conseguenze degli incendi nei garage delle unità navali tipo traghetto. Questo anche alla luce del continuo aumento sia numerico che dimensionale dei traghetti, in particolare quelli gestiti da armatori italiani e che scalano porti italiani. Per meglio orientare le attività relative all'analisi delle cause e dell'andamento dell'incendio, nel corso del 2024 è stata effettuata una disamina preliminare degli

incendi simili a quelli caratterizzati dall'incendio di un automezzo dotato di gruppo frigorifero alimentato elettricamente). A tale scopo, sulla base di una ricerca sul sito GISIS - Global Integrated Shipping Information System dell'IMO e sul sito dell'agenzia europea EMSA e di informazioni fornite da alcune Capitanerie di Porto, sono stati individuati 51 eventi, per i quali si sono analizzate le caratteristiche principali della nave e dell'evento le fonti informative (documentazione, interviste, ecc.) reperite ed esaminate, la descrizione dell'evento ed infine sono riassunti alcuni aspetti ritenuti significativi.



La foto mostra il cofano di un'auto da cui si ritiene si sia originato l'incendio della Victoria Seaways (foto tratta dal report dell'autorità lituana)

ATTIVITA' SVOLTE PER L'ANALISI DELLA PROPOSTA DI MODIFICA DELLA DIRETTIVA 2009/18/CE

Nel corso del 2024 la Divisione ha continuato a fornire il proprio contributo al processo di revisione della Direttiva 2009/18 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli

incidenti nel settore del trasporto marittimo, inviando commenti ed osservazioni alla rappresentante del MIT a Bruxelles.

A conclusione della procedura di valutazione da parte dei competenti organi comunitari, in data 6 dicembre 2024 è stata pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea la nuova Direttiva (UE) 2024/3017 che modifica la Direttiva 2009/18 del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto

marittimo e che abroga il regolamento (UE) n. 1286/2011 della Commissione.

La Divisione 3 ha fornito il proprio contributo all'Ufficio legislativo in merito alle informazioni da inserire nell'allegato alla legge di delegazione europea.

PROCEDURA DI SEGNALAZIONE UNICA DI SINISTRI

Nel corso del 2024, con l'intento di semplificare e razionalizzare le attività dell'Ufficio, di migliorare la raccolta di dati relativi agli eventi incidentali anche in ambito marittimo e nelle more della definizione di una convenzione con le 180 Capitanerie di Porto, analogamente a quanto già avviene per il settore ferroviario e dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, si è proceduto alla predisposizione di una prima bozza di circolare atta

a porre in essere nuove procedure per la segnalazione dei sinistri marittimi, tramite la Banca dati SIGE. Tale bozza, nei primi mesi del 2025 è stata condivisa con il competente Ufficio Sinistri del Reparto VI del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, in modo tale da arrivare alla formulazione definitiva della stessa Circolare per una sua auspicabile entrata in vigore nel 2026.



PARTE 2

IL PROCESSO INVESTIGATIVO



2.1 ISTITUZIONI COINVOLTE NELLE ATTIVITÀ INVESTIGATIVE NEL SETTORE MARITTIMO

Le attività investigative condotte nel corso del 2024 hanno visto il coinvolgimento, sotto vari aspetti, dei seguenti attori istituzionali:

- **Ministero delle infrastrutture e trasporti**, in quanto Amministrazione competente a svolgere indagini statistiche e monitoraggio sui sinistri marittimi.
- **Ministero della Giustizia**, in quanto Amministrazione competente in materia di coordinamento delle attività giudiziarie sugli incidenti ferroviari; inoltre, in fase di svolgimento delle inchieste tecniche ed in relazione a quanto stipulato negli Accordi siglati con le 140 Procure, sono state contattate le **singole Procure della Repubblica**, competenti territorialmente.
- **Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto** in quanto Amministrazione competente in materia di regolazione normativa del settore marittimo.
- **Agenzia Sicurezza Marittima Europea (EMSA)**, in quanto organismo comunitario per la sicurezza marittima informato di tutte le indagini avviate; inoltre, tutte le investigazioni avviate e le Raccomandazioni emanate dall' Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime vengono notificate all'EMSA, con inserimento nella Banca dati EMCIP.

L'elenco delle Raccomandazioni emanate dall' Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime nel 2024 e trasmesse all'EMSA può essere visionato sul sito istituzionale dell'Organismo Investigativo al seguente link:

digifema.mit.gov.it/raccomandazioni/

- **Permanent Cooperation Framework (PCF)**: l'obiettivo del *Quadro di cooperazione permanente* "PCF" per le inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo, istituito dagli Stati membri in stretta collaborazione con la Commissione, è fornire un forum operativo che consenta agli organi investigativi degli Stati membri di cooperare come previsto dall'articolo 10 della direttiva 2009/18/CE.
- **Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco**, quale organismo tecnico dello Stato esperto in materia di prevenzione incendi a supporto delle attività investigative nelle situazioni di incidenti ferroviari o sinistri marittimi caratterizzati da incendio.

- **Enti locali.**

2.2 SOGGETTI TERZI COINVOLTI NELLE ATTIVITÀ INVESTIGATIVE

Durante il 2024 c'è stata una intensa collaborazione con gli Organismi investigativi di altri Stati membri dell'Unione Europea: in particolare con l'Organismo maltese, panamense, portoghese, belga, inglese. La collaborazione è stata necessaria per gli inserimenti degli eventi incidentali nella Banca dati EMCIP, per supporto nel reperimento di informazioni tecniche da società di armatori italiani o dalle Capitanerie di Porto. In particolare, si è avviata la collaborazione con l'Organismo investigativo inglese MAIIB per

fornire un supporto alle attività di indagine legate al naufragio dello yacht "BAYESIAN" avvenuto nell'agosto del 2024 in Sicilia, per facilitare i contatti e lo scambio di informazioni con la Capitaneria di Porto di Porticello e la Procura di Termini Imerese.

Si è avviata una collaborazione anche con l'Autorità marittima delle Cook Island, relativamente all'incendio occorso a bordo dello yacht "ATINA", avvenuto nell'agosto 2024 a largo di Olbia.

Organismi investigativi di altri Stati Membri dell'Unione Europea con i quali sono in atto collaborazioni su indagini in corso:

- Organismo investigativo HBMCi greco: collaborazione nell'ambito dell'incendio occorso a bordo della nave Passenger/RO-RO CARGO "Euroferry Olympia";
- In qualità di Stato sostanzialmente interessato (SIS), continua la collaborazione in merito all'incendio avvenuto il 03.07.2023 nel porto di Newark con il coinvolgimento della M/N "GRANDE COSTA D'AVORIO", con l'USCG (United States Coast Guard) leader nella conduzione dell'investigazione in corso;
- Organismo investigativo portoghese, Stato sostanzialmente interessato per evento incidentale a bordo della M/N "BBC WASHINGTON".

2.3 RAPPORTI INTERNAZIONALI ED ISTITUZIONALI

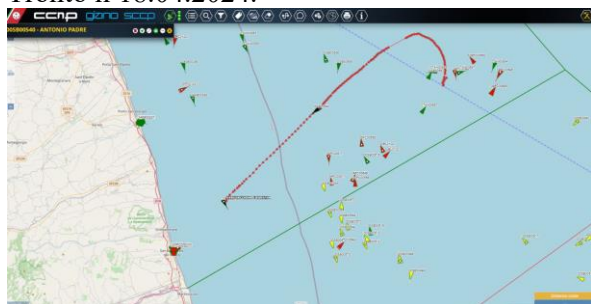
AGENZIA EMSA

Nel corso dell'anno 2024 sono state effettuate due ispezioni a mezzo ROV (Remotely Operated Vehicle) in collaborazione e col supporto dell'EMSA (European Maritime Safety Agency) e la partecipazione delle Capitanerie di Porto di Olbia e di San Benedetto. In particolare, ad aprile si è svolta l'operazione riguardante l'ispezione del relitto dell'unità da pesca "ALEMAX II" coinvolta nella collisione con la M/N "SHARDEN" a largo di Olbia il 10.08.2023.



Riprese M/P "ALEMAX II"

Nel mese di luglio è avvenuta l'ispezione del relitto dell'unità da pesca "ANTONIO PADRE", affondata successivamente alla collisione con una piattaforma off-shore a largo di San Benedetto del Tronto il 18.04.2024.



Rotta M/P "ANTONIO PADRE"



Riprese danni M/P "ANTONIO PADRE"

Tali sopralluoghi hanno permesso di ispezionare i relitti ottenendo importanti informazioni utili allo svolgimento delle inchieste.

EMCIP UG16 – User group EMCIP

Il 20 novembre 2024, con riferimento al settore marittimo, il personale della Divisione investigazioni marittime ha partecipato online all'EMCIP UG16 – user group di aggiornamento sull'utilizzo della Banca dati EMCIP.

PCF - workshop su Human element

Il 21 novembre 2024 il personale della Divisione Investigazioni marittime ha partecipato online al PCF workshop su Human element. Il workshop, al quale hanno partecipato 18 rappresentanti dei paesi membro, prevedeva i seguenti argomenti:

1. Presentazione del processo decisionale operativo nelle inchieste marittime (EQUINOR).
2. Presentazione sulla stesura dei rapporti (DMAIB)
3. Esercizi di gruppo su rapporti di sicurezza fittizi e discussione in plenaria.

Durante il workshop si è affrontata la possibilità di un approccio sistemico nella conduzione di un'indagine, con un focus sull'elemento umano e sulle interrelazioni con gli altri aspetti determinanti nell'analisi di un incidente.

2.4 BD SIGE: I DATI SU EVENTI INCIDENTALI PERVENUTI NEL 2024

Nel 2024 la gestione delle segnalazioni di incidenti tramite la **Banca dati SIGE** ha consentito a questo Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime di ricevere **114** segnalazioni nel settore marittimo, numero confrontabile con quelle ricevute nel 2023.

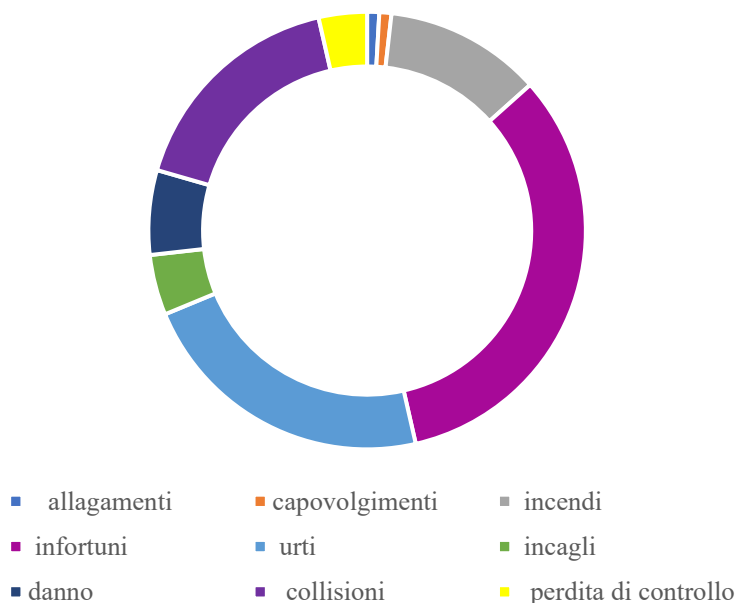
Il riepilogo degli eventi incidentali relativi ai diversi sistemi di trasporto e segnalati in Banca dati SIGE nel corso del 2024 è consultabile al seguente link: [digifema.mit.gov.it/dati e statistiche/](https://digifema.mit.gov.it/dati_e_statistiche/)

2.4.1 Distribuzione incidenti ed inconvenienti nel settore marittimo nel corso del 2024

Gli eventi segnalati nel corso del 2024 sono così suddivisi:

- 1 allagamento
- 1 capovolgimento
- 13 incendi
- 37 infortuni
- 25 urti
- 5 incagli
- 7 danno
- 19 collisioni
- 4 perdita di controllo

