



Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

- VISTO il Decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, recante *"Riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59"*, ed in particolare l'articolo 42, comma 1, di individuazione delle aree funzionali di competenza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, tra cui quelle della *"navigazione, trasporto marittimo, (...) sicurezza della navigazione e trasporto anche nelle acque interne"*;
- VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n.662, recante *"Regolamento di attuazione della Legge 3 aprile 1989, n.147, concernente l'adesione alla Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979"*;
- VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n.186, recante *"Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti"* ed in particolare:
- l'articolo 14, comma 1, lett. a), che prevede la competenza del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto in materia di *"ricerca e soccorso ... nei laghi maggiori ove sia istituito un proprio apposito presidio"*;
 - l'articolo 15, comma 3, che prevede che *"Nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e al fine di rispondere con tempestività ad esigenze di carattere operativo ed organizzativo, con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato su proposta del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera, possono essere individuati nell'ambito della struttura organizzativa di cui al comma 1 del medesimo articolo, le unità, i nuclei, i distaccamenti e i servizi organicamente costituiti per i quali il predetto decreta individua i compiti, le mansioni, le dotazioni organiche e la dipendenza funzionale"*;
- VISTO il Decreto del Ministro della marina mercantile in data 8 giugno 1989, recante la costituzione della Guardia costiera;
- VISTO il Decreto Legislativo 15 marzo 2010, n. 66 ed in particolare l'articolo 134, comma 3, lett. i), che prevede l'esercizio, da parte del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia Costiera, delle funzioni in materia di soccorso e polizia di sicurezza della navigazione nei laghi e nelle acque interne;
- VISTO l'articolo 26-bis, comma 3, del Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante *"Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172"*, che prevede la competenza esclusiva del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera relativamente alla pianificazione, alla direzione e al coordinamento dei controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto;
- VISTO il Decreto dirigenziale 09 maggio 2005, n. 290, del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera con il quale è stato istituito il *"1° Nucleo mezzi navali Guardia Costiera Lago di Garda"*;
- VISTO il Decreto dirigenziale 13 luglio 2017, n. 493, del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, con il quale è stato organizzato il *"Nucleo mezzi navali Guardia Costiera Lago di Garda"*;

VISTO il Decreto dirigenziale 30 gennaio 2023, n. 62, del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto- Guardia Costiera relativo all'istituzione del “*Nucleo mezzi navali Guardia Costiera Lago Maggiore*”;

VISTO il Decreto dirigenziale 29 maggio 2024, n.729, del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto- Guardia Costiera, con cui è stato attivato, in via temporanea e sperimentale dal 15 giugno al 15 settembre 2024, il “*3° Nucleo Mezzi Navali Guardia Costiera del Lago di Como*” ed il successivo analogo decreto dirigenziale 23 dicembre 2024, n. 2152, con il quale l'operatività dello stesso è stata estesa fino al 15 giugno 2025;

VISTI i Protocolli Operativi sottoscritti a livello locale dal Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera con le Prefetture competenti per territorio e con le altre Amministrazioni interessate, concernenti il coordinamento degli interventi di soccorso da effettuare nelle acque interne dei laghi di Garda, Maggiore e di Como;

CONSIDERATA la necessità di disciplinare in modo unitario ed univoco i suddetti presidi del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera sui laghi, anche ai fini del coordinamento operativo, costituiti nel corso degli anni in risposta alle esigenze partecipate dalle comunità locali dei laghi Maggiore, Como e Garda;

CONSIDERATO che il diritto alla sicurezza ed alla incolumità pubblica rappresenta una priorità ed un presupposto di fondo per favorire il benessere e lo sviluppo in termini socio-economici delle comunità, attraverso un'azione congiunta e condivisa di più livelli di governo, nell'ambito delle rispettive responsabilità;

ATTESO che a fronte dell'aumentata sensibilità ai problemi della sicura fruizione delle acque dei laghi di cui trattasi - secondo i prevalenti usi della balneazione, ove consentita, della navigazione, anche da diporto e della pesca, ove permessa - manifestata dalle rispettive comunità interessate, è necessario pervenire all'impostazione di un sistema integrato e coordinato di sicurezza d'area, quale nuovo modello gestionale di coordinamento degli interventi in risposta alle problematiche ed emergenze relative agli ambiti lacuali e rivieraschi del Lago di Garda, del Lago Maggiore e del Lago di Como;

RITENUTO necessario, al tal fine ed in attuazione della previsione di cui all'articolo 14, comma 1, del citato DPCM n. 186/2023, accentrare le funzioni di coordinamento operative e logistico/amministrativo dei Nuclei Guardia Costiera sui predetti laghi maggiori presso un'unica sede, che risulti baricentrica rispetto ai nuclei operativi, provvedendo all'approntamento di una struttura organizzativa tecnologicamente e avanzata e funzionalmente in grado di offrire un qualificato servizio di coordinamento integrato degli interventi sui tre laghi, tale da assicurare efficiente ed efficace capacità di reazione dei rispettivi Nuclei, nell'interesse generale della collettività;

RITENUTO che la subordinazione di tale modello gestionale al soddisfacimento delle finalità di sicurezza della navigazione, anche da diporto, e della balneazione sui laghi, funzionali ad assicurare la gestione integrata e coordinata delle attività di ricerca e salvataggio sui relativi bacini lacuali, sia prevalente e comunque funzionalmente non confliggente con la ripartizione della rispettiva giurisdizione territoriale delle due Direzioni marittime di Genova e di Venezia, di cui al DPR n. 135 del 2000, nei cui ambiti ricadono rispettivamente i territori dei Comuni rivieraschi del Lago Maggiore e di Como, in quella di Genova, e del Lago di Garda in quella di Venezia;

VISTO il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti del 4 febbraio 2021, n. 45 con il quale, in attuazione di quanto previsto dal citato D.P.R. n. 662/94, è stato da ultimo approvato il Piano nazionale per la ricerca ed il salvataggio in mare;

RAVVISATA la necessità di adottare il Piano S.A.R. “*laghi maggiori*”, che definisca e disciplini l'organizzazione della ricerca e salvataggio nei laghi;

SU PROPOSTA del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera.

DECRETA

Articolo 1

(Istituzione del Reparto Operativo Laghi - Guardia Costiera)

1. Per le esigenze connesse all'esercizio integrato e coordinato dell'attività operativa di ricerca e soccorso, di polizia di