3 - Incidenti occorsi 2024 nel settore marittimo



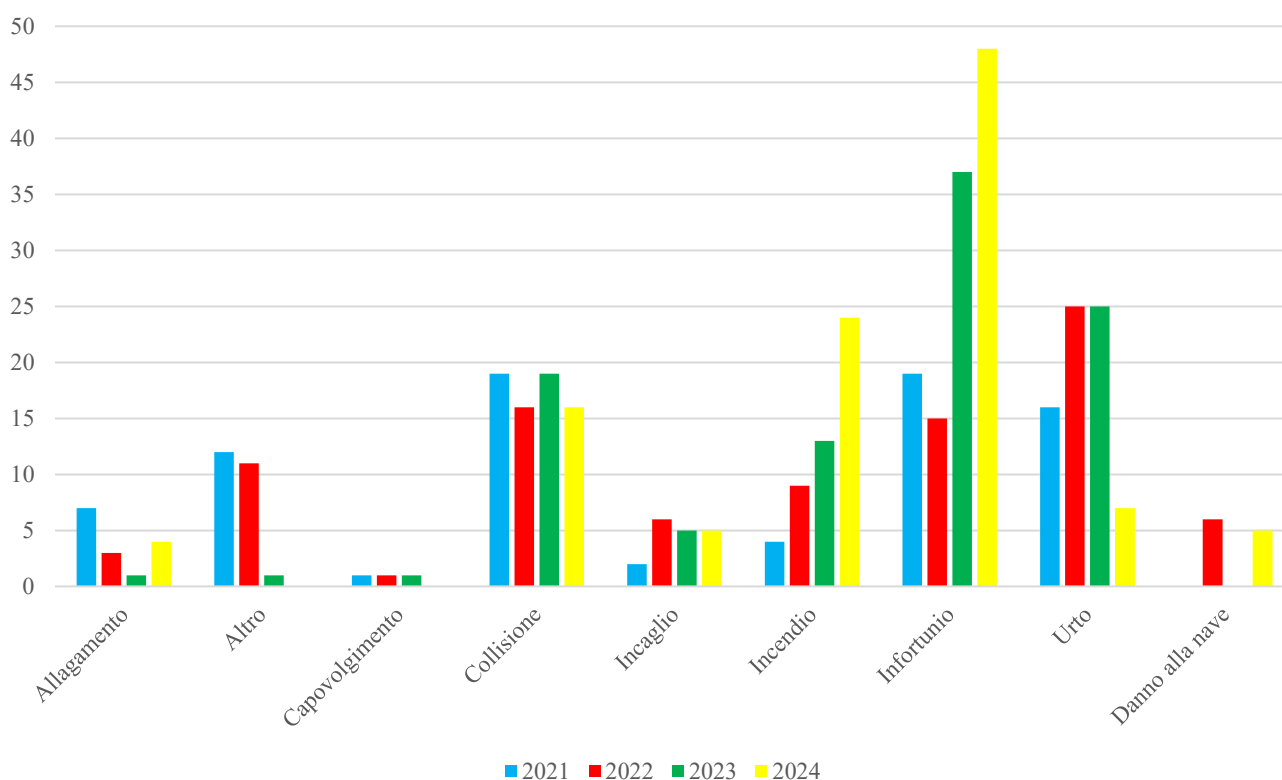
Nel 2024, la gestione delle segnalazioni di eventi nel settore marittimo ha consentito a questo Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime di ricevere e gestire, tramite la BD SIGE, **114**

segnalazioni di incidenti e sinistri marittimi. Nella figura di seguito riportata è rappresentato l'andamento dei sinistri nel periodo 2021-2024 suddiviso per tipo di evento.

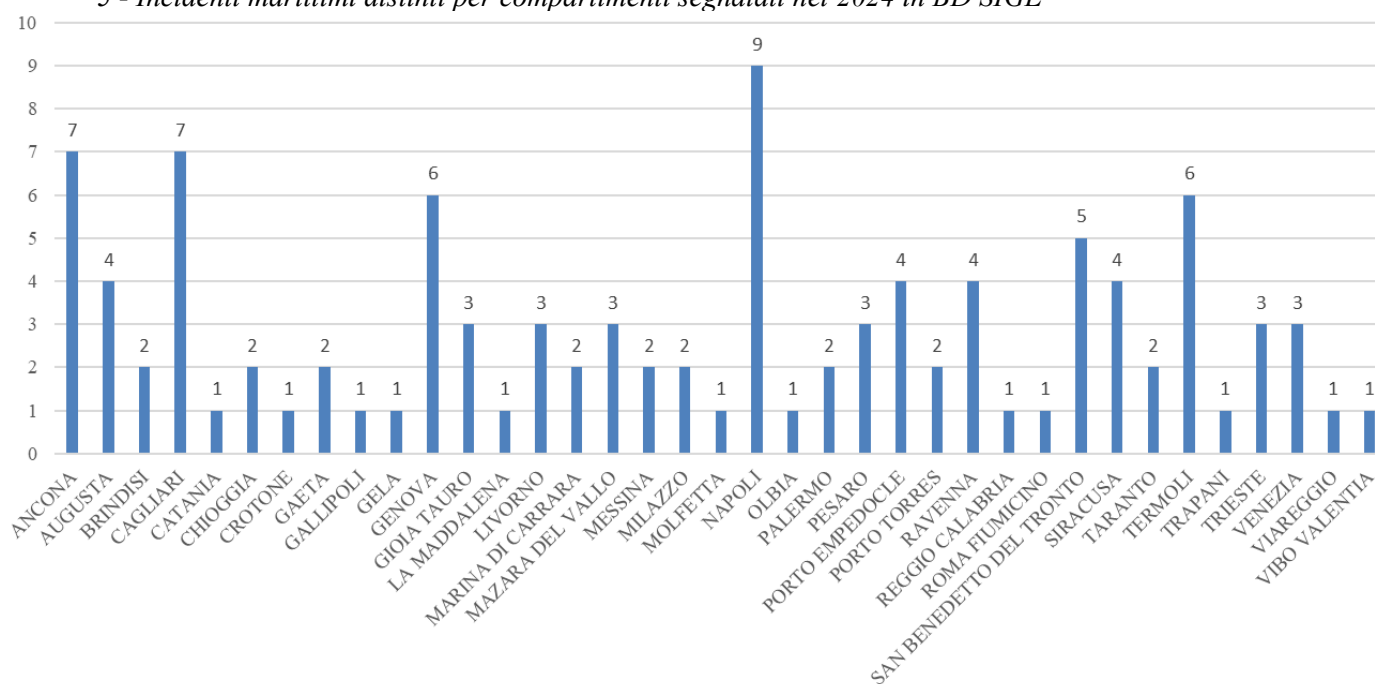


RELAZIONE ANNUALE SETTORE MARITTIMO 2024

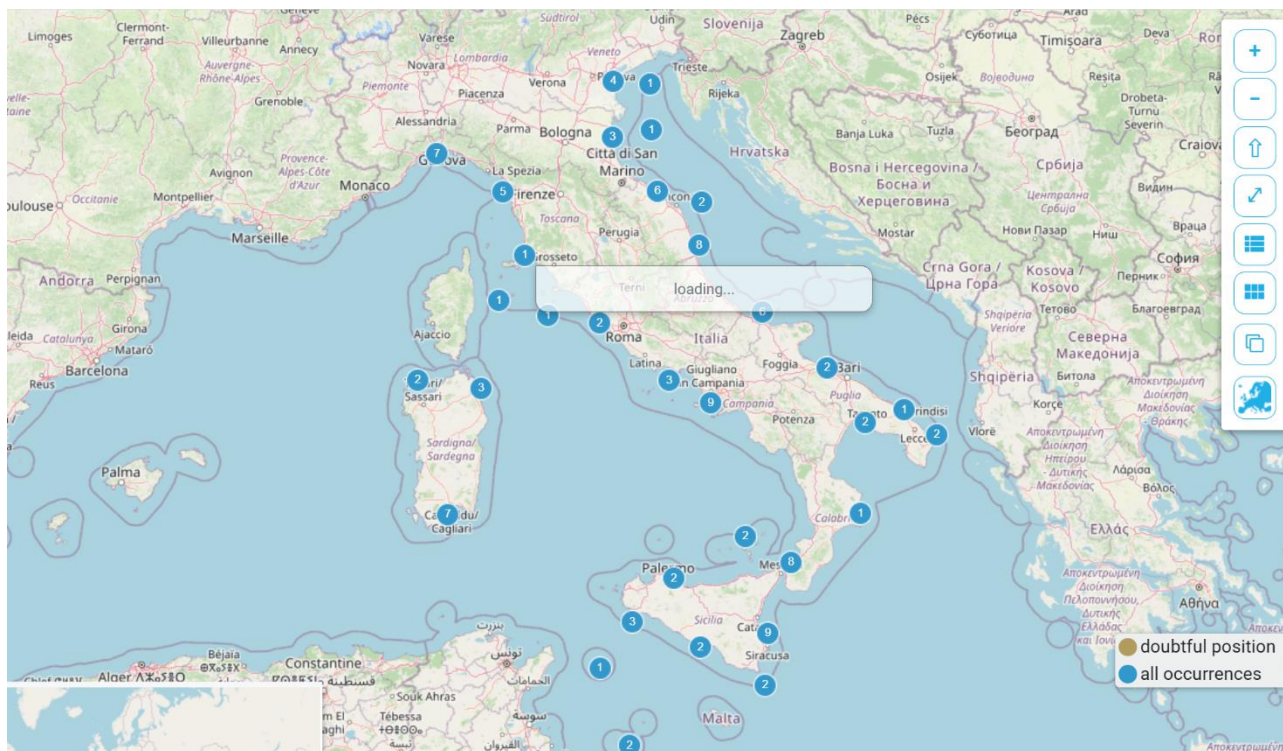
4 - Incidenti marittimi segnalati nel quadriennio 2021-2024 in BD SIGE



5 - Incidenti marittimi distinti per compartimenti segnalati nel 2024 in BD SIGE



6 – Rappresentazione geografica eventi segnalati nel 2024 in BD SIGE



Nell’ottica del recepimento della nuova Direttiva 2024/3017 del 27.11.2024 che ha previsto che “*Nel caso di un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, l’autorità di inchiesta per la sicurezza effettua una prima valutazione, senza ritardo e comunque entro i due mesi successivi al sinistro marittimo molto grave di cui al paragrafo 1 del presente articolo, per determinare se condurre o meno un’inchiesta di sicurezza. Qualora l’autorità di inchiesta per la sicurezza decida di non condurre un’inchiesta di sicurezza, le ragioni di tale decisione sono registrate e notificate ai sensi dell’articolo 17, paragrafo 3, senza ritardo e comunque entro i due mesi successivi al sinistro marittimo molto grave*”, ampliando di fatto il campo di applicazione della precedente Direttiva, la Divisione 3 ha iniziato a popolare la Banca dati anche degli incidenti occorsi a questi pescherecci, inserendo 31 eventi nel corso del 2024.



PARTE 3

LE INVESTIGAZIONI NEL 2024

È possibile rimanere aggiornati sullo stato delle investigazioni svolte dall'Organismo investigativo consultando il sito web all'indirizzo:

[digifema.mit.gov.it/ investigazioni](https://digifema.mit.gov.it/investigazioni).

Ai sensi dell'art. 7 del D. Lgs. 165/2011, l'Organismo investigativo, a seguito di incidenti molto gravi, svolge obbligatoriamente inchieste di

sicurezza con l'obiettivo di migliorare la sicurezza marittima.

Oltre che sugli incidenti molto gravi, l'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime può decidere di avviare un'investigazione di sicurezza anche su incidenti gravi ritenuti significativi.

3.1 INVESTIGAZIONI AVVIATE

Nel corso del **2024** sono state avviate le seguenti inchieste:

Classificazione IMO	Data evento	Tipo evento	Breve descrizione	Stato
Molto grave	23.03.2024	Infortunio marittimo	Decesso marittimo M/n "GNV ANTARES" - Napoli	<i>Conclusa nel 2025</i>
Molto grave	18.04.2024	Naufragio	Urto contro piattaforma off-shore e successivo naufragio del M/p "ANTONIO PADRE" - San Benedetto del Tronto	<i>Conclusa nel 2025</i>
Molto grave	10.08.2024	Incendio	Incendio a bordo M/y "ATINA" - Olbia	<i>In corso</i>
Molto grave	25.09.2024	Infortunio marittimo	Decesso marittimo M/p "BRIVIDO" - San Benedetto del Tronto	<i>In corso</i>
Molto grave	10.10.2024	Collisione	Collisione con altra nave M/p "EUROPA" - Molfetta	<i>In corso</i>
Molto grave	03.12.2024	Incendio	Incendio a bordo M/n "STAR ISTIND" - Livorno	<i>In corso</i>
Molto grave	11.12.2024	Infortunio marittimo	Decesso marittimo "MIDWAY" - Pesaro	<i>In corso</i>

L'aggiornamento sulle inchieste in corso si può trovare all'indirizzo:

<https://digifema.mit.gov.it/marittimo/investigazioni/indagini-in-corso>

Decesso marittimo a bordo della M/n "GNV ANTARES" – IMO 8503797, durante le operazioni di stivaggio di un semirimorchio nei locali garage avvenuto in data 23 marzo 2024 nel porto di Napoli.

Sintesi

In data 23 marzo 2024 verso le 19:57, il Comandante della motonave denominata "GNV ANTARES" veniva allertato dal Primo Ufficiale di Coperta di un incidente occorso ad un membro dell'equipaggio durante la fase di carico dei veicoli commerciali. La M/N "GNV ANTARES" era in quel momento ormeggiata al posto di ormeggio nr. 12 e prossima alla partenza programmata per le ore 20:00 in direzione Palermo.

Il Comandante si recava nel garage veicoli con il medico di bordo, provvedeva ad informare la sala operativa della Capitaneria di Porto di Napoli e contestualmente richiedeva intervento di un'ambulanza per prestare i primi soccorsi all'infortunato. Nello specifico, si apprendeva che un marittimo, che svolgeva a bordo le mansioni di marinaio era stato investito da un rimorchio nel locale garage della nave e versava in gravissime condizioni.

Il medico di bordo e in seguito il personale del 118 intervenivano con manovre rianimatorie, purtroppo senza successo. Si constatava il decesso alle ore 20.12, in presenza del personale della Capitaneria di Porto di Napoli,

personale del servizio di prevenzione Igiene e Sicurezza sui Luoghi di Lavoro (Servizio PISLL) dell'A.S.L. Il nostromo di servizio informava la sala operativa del Comando del decesso del marittimo alle 20.20 circa. L'incidente avveniva a causa dell'investimento del marinaio da parte di un semirimorchio in retromarcia, movimentato in fase di carico da una ralla. In particolare, il marinaio veniva schiacciato tra il semirimorchio in movimento e un cavalletto di sostegno del rimorchio (figura 1), incastrato nella rampa discendente di accesso alla stiva. Il cavalletto si incastrava durante lo spostamento da parte del marinaio e di un suo collega (Giovanotto di Coperta), al fine di prepararlo a sostenere il rimorchio una volta posizionato.

Naufragio M/p “ANTONIO PADRE” successivo ad urto contro piattaforma off-shore denominata “FABRIZIA” avvenuto il 18.04.2024 a largo di San Benedetto del Tronto.

Sintesi

In data 14.04.2024 alle ore 23.30 LT circa, il motopeschereccio (d'ora in poi M/p) denominato “ANTONIO PADRE”, iscritto al n. SB 540 dei RR.NN.MM. & GG. della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, era partito dal porto di San Benedetto per svolgere attività di pesca. Rientrato per una breve sosta il 16.04.2024 alle ore 00:01 LT e poco dopo ripartito. Alle ore 00.34 LT circa del giorno 18.04.2024, al largo della costa di San Benedetto del Tronto il M/p “ANTONIO PADRE”, durante il rientro dalle attività di pesca, collideva nel punto di coordinate Lat. 43° 02' 26".125 N – Long. 014° 00' 04".595 E, con la piattaforma petrolifera denominata “FABRIZIA”. L'urto frontale alla velocità di 10 nodi circa, provocava uno squarcio sul dritto di prua dell'unità navale, interessando sia l'opera viva che l'opera morta, generando una falla e relativo affondamento. Alle ore 00.44 LT nel punto di coordinate Lat. 43°01.98' N – Long. 013° 59.844' E, il peschereccio “ANTONIO PADRE” affondava. Alle ore 00.54 LT circa, i tre membri dell'equipaggio, venivano recuperati dal M/p “ROBERTA” n. 8PC556 presente in zona.

Incendio a bordo dell'unità da diporto ad uso commerciale denominata “ATINA” avvenuto in data 10 agosto 2024, presso il Golfo di Olbia.

Sintesi

Alle ore 17:45 del 10 agosto 2024, la sala operativa della Capitaneria di Porto di Olbia riceveva segnalazione riguardo una imbarcazione di circa 47 metri con incendio a bordo in posizione LAT. 40°54.6'N LONG. 009°35.2'E. nello specchio acqueo antistante la spiaggia “Le saline” nel golfo di Olbia. Alle ore 17:49 si disponeva l'uscita della dipendente M/V CP 2116 e del RR/E “Mascalzone scatenato”. Si contattavano inoltre i vigili del fuoco per chiedere l'intervento di una loro squadra. Alle ore 18:15 iniziavano le operazioni antincendio in loco da parte del RR/E “Mascalzone scatenato”, assistito dalla M/V CP 2116. Da informazioni raccolte successivamente l'incendio risultava aver avuto origine dal locale garage tender a poppa dell'unità per cause in corso di accertamento. Tutte le persone a bordo dell'unità (in tot. 8 membri dell'equipaggio) erano già in sicurezza su un tender allontanatosi dallo yacht in fiamme. Alle 18:41 arrivava sul posto la dipendente unità GC B41 con a bordo personale dei VV.FF. Alle ore 18:50 le persone, imbarcate sul tender, di nazionalità miste (3 ucraini + 5 turchi), raggiungevano incolumi la spiaggia delle saline. Alle ore 1915z la M/V CP 2116 e il RR/E “Mascalzone scatenato” completavano le operazioni antincendio e l'affondamento dello yacht su un fondale di circa 8,10 metri.

Decesso marittimo a bordo del M/p “BRIVIDO” durante una battuta di pesca avvenuto in data 25 settembre 2024, al largo di Roseto degli Abruzzi.

Sintesi

Il giorno 25.09.2024 alle ore 02.45 circa, a circa 26 miglia al traverso di Roseto degli Abruzzi (TE), durante una battuta di pesca di tipo circuizione del M/p “BRIVIDO” - 09PC600, nella quale venivano utilizzati anche n.3 (tre) battelli ammainati dall'unità principale, mentre veniva effettuata la manovra per calare la rete tra l'unità madre e le unità ausiliarie, il battellino denominato “battello stazzetta” affondava improvvisamente con a bordo 2 marinai. Un marinaio riusciva rapidamente ad avvicinarsi all'unità madre, mentre l'altro perdeva

conoscenza in acqua. Il malcapitato veniva immediatamente recuperato dal M/p "BRIVIDO", ma le operazioni di rianimazione condotte dall'equipaggio davano esito negativo.

Collisione tra M/p “EUROPA” e M/p “SANTA MARIA E FIGLI II” avvenuta in data 10.10.2024 a circa 2 miglia a nord-est del porto di Molfetta.

Sintesi

Il giorno 10/10/2024 alle ore 01:15 circa, il M/P "EUROPA" che presumibilmente dirigeva in rotta di rientro verso il porto di Molfetta (BA) al termine dell'attività di pesca, con una velocità di circa 8 kts, andava ad urtare sulla fiancata di sinistra il M/P "SANTA MARIA E FIGLI II" che si trovava in attività di pesca a strascico, con gli attrezzi in mare, ad una velocità di circa 3 kts con rotta verso levante. A seguito della collisione, tempestivamente i marittimi del M/P "SANTA MARIA E FIGLI II", preso atto dell'imminente affondamento della propria unità, la abbandonavano e si arrampicavano sulla prua del M/P "EUROPA" e assistevano all'effettivo affondamento della suddetta unità. Successivamente il M/P "EUROPA" dirigeva verso il porto di Molfetta (BA) al fine di sottoporre ad assistenza sanitaria i marittimi del M/P "SANTA MARIA E FIGLI II" lievemente feriti.

Incendio a bordo della M/n “STAR ISTIND” ormeggiata nel porto di Livorno in data 03.12.2024.

Sintesi

Il giorno 3 dicembre 2024 alle ore 11:03 circa si rilevava la presenza di un principio di incendio a bordo della M/N "STAR ISTIND" ormeggiata all'accosto 46/47 banchina alto fondale del Porto di Livorno. Si provvedeva a far sbarcare tutto l'equipaggio e organizzare le squadre di emergenza per il primo intervento. Alle ore 11.32 le squadre dei Vigili del Fuoco intervenivano a bordo e alle ore 11.55 comunicavano che l'incendio è stato circoscritto. L'incendio si sviluppava presumibilmente nel crew changing room, interessando aree e locali attigui, e provocando danni gravi ai cavi e alle strumentazioni elettriche di bordo. Non si verificava ferimento di alcun marittimo.

Decesso marittimo a bordo del M/p “MIDWAY” - AN 4055, avvenuto in data 11.12.2024 al largo di Fano (PU).

Sintesi

In data 11 dicembre 2024 alle ore 7:30 circa, a bordo del M/p "MIDWAY" si verificava il decesso di un marittimo per cause ignote.

3.2 INVESTIGAZIONI AVVIATE CON ALTRI ORGANISMI INVESTIGATIVI

Inchieste in corso in collaborazione con altri organismi investigativi:

Organismo investigativo	Data evento	Tipo evento	Nome nave
HBMCI (Grecia)	18/02/2022	Incendio	M/N “EUROFERRY OLMPYA”
FEBIMA (Belgio)	26/07/2022	Decesso marittimo	M/N “MAGNIFICA”
USGC (Usa)	04/07/2023	Incendio	M/N “GRANDE COSTA D’AVORIO”
MAIB (UK)	19/08/2024	Naufragio	M/N “BAYESIAN”

Altre indagini in corso:

Classificazione IMO	Data evento	Tipo evento	Nome nave
Molto grave	18/05/2022	Naufragio	Naufragio del rimorchiatore "FRANCO P" - Bari

3.3 INDAGINI CONCLUSE

Nel corso del **2024** sono state concluse le seguenti inchieste:

Classificazione IMO	Data evento	Tipo evento	Breve descrizione	Data conclusione
Molto grave	03.08.2023	Collisione	Collisione tra M/n "TORTUGA V" e natante da diporto "SAN TROPEZ" - Amalfi	27.09.2024
Molto grave	07.09.2021	Decesso marittimo	Decesso marittimo a bordo del M/n "MELIGUNIS M" - Porto di Livorno	27.12.2024

Collisione tra M/n "TORTUGA V" e natante da diporto "SAN TROPEZ" – Amalfi

In data 03.08.2023, nel tratto di mare compreso tra Punta Capo di Conca ed il Fiordo di Furore (Costiera Amalfitana), si verificava una collisione tra due unità che effettuavano navigazione in direzioni opposte. La motonave denominata "TORUGA V" n. IMO 8870970 iscritta al n. 10851 dei RR.NN.MM. & GG. NAPOLI, stava effettuando una navigazione da l'Isola Li Galli in direzione Amalfi, con un gruppo di circa 80 (ottanta) persone a bordo oltre i membri dell'equipaggio, in occasione di una festa privata. L'unità da diporto di 9 (nove) metri circa, marca Aprea Mare mod. "Smeraldo 9", adibita ad attività di noleggio, stava effettuando una navigazione da Amalfi in direzione Massa Lubrense località Nerano con 5 (cinque) persone a bordo compreso un membro dell'equipaggio. Alle ore 17.45 LT circa del giorno 03.08.2023, nello specchio acqueo antistante il Fiordo di Furore (costiera amalfitana), lato comune di Conca dei Marini, nel punto di coordinate Long. 40°36.40' N - Lat. 014°33.28' E, il motoveliero "TORTUGA V" ed una unità da diporto collidevano. La collisione determinava il semi affondamento del natante, la caduta in mare di tutti i presenti a bordo ed il grave ferimento di una donna successivamente deceduta. I membri dell'equipaggio del motoveliero "TORTUGA V" recuperavano le altre 4 (quattro) persone presenti a bordo del natante da diporto sbalzate in acqua dall'impatto, trasportandole al porto di Amalfi. I naufraghi recuperati, venivano trasferiti all'ospedale di Castiglione di Ravello mentre lo skipper dell'unità presso l'ospedale di Salerno.

Classificazione IMO:

INCIDENTE MOLTO GRAVE

TIPO EVENTO:

COLLISIONE CON ALTRA NAVE

DATA E ORA:

03.08.2023 alle ore 17.45 LT

ATTIVITÀ DELLE NAVI E PARTE DEL VIAGGIO:

in navigazione

LUOGO:

Acque marittime interne – Arcipelago – Acque tranquille

COMPARTIMENTO MARITTIMO:

Salerno

POSIZIONE GEOGRAFICA:

Lat. 40° 36.40' N - Long. 014° 33.28' E

STATO DEL MARE:

0 – CALMO (0 M)

FORZA DEL VENTO:
CONDIZIONI METEO:
VISIBILITÀ:

0 – ASSENTE (0 - 1 NODO)
 SERENO
 OTTIMA (>25.0 NM)



DESCRIZIONE UNITÀ COINVOLTE

M/n “TORTUGA V”

TIPO NAVE:	PASSEGGERI
IDENTIFICATIVO CHIAMATA:	IPFJ
BANDIERA:	ITALIA
NOME:	TORTUGA V
NUMERO IMO:	8870970
NUMERO ISCRIZIONE:	NA10851
LUNGHEZZA TOTALE (m):	36,50
GT (tonn):	196
ANNO DI COSTRUZIONE:	1993
MATERIALE SCAFO:	ACCIAIO
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE:	ALTRO
FASE DEL VIAGGIO:	IN NAVIGAZIONE
PARTE COINVOLTA:	FIANCATA
PORTO DI PARTENZA:	SALERNO (SA)
PORTO DI ARRIVO:	AMALFI (SA)
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO:	ALTRO
GRAVITA' DELL'EVENTO:	MOLTO GRAVE
DANNO ALLA NAVE:	NO
UNITA' AFFONDATA:	NO
UNITA' IMPOSSIBILITATA A PROCEDERE:	NO
PERDITA DI CARBURANTE:	NO
QUANTITA' BUNKER SVERSATO (tonn):	

Natante da diporto “SAN TROPEZ”

TIPO NAVE:	NATANTE DA DIPORTO
IDENTIFICATIVO CHIAMATA:	
BANDIERA:	ITALIA
NOME:	SAN TROPEZ
NUMERO IMO:	
LUNGHEZZA TOTALE (m):	9,00
GT (tonn)	
ANNO DI COSTRUZIONE:	2002
MATERIALE SCAFO:	GRP
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE:	NAZIONALE LOCALE
FASE DEL VIAGGIO:	IN NAVIGAZIONE
PARTE COINVOLTA:	FIANCATA
PORTO DI PARTENZA:	MASSA LUBRENSE
PORTO DI ARRIVO:	
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO:	ALTRO
GRAVITA' DELL'EVENTO:	
DANNI A TERZI:	NO
UNITA' AFFONDATA:	SI
UNITA' IMPOSSIBILITATA A PROCEDERE:	SI
PERDITA DI CARBURANTE:	NO

Conclusioni

Si evidenzia che l'evento risulta dall'interazione tra due catene di fattori occorsi allo stesso tempo, come spesso accade in simili incidenti.

I fattori causali immediati sono riconducibili alle seguenti azioni:

- Il Comandante della M/n “TORTUGA V” avvista per tempo l'unità da diporto “SAN TROPEZ” ma non agisce di conseguenza;
- Il conducente del natante “SAN TROPEZ” non avvista la M/n “TORTUGA V”;
- Il conducente del natante “SAN TROPEZ” vira repentinamente in rotta di collisione inspiegabilmente senza alcun motivo.

Vi è inoltre la mancata manovra di evitamento della collisione da parte del Comandante della M/n “TORTUGA V”.

I fattori causali relativi alle condizioni contestuali (che hanno facilitato gli errori) sono in gran parte comuni ad entrambi gli equipaggi:

- la sottovalutazione del rischio di collisione, soprattutto da parte della M/n “TORTUGA V” ma presente anche nelle azioni del natante “SAN TROPEZ”;
- la scarsa visibilità dovuta al sole contrario e al parabrezza sporco di salsedine;
- l'intenso traffico marittimo in quella zona;
- le attività concomitanti (festa a bordo, musica, rumori) che hanno probabilmente distratto dal comando della nave;
- un probabile basso livello di allerta dovuto alla consuetudine di trovarsi in quel tratto di mare con un alto tasso di traffico di unità da diporto (probabilmente più rilevante per la M/n “TORTUGA V”).

Le condizioni contestuali rilevanti unicamente per l'equipaggio della M/n “TORTUGA V”:

- errata percezione della posizione e direzione del natante “SAN TROPEZ” tanto da non riuscire ad effettuare per tempo la manovra atta ad evitare la collisione;

Le condizioni contestuali rilevanti unicamente per l'equipaggio del natante “SAN TROPEZ”:

- errata percezione della posizione e direzione della M/n “TORTUGA V” (condizione relativa alla fase collisione imminente);

- alterazione stato psico-fisico probabilmente dovuto ad assunzione di alcool o droghe.

Infine, i fattori di supervisione ed organizzativi riguardano:

- la carente attenzione da parte di entrambi i conducenti delle unità, che si trovano spesso in queste condizioni di traffico estremo in quella zona di mare;
- la non ottimale cultura della sicurezza che porta alla sottovalutazione dei rischi, in questo caso di collisione.

Decesso marittimo a bordo del M/n “MELIGUNIS M” - Porto di Livorno

Il giorno 7 settembre 2021 alle ore 12 era programmata la partenza della M/n “MELIGUNIS M” dall'accosto 11 della Nuova Darsena Petroli del Porto di Livorno. Durante le operazioni di disormeggio della M/n “MELIGUNIS M” (IMO 9451214), effettuate con l’ausilio del rimorchiatore portuale “GABRIELLA NERI”, si verificava la rottura di due cavi di ormeggio c.d. "spring di poppa", che colpivano un marittimo di nazionalità filippina impegnato nelle operazioni presso il posto di manovra di poppa, provandone il decesso. Contestualmente alle suddette operazioni di disormeggio e in specchio d’acqua adiacente la banchina di ormeggio della M/n “MELIGUNIS M”, avveniva il passaggio della nave M/n “ECO CATANIA” (IMO 9859571), in uscita dal porto industriale.

Classificazione IMO:

INCIDENTE MOLTO GRAVE

TIPO EVENTO:

INFORTUNIO MARITTIMO/INCIDENTE

DATA E ORA:

07.09.2021 alle ore 12.00 LT

ATTIVITÀ DELLE NAVI E PARTE DEL VIAGGIO:

DISORMEGGIO

LUOGO:

Acque marittime interne-area portuale

COMPARTIMENTO MARITTIMO:

Livorno

POSIZIONE GEOGRAFICA:

Lat. 43° 33.65' N - Long. 010° 17.75' E

STATO DEL MARE:

0 – CALMO (0 M)

FORZA DEL VENTO:

1 – BAVA DI VENTO (2 - 3 NODI)

CONDIZIONI METEO:

SERENO

VISIBILITÀ:

BUONA (>=5.0/<25.0 NM)





DESCRIZIONE UNITÀ COINVOLTE

NOME NAVE	MELIGUNIS M
TIPO NAVE	CHIMICHIERA - PETROLIERA
IDENTIFICATIVO CHIAMATA	IBSV
BANDIERA	ITALIANA
NUMERO IMO	9451214
NUMERO ISCRIZIONE	CATANIA, 55 R.I.
LUNGHEZZA TOTALE (m)	129,50
GT (tonn)	7321
ANNO DI COSTRUZIONE	2008
MATERIALE SCAFO	ACCIAIO
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE	INTERNAZIONALE
ARMATORE	NAVALMED s.r.l.
SOCIETA' DI GESTIONE	AUGUSTEA DUE s.r.l.
SOCIETA' DI CLASSIFICAZIONE	RINA, num. 98243
TIPO DI VIAGGIO	SOSTA IN PORTO, DARSENA
PETROLI, ACCOSTO 11	
FASE DEL VIAGGIO	ALLA PARTENZA
ATTIVITA' IN CORSO	DISORMEGGIO
PARTE COINVOLTA	PONTE DI POPPA
PORTO DI PARTENZA	LIVORNO
PORTO DI ARRIVO	GENOVA
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO	MANOVRA
GRAVITA' DELL'EVENTO	MOLTO GRAVE
DANNO ALLA NAVE	NO
UNITA' AFFONDATA	NO
UNITA' IMPOSSIBILITATA A PROCEDERE	NO
PERDITA DI CARBURANTE	NO
QUANTITA' BUNKER SVERSATO (tonn):	-
GRAVITA' EVENTO	MOLTO GRAVE - PERDITA VITE
UMANE	
MORTI/DISPERSI	1 MEMBRO DELL'EQUIPAGGIO
NOME NAVE	GABRIELLA NERI
TIPO NAVE	RIMORCHIATORE
IDENTIFICATIVO CHIAMATA	INSZ2
BANDIERA	ITALIANA
NUMERO IMO	9892200
NUMERO ISCRIZIONE	GE3939
LUNGHEZZA TOTALE (m)	22,50
GT (tonn)	326
ANNO DI COSTRUZIONE	2021
MATERIALE SCAFO	ACCIAIO
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE	INTERNAZIONALE
ARMATORE	FRATELLI NERI s.r.l.
SOCIETA' di CLASSIFICAZIONE	RINA, num. 102602
FASE DEL VIAGGIO	*****
ATTIVITA' IN CORSO	ASSISTENZA DISORMEGGIO
PARTE COINVOLTA	*****
PORTO DI PARTENZA	LIVORNO
PORTO DI ARRIVO	*****



RELAZIONE ANNUALE SETTORE MARITTIMO 2024

PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO	ASSISTENZA RIMORCHIO
GRAVITA' DELL'EVENTO	*****
DANNO ALLA NAVE	NO
UNITA' AFFONDATA	NO
UNITA' IMPOSSIBILITATA A PROCEDERE	NO
PERDITA DI CARBURANTE	*****
QUANTITA' BUNKER SVERSATO (tonn):	-
GRAVITA' EVENTO	*****
MORTI/DISPERSI	*****
NOME NAVE	ECO CATANIA
TIPO NAVE	RO-RO Cargo
IDENTIFICATIVO CHIAMATA	IBZR
BANDIERA	ITALIANA
NUMERO IMO	9859571
NUMERO ISCRIZIONE	PALERMO, R.I.
LUNGHEZZA TOTALE (m)	229,75
LARGHEZZA MASSIMA (m)	34
GT (tonn)	67.311
ANNO DI COSTRUZIONE	2021
MATERIALE SCAFO	ACCIAIO
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE	INTERNAZIONALE
ARMATORE	GRIMALDI EUROMED s.p.a.
SOCIETA' di CLASSIFICAZIONE	RINA, num. 97935
FASE DEL VIAGGIO	PARTENZA
ATTIVITA' IN CORSO	USCITA DAL PORTO
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO	NAVIGAZIONE con Pilota a bordo

Conclusioni

L'evento incidentale verificatosi è il risultato di una serie di fattori che si sono concatenati, come spesso accade negli eventi incidentali, senza che delle barriere.

I fattori causali immediati sono riconducibili alle seguenti azioni:

- Tensione sui cavi spring provocata dal passaggio della M/N "ECO CATANIA";
- Tardivo avvistamento della M/N "ECO CATANIA";
- Mancata/insufficiente/carente comunicazione tra i piloti.

I fattori causali relativi alle condizioni contestuali (che hanno facilitato gli errori) sono:

- Passaggio della M/N "ECO CATANIA";
- Sottovalutazione del rischio di disormeggio;
- Condizioni meteo;
- Probabile assenza di briefing prima delle operazioni di disormeggio delle unità.

Infine, **i fattori di supervisione ed organizzativi** riguardano:

- Carente comunicazione tra i soggetti coinvolti: Comandante, Piloti, Autorità portuale, Torre di controllo;
- Carente supervisione della pianificazione delle partenze anche successivamente alle variazioni delle previsioni;
- La non ottimale cultura della sicurezza porta a sottovalutare il rischio legato alle operazioni di disormeggio.

Infine, un aspetto che avrebbe potuto fornire ulteriori elementi di valutazione, è legato allo stato di deterioramento dei cavi di ormeggio, la sostituzione dei quali – come da certificazione – risultava prossima.

3.4 VALUTAZIONI PRELIMINARI EVENTO (VPE)

Ai sensi dell'articolo 7 del D. Lgs. 165/11 sono state predisposte n. **55** Valutazioni preliminari evento (VPE) per la valutazione della possibilità di aprire un'indagine per gli eventi gravi di seguito richiamati. Dopo aver valutato i diversi sinistri, tenuto conto della gravità degli eventi, del tipo di nave ovvero di carico interessato, si è deciso di non effettuare indagini.

In particolare, le VPE hanno riguardato le tipologie di nave ed i sinistri come di seguito riportato:

TIPO EVENTO	TIPOLOGIA NAVE	
	Motonave	Motopeschereccio
INFORTUNIO	16	15
INCENDIO	4	1
COLLISIONE	3	4
URTO OGGETTO FISSO	2	
INCAGLIO	1	2
ALLAGAMENTO		2
PERDITA DI CONTROLLO		1
ESPLOSIONE	1	
DECESSO	1	1
TOTALE	28	27

1. Urto in banchina della nave “MSC SINFONIA” nel porto di Siracusa in data 06.01.2024



Il 06.01.2024 all'interno del Porto Grande di Siracusa si verificava un improvviso, repentino ed eccezionale peggioramento delle condizioni meteorologiche, provocando la rottura delle cime di ormeggio della motonave "MSC SINFONIA" "in ormeggio. La "MSC SINFONIA", scarrocciando verso la banchina n. 4 e verso il circolo nautico “Marina Yachting”, andava ad urtare contro la predetta banchina portuale e contro i pontili galleggianti del citato circolo, provocando diversi danni al sedime portuale, alle strutture galleggianti ed alle unità da diporto ivi presenti. La stessa motonave riportava danni in un'area circoscritta dell'opera morta sul giardinetto di poppa lato sinistro.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità ormeggiata</i>	<i>Gestione ormeggio</i>

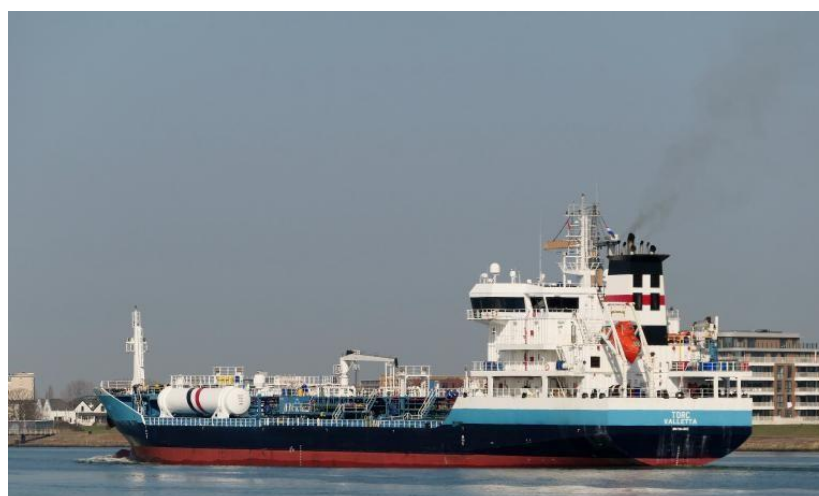
2. **Incaglio del M/p “VINCENZO MILU”** nei pressi del fanale rosso del porto di Viareggio in data 08.01.2024



In data 08.01.2024 alle ore 00:10 circa, durante l’uscita dal porto di Viareggio per una battuta di pesca a strascico, il M/P “VINCENZO MILU” si incagliava con la poppa su un basso fondale sabbioso vicino al fanale rosso del porto di Viareggio. L’unità si intraversava fino a toccare gli scogli frangiflutti e vani risultavano i tentativi di traino operati da un’altra unità da pesca della medesima impresa. L’unità da pesca risultava adagiata su un fondale di circa 1,5 m.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in fase di navigazione</i>	<i>Procedura di gestione disormeggio</i>
<i>Sicurezza attività in fase di navigazione</i>	<i>Procedura gestione emergenza: arenamento/incaglio</i>

3. **Esplosione a bordo della M/n “TORC”** durante la navigazione, in data 08.01.2024



Il giorno 08.01.2024 a bordo M/t "TORC" - IMO 9544683 - durante la navigazione dal porto di Alessandria d’Egitto al porto di Genova, si verificava un’esplosione con conseguente incendio nella sala macchine.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Impianto antincendio di bordo</i>	<i>Procedure di gestione lotta antincendio</i>
<i>Perdita governo nave</i>	<i>Procedure gestione emergenza</i>

4. Infortunio marittimo a bordo del M/p “INVINCIBILE” nel porto di San Benedetto del Tronto in data 15.01.2024



In data 15.01.2024, a bordo del MP “INVINCIBILE”, durante l’attività lavorativa un marittimo imbarcato in qualità di marinaio, si infortunava.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Sicurezza lavoratori marittimi</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

5. Infortunio marittimo a bordo del M/p “BISMARCK” nel porto di Ancona in data 06.02.2024



Il giorno 06.02.2024 alle ore 06.30 circa, all’ormeggio nel porto di Ancona, un marittimo imbarcato sul M/P “BISMARCK”, unitamente ad altri colleghi, stava sistemando i “rapidi” (attrezzi utilizzati per la pesca delle sogliole, ostriche, gasteropodi “raguse” ecc) per prepararli alla successiva battuta di pesca, quando gli stessi attrezzi schiacciavano il dito medio della mano destra contro il binario di acciaio.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Sicurezza lavoratori marittimi</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>
<i>Sicurezza attività in fase di partenza</i>	<i>Procedure di gestione</i>

6. Incendio a bordo del M/p “MADONNA DELLA MADIA” a largo di Otranto in data 12.02.2024



Il 12 febbraio 2024, alle ore 19:10 si verificava un incendio a bordo del M/P "MADONNA DELLA MADIA". L'equipaggio riusciva a domare l'incendio e alle ore 23:30 circa giungeva sul posto un altro peschereccio per rimorchiare l'unità nel porto di Brindisi.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Impianto antincendio di bordo</i>	<i>Procedure di gestione lotta antincendio</i>
<i>Perdita governo nave</i>	<i>Procedure gestione emergenza</i>

7. Infortunio marittimo a bordo della M/n “CARTOUR DELTA” ormeggiata nel porto di Messina in data 13.02.2024



In data 13.02.2024 a bordo della M/N "CARTOUR DELTA", ormeggiata alla banchina N/E del molo "Norimberga" del porto di Messina, durante le operazioni commerciali di imbarco veicoli, un marittimo perdeva l'equilibrio e cadeva sul pavimento grigliato infortunandosi.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in partenza</i>	<i>Procedura di gestione</i>
<i>Sicurezza attività in fase di partenza</i>	<i>Procedura gestione sicurezza marittimi</i>

8. Collisione tra la M/n “GUARDI” ed un battello durante la navigazione nel bacino di San Marco a Venezia in data 23.03.2024



Il giorno 23/03/2024 alle ore 18:45 circa, in prossimità dell’approdo ACTV “SAN ZACCARIA” sito nel Bacino di San Marco del porto di Venezia, avveniva la collisione tra il M/S ACTV “N°29”, impiegato in servizio pubblico di linea n. 2, con a bordo 20 passeggeri e 2 membri dell’equipaggio, con la M/N “GUARDI”, impegnata in servizio pubblico di linea n.14, con a bordo 20 passeggeri e 2 membri dell’equipaggio. A seguito della collisione, i membri dell’equipaggio e i passeggeri a bordo delle due unità coinvolte, non riportavano conseguenze.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione navigazione</i>
<i>Collisione con altre unità</i>	<i>Gestione emergenza collisione</i>

9. Collisione tra l’imbarcazione “STRIA” ed il M/p “KAPPA 2” durante la navigazione a largo di Ravenna in data 04.04.2024



In data 04 aprile 2024 alle ore 16:00 circa, si verificava una collisione tra il M/P "KAPPA 2" e l'imbarcazione da diporto "STRIA" a largo di Ravenna. La collisione sarebbe avvenuta mentre

l'imbarcazione da diporto era intenta a navigare a motore, seguendo lo Schema di Separazione del Mare Adriatico.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedure di gestione navigazione</i>
<i>Collisione con altre unità</i>	<i>Gestione emergenza collisione</i>

9. Infortunio marittimo a bordo della M/n “EXPLORA” durante la fase di ormeggio nel porto di Augusta (SR) in data 11.04.2024



Alle ore 16.00 circa del giorno 11/04/2024, a bordo della M/N "EXPLORA" durante la fase di ormeggio nel porto di Augusta, mentre si recuperava a poppa della stessa nave il cavo di ormeggio per incappellarlo alla bitta di bordo, un marittimo si infortunava.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in ormeggio</i>	<i>Procedura di gestione ormeggio</i>
<i>Sicurezza attività in fase ormeggio</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

10. Urto in banchina della M/n RO-RO PAX “ISOLA DI PROCIDA” presso il molo beverello nel porto di Napoli in data 19.04.2024



Alle ore 10:12 circa del 19.04.2024, la M/N "Isola di Procida", proveniente da Capri e diretta al molo Beverello del porto di Napoli con 163 passeggeri a bordo, durante la fase di ormeggio presso la banchina n. 7, urtava con lo spigolo di poppa lato sinistro la banchina provocando una bugna di circa 1 m x 0.70 m, coinvolgendo sia l'opera viva sia l'opera morta dello scafo. Dall'impatto scaturivano 23 persone ferite in condizioni non gravi.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in ormeggio</i>	<i>Procedura di gestione ormeggio</i>
<i>Sicurezza attività in fase ormeggio</i>	<i>Procedura gestione sicurezza marittimi</i>

11. Collisione tra la M/n "EF OLIVIA" e la M/n "HAYRIYE ANA" a largo di Siracusa, in data 22.04.2024



In data 22 aprile 2024 alle ore 10:50 circa, si verificava una collisione tra la M/N "EF OLIVIA" e la M/N "HAYRIYE ANA" ad una distanza di circa 14 nm da Capo Passero. Dall'evento entrambe le navi riportavano danni alla struttura di prora e alla fiancata lato dritto.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione navigazione</i>
<i>Collisione con altre unità</i>	<i>Gestione emergenza collisione</i>

12. Incaglio del M/p "MIMMA" in località faro punta Magnisi - Siracusa in data 22.04.2024



Il giorno 22.04.2024 alle ore 03:40 circa in località Faro Punta Magnisi si verificava l'incaglio dell'unità da pesca "MIMMA", conseguente ad un urto contro gli scogli.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in fase di navigazione</i>	<i>Procedura di gestione navigazione</i>
<i>Sicurezza navigazione</i>	<i>Procedura gestione emergenza: arenamento/incaglio</i>

13. Allagamento con conseguente semi affondamento del M/p “MOSTRILLO” nel porto di San Benedetto del Tronto in data 22.04.2024



Il M/P " MOSTRILLO" il giorno 22.04.2024, alle ore 17.00 circa, mentre si trovava in attività di pesca a circa 10 miglia dalla costa veniva colpito da onde di grandi dimensioni sulla murata sinistra, le quali procuravano il danneggiamento di una porzione della sovrastruttura della passeggiata sinistra dell'unità. Successivamente in serata si veniva a conoscenza dell'affondamento dello stesso, all'ormeggio presso la banchina “Malfizia” nel porto di San Benedetto del Tronto, risultava parzialmente sommerso e adagiato sul fondale con il proprio fianco dritto.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione navigazione</i>
<i>Diminuzione stabilità unità</i>	<i>Procedura gestione emergenza: allagamento</i>

14. Infortunio marittimo a bordo della M/n “SIDER BUFFALO” ormeggiata nel porto di Gaeta (LT) in data 28.04.2024



Il giorno 28 aprile 2024 alle ore 06.30 circa, a bordo della M/N "SIDER BUFFALO" ormeggiata presso il porto di Gaeta, un marittimo si infortunava.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in ormeggio</i>	<i>Procedura di gestione ormeggio</i>
<i>Sicurezza attività in fase ormeggio</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

15. Infortunio marittimo a bordo del M/p “MADONNA DI LORETO” durante l’attività di pesca a largo di Cagliari in data 13.05.2024



In data 13.05.2024 durante l'attività di pesca a bordo del motopeschereccio “MADONNA DI LORETO” si verificava l’infortunio di un marittimo. Da una prima ricostruzione degli eventi è emerso che il marinaio, durante la manovra di recupero del sacco da pesca nei pressi del verricello, subiva un infortunio al piede e al braccio sinistro con rottura della caviglia.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione navigazione</i>
<i>Sicurezza attività in fase pesca</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

16. Infortunio marittimo a bordo della M/N “MARVEA” durante attività di manutenzione nel porto di Taranto, in data 13.05.2024



Il 13.05.2024 alle ore 02:20 circa, prima dell'attracco della M/n "MARVEA", al terminal Eni nel porto di Taranto, si verificava l'infortunio di un marinaio intento nella chiusura dei portelloni della nave.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in arrivo</i>	<i>Procedura di gestione ormeggio</i>
<i>Sicurezza attività in fase ormeggio</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

17. Infortunio marittimo a bordo della M/v "SITHONIA II" ormeggiata nel porto di Ravenna in data 15.05.2024



In data 15.05.2024 alle ore 9:00 circa, a bordo della M/V "SITHONIA II" ormeggiata alla banchina "Lloyd" del porto di Ravenna, un marittimo si infortunava durante la fase di movimentazione dei pannelli di copertura delle stive sul ponte di coperta (hatch covers).

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in arrivo</i>	<i>Procedura di gestione ormeggio</i>
<i>Sicurezza attività in fase ormeggio</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

18. Allagamento del M/p "SERAFINA MADRE" nel posto di ormeggio presso il porto di Porto Empedocle (AG) in data 18.05.2024



Alle ore 3:00 circa del 19 maggio 2024 il peschereccio “SERAFINA MADRE”, veniva trovato inclinato di fianco sul lato di dritta nel posto di ormeggio presso la banchina del porto di Porto Empedocle. Pertanto, si procedeva innanzitutto alla messa in sicurezza dello specchio acqueo attraverso l'apposizione in via precauzionale di panne galleggianti di contenimento, al fine di circoscrivere e limitare eventuali fuoriuscite di sostanze inquinanti dall'unità semisommersa e conseguenti correlati fenomeni di inquinamento che, comunque, sono stati scongiurati, oltre che mediante il posizionamento delle citate panne, anche in virtù dell'assenza a bordo dell'unità citata – da tempo non operativa in quanto in disarmo – di carburante e di altri idrocarburi.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Sicurezza attività in fase ormeggio</i>	<i>Procedure gestione emergenza: avarie impianti</i>
<i>Diminuzione stabilità unità</i>	<i>Procedure gestione emergenza: allagamento</i>

19. Infortunio marittimo a bordo della M/n RO-RO PAX “NEREA” durante la manovra di disormeggio nel porto di Santa Marina Salina (ME) in data 19.05.2024



In data 19.05.2024 alle ore 14 circa, la M/N Ro-Ro pax “NEREA”, in servizio di linea Milazzo Isole Eolie, terminate le operazioni commerciali procedeva alla manovra di disormeggio dal porto di Santa Marina Salina (ME). Forti raffiche di vento provocavano uno spostamento repentino della nave verso sinistra, causando la rottura del cavo di poppa lato dritto colpendo di conseguenza un marittimo.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Gestione unità in partenza</i>	<i>Procedura di gestione disormeggio</i>
<i>Sicurezza attività in fase di partenza</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

20. Infortunio marittimo a bordo del M/p “PACIFICO” durante l'attività di pesca a largo di Ancona in data 20.05.2024



Il giorno 20/05/2024 alle ore 18.00 circa in navigazione al largo di Ancona (a circa 15 mg dalla costa) un marittimo scivolava mentre si sistemavano le reti di bordo a poppa del peschereccio, sbattendo il fianco destro sullo scivolo posizionato nello specchio di poppa.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione</i>
<i>Sicurezza attività in fase pesca</i>	<i>Procedura gestione sicurezza marittimi</i>

21. Infortunio marittimo a bordo del M/p “STELLA DEL MARE” durante una battuta di pesca a largo del porto di Ognina (CT) in data 30.05.2024



Durante una battuta di pesca, a circa 30 Nm ad Est dal porto di Ognina (CT), a bordo del M/P "STELLA DEL MARE" un marittimo all'atto di sollevare un peso di bordo, subiva una lacerazione con frattura del pollice della mano sinistra, causato dalla accidentale caduta del peso sollevato.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione</i>
<i>Sicurezza attività in fase pesca</i>	<i>Procedura gestione sicurezza marittimi</i>

22. Infortunio marittimo a bordo del M/p “MOSTRILLO” durante i preparativi per una battuta di pesca nel porto di San Benedetto del Tronto in data 09.06.2024



In data 09.06.2024 alle ore 23.00 circa, durante le operazioni di preparazione delle reti e la successiva uscita in mare per una routinaria battuta di pesca, un marinaio a bordo del M/P “MOSTRILLO” si procurava lo schiacciamento della mano destra tra il binario ed il montante del verricello. Il marittimo veniva trasportato mediante mezzo privato, presso il locale nosocomio dove gli veniva diagnosticata una frattura esposta della mano destra.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Gestione unità in partenza</i>	<i>Procedura di gestione disormeggio</i>
<i>Sicurezza attività in fase ormeggio</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

23. Urto oggetto fisso del M/p “FALCO” nell’ area marina protetta parco dell’Asinara (SS) in data 10.06.2024



In data 10 giugno 2024 alle ore 00:40 circa, il M/P “FALCO” si è andato ad incagliare sul fanale di Cala Reale sito nell’area marina protetta “Parco dell’Isola dell’Asinara (SS)”, a causa di un probabile colpo di sonno del conduttore. L’unità ha riportato una falla localizzata a prua, tutti e 9 i membri dell’equipaggio non hanno riportato danni a causa della collisione, l’unità risulta essere adagiata sul fondo. Sono in corso tutte le operazioni necessarie al recupero ed alla salvaguardia della vita umana in mare e dell’ambiente marino.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione navigazione</i>
<i>Sicurezza attività in fase di navigazione</i>	<i>Procedure gestione emergenza: urto</i>

24. Infortunio marittimo a bordo del S/v “MED DIECI” durante le operazioni di sbarco a largo di Ancona in data 15.06.2024



Il giorno 15/06/2024 alle ore 14.30, a bordo della nave S/V "MED DIECI" nei pressi della Piattaforma ENI "BONACCIA" a largo di Ancona, un marittimo restava incastrato con il mignolo della mano sinistra tra il gancio della catena della gru della piattaforma e la multibenna durante l'imbragaggio dello stesso per le operazioni di sbarco di materiale alla piattaforma. Nonostante i dispositivi di protezione indossati si procurava una ferita al mignolo della mano sinistra.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Sicurezza lavoratori marittimi</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

25. **Infortunio marittimo a bordo della M/n "ECO ADRIATICA"** all'arrivo nel porto di Cagliari in data 07.07.2024



Il giorno 7 luglio 2024, un marittimo a bordo della M/N Ro-Ro "ECO ADRIATICA" mentre era intento a svolgere operazioni di derizzaggio a bordo della nave, ponte n. 3, durante il sollevamento dei piedi di un semirimorchio, avvertiva un forte dolore alla spalla sinistra.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in arrivo</i>	<i>Procedura di gestione ormeggio</i>
<i>Sicurezza attività in fase ormeggio</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

26. **Infortunio marittimo a bordo del M/p "PEGASUS"** durante una battuta di pesca a largo del porto di Termoli in data 09.07.2024



Il giorno 09.07.2024 alle ore 17:00 circa, un marittimo subiva un infortunio cadendo sopra la pedana del verricello del M/P “PEGASUS” a bordo del quale stava svolgendo attività lavorativa.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione</i>
<i>Sicurezza attività in fase pesca</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

27. Infortunio marittimo a bordo della M/p “CARLINO” durante attività di manutenzione nel porto di Termoli, in data 14.07.2024



Il 14.07.2024 alle ore 23:15 circa, ad una distanza di 1 NM dal porto di Termoli, a seguito dell'improvviso innalzamento della temperatura del motore del M/p “CARLINO”, il Comandante dell'unità decideva di rientrare in porto al fine di effettuare i dovuti controlli.

Durante la verifica dell'unità da parte di un marittimo, improvvisamente si udiva un forte boato e veniva visto uscire vapore acqueo dalla sala macchine. Il marittimo subiva un infortunio dovuto ad ustioni.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione</i>
<i>Sicurezza attività in fase pesca</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

28. Collisione tra il M/p “PROVVEDITORE” e il M/p “FRAELEMA” durante una battuta di pesca a largo di Civitanova Marche in data 29.07.2024



Il giorno 29.07.2024 alle 01:49, si verificava una collisione tra il M/p "PROVVEDITORE" e il M/p "FRAELEMA" in un'area di mare a circa 5 miglia nautiche dalla località di Fontespina nel Comune di Civitanova Marche (AN). Dalla collisione nessuno dei marittimi imbarcati risultava infortunato. Il M/p "PROVVEDITORE" navigava in attività di pesca e veniva impattato a centro nave subendo gravi danni alle sovrastrutture/trincarino e murata di sinistra. Il M/p "FRAELEMA" nell'impatto riportava alcune aperture tra il fasciame del dritto di prua. Subito dopo la collisione le unità facevano immediato rientro nel porto di Civitanova Marche (AN) per le urgenti operazioni di messa in sicurezza.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione navigazione</i>
<i>Collisione con altre unità</i>	<i>Procedura gestione emergenza: collisione</i>

29. Caduta portellone di poppa a brodo della M/n "DRIADE" nel porto di Ischia in data 03/08/2024



Il giorno 03/08/2024 la M/N Ro-Ro "DRIADE" all'arrivo in porto ad Ischia alle ore 08:00 circa, subiva una avaria al portellone che non ne consentiva l'apertura. A seguito dell'avaria, al fine di consentire lo sbarco dei 163 passeggeri, si decideva di far ormeggiare la nave con la murata di dritta in banchina utilizzando la porta piloti per lo sbarco dei passeggeri. Mentre si ultimavano le operazioni di sbarco dei passeggeri il portellone della nave si sganciava improvvisamente cadendo in mare.

L'evento non provocava feriti ma causava uno squarcio sul lato sinistro di poppa dello spazzamare determinando una via d'acqua sullo stesso. Solo la presenza a poche decine di metri della gru di un cantiere ne consentiva un rapido recupero scongiurando l'affondamento in porto dell'unità.

Dai primi sommari rilievi eseguiti a bordo della M/N "DRIADE", si poteva verificare che le cause dell'evento sarebbero state causate dal blocco del carello del gruppo argani posizionato al di sotto del ponte di coperta passeggeri a poppa. Successivamente per cause sconosciute il gruppo argani si sarebbe repentinamente sganciato/rotto causando l'improvvisa e rapida caduta del portellone in acqua.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in fase ormeggio</i>	<i>Procedura di gestione accosto</i>
<i>Sicurezza attività in fase ormeggio</i>	<i>Procedure gestione emergenza: avarie impianti</i>

30. **Infortunio marittimo a bordo della M/n “MERSEY SPIRIT”** all’ arrivo nel porto di Augusta in data 11.08.2024



Il giorno 11/08/2024 alle ore 16.45 circa, a bordo della M/N "MERSEY SPIRIT" un marittimo a fine turno di lavoro, mentre si trovava nella propria cabina scivolava cadendo accidentalmente a terra infortunandosi.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Sicurezza lavoratori marittimi</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

31. **Infortunio marittimo a bordo della M/c “BASILUZZO M”** presso la rada del porto di Vibo Valentia in data 15.08.2024



Il giorno 15.08.2024 alle ore 9:00 circa, si verificava l'infortunio di un marittimo sulla M/C "BASILUZZO M" ormeggiata nella rada del porto di Vibo Valentia Marina (VV). Il marittimo scivolava sulle scale che conducevano dal ponte alla propria cabina, infortunandosi.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in ormeggio</i>	<i>Procedura di gestione ormeggio</i>
<i>Sicurezza attività lavorativa</i>	<i>Procedura gestione sicurezza marittimi</i>

32. Incendio a bordo della M/n "CORSICA EXPRESS THREE" in uscita dal porto di Piombino in data 20.08.2024



Il giorno 20.08.2024 alle ore 15.30 circa, a bordo della M/N "CORSICA EXPRESS THREE" all'uscita dal porto di Piombino (LI), si accertava la presenza di un principio di incendio nella sala macchine e pertanto veniva invertita la rotta. Il personale di bordo dapprima, con l'ausilio di due estintori provava a domare le fiamme senza esito positivo, anche a causa del notevole fumo sprigionato nel locale. Il Comando di bordo, dopo essersi accertato che il suddetto locale non fosse interessato dalla presenza di alcun marittimo, procedeva all'attivazione dell'impianto fisso antincendio a Co2. Effettuate le operazioni antincendio, alle ore 15.54 la nave riusciva a raggiungere la banchina 'Trieste' del porto di Piombino senza essere agganciata dai rimorchiatori. Il personale dei Vigili del Fuoco, già presente in banchina, saliva a bordo per l'intervento antincendio e lo svolgimento delle verifiche del caso. Durante le operazioni di sbarco passeggeri, i Vigili del Fuoco intervenivano nel locale in questione riuscendo a completare le operazioni e ad accertare l'estinzione dell'incendio. Ad esito delle operazioni non si riscontravano passeggeri feriti, né episodi di inquinamento.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Impianto antincendio di bordo</i>	<i>Procedure di gestione lotta antincendio</i>
<i>Perdita governo nave</i>	<i>Procedura gestione emergenza: avarie impianti</i>

33. Infortunio marittimo a bordo della M/n "EUROPA PALACE" durante le operazioni di movimentazione di apparecchiature nel porto di Cagliari in data 19.09.2024



Il 19 settembre 2024, alle 11:40 circa, un marittimo a bordo della M/V “EUROPA PALACE” subiva un infortunio durante le operazioni di movimentazione delle attrezzature. Prontamente soccorso dal medico di bordo, gli veniva diagnosticata la frattura del femore sinistro.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Sicurezza attività lavorativa</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

34. Collisione tra la M/n RO-RO PAX "ZANCLE" in ingresso nel porto di Messina e la M/n ro-ro pax "GIUSEPPE FRANZA" in data 20.09.2024



Alle ore 17:25 circa del 20 settembre 2024 la M/N “ZANCLE”, mentre si avvicinava all'ormeggio, perdeva potenza ad entrambi i motori fino a spegnerli, il che provocava l'instabilità della nave e la deriva della sua poppa, che entrava in collisione con la M/N “GIUSEPPE FRANZA” ormeggiata in sosta non operativa. La collisione non provocava danni a persone o all'ambiente marino.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in fase di ormeggio</i>	<i>Procedura di gestione accosto</i>
<i>Collisione con altre unità</i>	<i>Procedure gestione emergenza: collisione</i>

35. Sinistro marittimo avvenuto durante una battuta di pesca di tipo circuizione del M/p “BRIVIDO” con affondamento di una unità ausiliaria e perdita di vita umana a largo di Roseto degli Abruzzi (TE) in data 25.09.2024



Il sinistro è avvenuto il giorno 25.09.2024, alle ore 02.45 circa, durante una battuta di pesca di tipo circuizione del M/p “BRIVIDO”, in posizione Lat. 42°46’49” N Long. 14°32’27” E a circa 26 miglia al traverso di Roseto degli Abruzzi (TE), nella quale venivano utilizzati anche n.3 (tre) battelli ammainati dall’unità principale. Durante le operazioni di pesca, mentre veniva effettuata la manovra per calare la rete tra l’unità madre e le unità ausiliarie, il battellino denominato “battello stazzetta” affondava improvvisamente con a bordo due marinai. Uno di loro riusciva rapidamente ad avvicinarsi alla unità madre, mentre l’altro perdeva conoscenza in acqua. Recuperato dal M/p “BRIVIDO”, le operazioni di rianimazione condotte dall’equipaggio davano esito negativo.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione</i>
<i>Sicurezza attività lavorativa in fase pesca</i>	<i>Procedura gestione sicurezza marittimi</i>
<i>Per questo incidente si è avviata un’indagine di sicurezza</i>	

36. Infortunio marittimo a bordo della M/n “BELLATRIX” durante la manovra di disormeggio dalla piattaforma “Prezioso” a largo di Gela in data 27.09.2024



Il 27.09.2024 alle 16:15 circa, a bordo della M/n “BELLATRIX” durante la manovra di disormeggio dalla piattaforma “PREZIOSO” a largo di Gela, un marittimo intento a recuperare la bolina infortunava.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in partenza</i>	<i>Procedura di gestione disormeggio</i>
<i>Sicurezza attività in fase di partenza</i>	<i>Procedura gestione sicurezza marittimi</i>

37. Infortunio marittimo a bordo della M/n “PUNTA ROSSA” all’arrivo nel porto di Augusta (SR) in data 03.10.2024



Il giorno 03.10.2024 alle ore 13.00 circa, a bordo della M/N "PUNTA ROSSA", un marinaio durante la movimentazione di una manichetta adibita all'imbarco/sbarco gasolio, subiva un trauma distorsivo al polpaccio destro

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Sicurezza attività lavorativa</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

38. Infortunio marittimo a bordo del M/p "LUCIANO GIACALONE" in navigazione verso il porto di Mazara del Vallo il giorno 06.10.2024



Il giorno 06.10.2024 alle ore 11.30 circa, un marittimo a bordo del M/P “LUCIANO GIACALONE” in navigazione verso il Porto di Mazara del Vallo (TP), cadeva infortunandosi al braccio destro.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione</i>
<i>Sicurezza attività lavorativa</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

39. Infortunio marittimo a bordo del M/p "STRASORDINE" durante una battuta di pesca a largo di Senigallia (AN) il giorno 11.10.2024



Il giorno 11.10.2024 durante una battuta di pesca a bordo del M/P "STRASORDINE" alle ore 09:30 circa, un marittimo mentre effettuava le operazioni di salpamento del trave utilizzando il verricello, subiva un infortunio alla mano destra, rimanendo il guanto impigliato tra il verricello e la cima arrotolata nello stesso.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione navigazione</i>
<i>Sicurezza attività lavorativa</i>	<i>Procedura gestione sicurezza marittimi</i>

40. Collisione tra il M/p "NONNO ROCCO" e il M/p "LA TORTUGA" durante una battuta di pesca a largo di Termoli in data 15.10.2024



Il giorno 15/10/2024 alle ore 22:30 circa, durante una battuta di pesca, si verificava una collisione tra il M/P "NONNO ROCCO" intento in attività di pesca, e il M/P "LA TORTUGA" in navigazione verso il porto di Termoli (CB) per operazioni commerciali. La collisione è avvenuta tra la prua di dritta del M/P "LA TORTUGA" e il mascone di prua sx del M/P "NONNO ROCCO", che subiva danni all'opera viva. L'unità danneggiata rientrava comunque in porto di Termoli.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione navigazione</i>

<i>Collisione con altre unità</i>	<i>Procedure gestione emergenza: collisione</i>
-----------------------------------	---

41. Collisione tra il M/p "NORMALBINO" e il M/p "KAPPA 2" a largo di Porto Levante (RO) in data 22.10.2024



Il giorno 22.10.2024 alle ore 23:00, a circa 6 miglia dall'imboccatura del porto di Porto Levante, si verificava la collisione tra il M/P "NORMALBINO" in navigazione che impattava contro il M/P "KAPPA 2" causando notevoli danni e un blackout generale che ne impediva la governabilità. Le unità rientravano nel porto di Chioggia intorno alle 02:00 del 23/10/2024. A seguito dell'evento non risultavano feriti tra i membri dell'equipaggio né danni all'ambiente marino.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedure gestione navigazione</i>
<i>Collisione con altre unità</i>	<i>Procedure gestione emergenza: collisione</i>

42. Principio di incendio a bordo della M/n "CRUISE AUSONIA" ormeggiata nel porto di Napoli in data 03.11.2024



Il 3 novembre 2024 alle ore 21:46 circa, si verificava un principio di incendio a bordo della M/N "CRUISE AUSONIA" ormeggiata nel porto di Napoli. l'area da cui scaturiva l'incendio era il locale del generatore ausiliario. La squadra antincendio di bordo interveniva immediatamente domando le fiamme ed estinguendo l'incendio, nessun ferito a bordo.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Impianto antincendio di bordo</i>	<i>Procedure di gestione lotta antincendio</i>

<i>Gestione emergenza</i>	<i>Procedure gestione emergenza: avarie impianti</i>
---------------------------	--

43. Incendio a bordo della M/N “VELA” durante le operazioni di caricazione nel porto di Augusta in data 05.11.2024



Il giorno del 05 novembre 2024 alle ore 15:55 circa, a bordo della M/N “VELA”, durante le operazioni di caricazione nella stiva n. 2 e successiva pressatura di rottami ferrosi (E.O.W.), all'ormeggio 1 del porto commerciale di Augusta, si rilevava del fumo proveniente dal carico.

L'equipaggio avviava immediatamente le operazioni antincendio successivamente coadiuvato dall'intervento di personale dei Vigili del Fuoco e di un rimorchiatore intervenuto in zona che concorrevano all'estinzione dell'incendio.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Impianto antincendio di bordo</i>	<i>Procedure di gestione lotta antincendio</i>
<i>Gestione emergenza</i>	<i>Procedure gestione emergenza: avarie impianti</i>

44. Infortunio marittimo a bordo della M/p "REGINA" il giorno 14.11.2024



Il giorno 14.11.2024 alle ore 03:00 circa, un marittimo a bordo del M/P "REGINA", durante una battuta di pesca, scivolava sbattendo la schiena a terra.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in fase di navigazione</i>	<i>Procedure di gestione</i>
<i>Sicurezza attività lavorativa</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

45. Infortunio marittimo a bordo della M/N "ITAL WIT" avvenuto il 19.11.2024


Il 19 novembre 2024 alle ore 17:30 circa, a bordo della M/N "ITAL WIT", si verificava l'infortunio dell'operaio di macchina.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Sicurezza attività lavorativa</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

46. Infortunio marittimo a bordo della M/N "MAYAR" durante la manovra di disormeggio nel porto di Gioia Tauro il giorno 24.11.2024


Il 24 novembre 2024 alle ore 08:45 circa, nel porto di Gioia Tauro (RC), si verificava l'infortunio di un marittimo impegnato nelle operazioni di disormeggio sulla M/N "MAYAR" in partenza per Tunisi.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in partenza</i>	<i>Procedura di gestione disormeggio</i>
<i>Sicurezza attività in fase di partenza</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

47. Infortunio marittimo a bordo della M/N "CONTSHIP VOW" durante le operazioni di disormeggio, nel porto di Gioia Tauro in data 24.11.2024



Il 24 novembre 2024 alle ore 16:00 circa si verificava l'infortunio di un marittimo a bordo della M/N "CONTSHIP VOW", in partenza dal porto di Gioia Tauro (RC) con direzione Bar - Montenegro. L' infortunio si verificava durante le fasi di partenza della nave nella fase di sgancio del cavo di rimorchio.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in partenza</i>	<i>Procedura di gestione disormeggio</i>
<i>Sicurezza attività in fase di partenza</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

48. **Infortunio marittimo a bordo del M/P "SABINE"** durante la manovra di disormeggio nel porto di Pesaro il giorno 11.12.2024



Il giorno 11.12.2024 alle ore 07.00 circa, un marittimo a bordo del M/P "SABINE", durante la manovra di disormeggio dell'unità scivolava a bordo in zona prodiera, provocandosi un infortunio alla spalla.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in partenza</i>	<i>Procedura di gestione disormeggio</i>
<i>Sicurezza attività in fase di partenza</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

49. Perdita di controllo – impianto di propulsione del M/P "SAN SALVATORE I" durante la manovra di ormeggio presso il porto di Teulada, il 12.12.2024



Il giorno 12.12.2024 alle ore 18.00, a bordo del M/P "SAN SALVATORE I" in manovra di ormeggio presso il porto di Teulada (SU), una cima del divergente finiva in acqua impigliandosi nelle eliche, producendo un conseguente impedimento delle operazioni di manovra, resesi difficoltose anche a causa del forte vento proveniente da NE. Per arrestare lo scarroccio, veniva calato in mare il divergente di sinistra. Tale operazione non impediva comunque alla stessa unità di affiancarsi, con la dritta nave, alla prua di due unità ormeggiate al molo galleggiante. A seguito dell'evento non si verificavano danni a persone e all'ambiente.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Perdita governo nave</i>	<i>Procedure gestione emergenza: avarie impianti</i>
<i>Sicurezza attività in fase ormeggio</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

50. Infortunio marittimo a bordo del M/P "EMIDIO PADRE" ormeggiato nel porto di San Benedetto del Tronto il giorno 12.12.2024



Il 12 dicembre 2024, a bordo del M/P "EMIDIO PADRE", ormeggiato nel porto di San Benedetto del Tronto, un marittimo si infortunava al piede sinistro scendendo dal castello di poppa sul ponte del peschereccio.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Sicurezza attività lavorativa</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

51. Incendio a bordo della M/N "MOBY ALE DUE" in navigazione a largo di Porto Torres il giorno 19.12.2024



Il 19 dicembre 2024 alle ore 22:15 circa, a bordo della M/N "MOBY ALE DUE", si verificava un incendio nel locale garage presumibilmente scaturito da un semirimorchio con cella frigo posizionato sul ponte n. 3. L'incendio veniva prontamente estinto dalla squadra antincendio di bordo. Successivamente si faceva rientro in porto per stimare e quantificare i danni.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Impianto antincendio di bordo</i>	<i>Procedure di gestione lotta antincendio</i>
<i>Perdita governo nave</i>	<i>Procedure gestione emergenza: avarie impianti</i>

52. Infortunio marittimo a bordo del M/P "GLADIATORE" all'ormeggio nel porto di Ancona il 20.12.2024



Il giorno 20.12.2024 alle ore 03.00 circa, all'ormeggio nel porto di Ancona, un marittimo imbarcato sul M/P "GLADIATORE", unitamente ad altri colleghi, stava imbarcando le attrezzature da pesca (divergenti). Durante questa operazione improvvisamente il gancio al quale era collegato il divergente si scollegava, mollandosi e urtando contro la paratia colpiva un marittimo alla nuca, facendolo cadere a terra. Immediatamente soccorso dall'equipaggio e trasportato presso il locale nosocomio.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Sicurezza attività lavorativa</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>

53. **Infortunio marittimo a bordo del M/P " LAURA MARINA "** durante la navigazione a largo di Chioggia il giorno 21.12.2024



Il giorno 21.12.2024 alle ore 09:30 circa, a bordo del M/P "LAURA MARINA", durante la navigazione per attività di pesca a largo di Chioggia, un marittimo si infortunava alla falange della mano sinistra mentre effettuava i lavori di manutenzione agli attrezzi da pesca.

<i>Aree di riferimento valutazione</i>	<i>Potenziali aree di criticità</i>
<i>Condotta unità in navigazione</i>	<i>Procedura di gestione navigazione</i>
<i>Sicurezza attività lavorativa</i>	<i>Procedure gestione sicurezza marittimi</i>



4.1 RACCOMANDAZIONI EMESSE NEL 2024

Il quadro riassuntivo delle raccomandazioni di sicurezza nel settore marittimo emanate dall'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime è disponibile sul sito web dell'Organismo investigativo all'indirizzo:

digifema.mit.gov.it/raccomandazioni

Nel corso del 2024 sono state emanate **9 raccomandazioni di sicurezza**.

Per opportuna conoscenza si riportano le raccomandazioni di sicurezza emesse con riferimento a:

- Collisione tra M/n "TORTUGA" e natante da diporto "SAN TROPEZ";
- Decesso marittimo durante le operazioni di disormeggio a bordo della M/n "MELIGUNIS M"

Collisione tra M/n "TORTUGA" e natante da diporto "SAN TROPEZ"

RM2023.0058-01: Si raccomanda al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di sensibilizzare i conducenti di unità da diporto al rischio di collisione, tramite apposito materiale informativo riguardante le cause ed i possibili rimedi o accortezze che andrebbero prese per evitare tali eventi, da distribuire alle associazioni di categoria cercando di aumentare la consapevolezza del rischio, eliminando quindi una delle condizioni contestuali. Formazione più mirata sulle manovre da effettuare in determinate casistiche [vedi: COLREG, 1972] durante i corsi per il conseguimento della patente nautica.

RM2023.0058-02: Si raccomanda al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di prevedere la possibilità l'installazione del sistema AIS a bordo di tutte quelle unità adibite a noleggio. Inoltre, prevedere la possibilità di aumentare le tabelle minime di sicurezza per le unità (di qualsiasi tipo) adibite al noleggio per finalità turistiche che preveda un efficace aumento del personale presente a bordo (eventualmente anche una ridondanza di almeno 2 persone abilitate al comando) per tener conto dei fattori di rischio.

RM2023.0058-03: Si raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Direzione Generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne) di valutare l'opportunità di promuovere campagne informative-formative e di sensibilizzazione alle Associazioni di categoria del settore nautica da diporto (FEDERTURISMO CONFINDUSTRIA – ASSOCIAZIONE ITALIANA PORTI TURISTICI ASSOMARINAS – CONFINDUSTRIA NAUTICA – SCUOLE NAUTICHE) al tema della sicurezza alla guida e alle opportune strategie di gestione di un possibile evento. Preparare e diffondere un pacchetto informativo per la promozione di 'guida sicura' relativamente a determinate situazioni, educando al rispetto della normativa già prescritta, a non adottare comportamenti rischiosi derivanti da distrazioni o connessi allo svolgimento di attività concomitanti. Cercare di infondere consapevolezza che le buone pratiche di guida, una attenzione all'ambiente circostante, l'utilizzo di strumentazioni di ausilio al monitoraggio del traffico marittimo sono molto spesso pratiche più che sufficienti per ridurre i rischi di potenziali, specialmente in zone particolarmente interessate da intenso traffico marittimo.

RM2023.0058-04: Si raccomanda alle Associazioni di categoria del settore nautica da diporto (FEDERTURISMO CONFINDUSTRIA – ASSOCIAZIONE ITALIANA PORTI TURISTICI ASSOMARINAS – CONFINDUSTRIA NAUTICA) di sensibilizzare i diportisti al tema della prevenzione da abuso di sostanze psicotrope che ancora risulta un tabù, spesso poco discusso per via di un preconcetto culturale. In questo caso si invitano le associazioni di categoria a cercare di sensibilizzare gran parte dell'indotto a far sì che si possa venire a conoscenza delle problematiche di cui sopra e cercare, tramite sportelli dedicati di mitigare i rischi associati alle attività umane.

Decesso marittimo durante le operazioni di disormeggio a bordo della M/n “MELIGUNIS M”

RM2021.0056-01: Si raccomanda al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di interessare gli Uffici marittimi, situati in porti nei quali si verificano condizioni di elevata densità di traffico e di transito di navi merci di grandi dimensioni, affinché gli stessi Uffici effettuino:

- a. una valutazione dei rischi per la sicurezza delle operazioni nautiche in ambito portuale, connessi alle possibili interferenze tra le attività dei servizi tecnico-nautici in corso di svolgimento e le attività di navigazione in entrata/uscita dal porto delle navi;
- b. la promozione ed il miglioramento di procedure di monitoraggio e pianificazione delle operazioni di entrata/ormeggio/disormeggio/ uscita delle navi in ambito portuale, al fine di un maggior coordinamento tra i diversi soggetti operanti (armatori, agenti raccomandatari, avvisatori marittimi, compagnie, comandanti delle navi, piloti, ormeggiatori, rimorchiatori) finalizzato alla prevenzione degli incidenti relativi alle navi che operano nell'area portuale di competenza.

RM2021.0056-02: Si raccomanda alla Capitaneria di porto di Livorno, alla luce dell'inchiesta sulla M/N “MELIGUNIS M” e nelle more di eventuali iniziative per l'allargamento della larghezza utile del Canale del Magnale, di valutare:

- a. l'opportunità di obbligare le navi di dimensioni con lunghezza uguale o superiore ai 200 metri e larghezza uguale o superiore ai 30 metri – in uscita dal porto industriale - all'utilizzo di almeno un rimorchiatore in fase di assistenza al transito lungo il Canale, considerate le particolari caratteristiche dimensionali/funzionali del Canale del Magnale e in relazione alle particolari condizioni di velocità del vento con provenienza prevalente da NW; ciò in analogia con pari obbligo già imposto a navi similari per dimensioni che scalano la Darsena Toscana;
- b. l'opportunità di definire un limite di velocità di sicurezza da rispettare per il transito navi da altezza Torre del Marzocco fino all'imbocco del Bacino di Santo Stefano, per unità di grandi dimensioni (con lunghezza uguale o superiore ai 200 metri e larghezza uguale o superiore ai 30 metri) che partono dalla Darsena Toscana del porto industriale verso l'uscita del porto.

RM2021.0056-03: Si raccomanda alla FEDEPILOTI di informare le Corporazioni dei Piloti associate sugli esiti della presente inchiesta, al fine di:

- a. mettere in atto, su tutto il territorio nazionale, le procedure di diffusione delle “lessons learned” derivanti dall'inchiesta, secondo quanto indicato in merito dal punto 9. dell'Allegato al Decreto ministeriale 24 settembre 2018, n. 112 recante “Linee guida per la formazione iniziale e l'aggiornamento professionale dei piloti dei porti”;
- b. valutare l'aggiornamento delle eventuali procedure operative vigenti di comunicazione tra i piloti imbarcati su unità che effettuano manovre nello stesso ambito portuale, in modo tale da prevenire potenziali situazioni di rischio per la sicurezza dei marittimi e delle unità interessate dallo stesso servizio di pilotaggio.

RM2021.0056-04: Si raccomanda alla società armatrice della M/N “MELIGUNIS M” di:

- a. effettuare una nuova valutazione dei rischi connessi alle operazioni di ormeggio/disormeggio, ipotizzando anche configurazione di scenari operativi in cui si prevedono fattori di rischio esterni alla nave che possono comportare la necessità di mettere in atto rapide misure correttive sulle operazioni in corso, quali ad esempio l'immediata sospensione delle operazioni e contestuale messa in sicurezza del personale marittimo interessato. A conclusione di tale nuova valutazione dovrà essere aggiornato il Manuale di gestione della sicurezza dell'ambiente di lavoro previsto dall'articolo 17 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, nonché la manualistica ISM dell'unità;
- b. promuovere tra il personale marittimo della flotta iniziative per la diffusione della cultura della sicurezza quale strumento per il miglioramento delle condizioni di lavoro a bordo della nave, tenendo conto delle “lessons learned” derivanti dall'analisi dell'incidente sulla M/N “MELIGUNIS M”.

RM2021.0056-05: Si raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne di:

valutare l'opportunità di avviare a livello nazionale, d'intesa con le organizzazioni sindacali rappresentative del personale marittimo e con le associazioni armatoriali, iniziative per la promozione della Cultura della



sicurezza (Safety Culture) quale approccio metodologico per il miglioramento delle condizioni di lavoro a bordo della nave; particolare attenzione dovrebbe essere prestata al potenziamento delle attività di formazione sui rischi legati alle attività di ormeggio/disormeggio nave ed alla relativa prevenzione degli infortuni dei marittimi derivanti dallo svolgimento di tale attività, in accordo con quanto previsto in merito dalla Convenzione ILO sul lavoro marittimo – MLC 2006.



**Fostering prevention to
reduce accidents**

**...promote the development
of “*Just Culture*”**



digifema.mit.gov.it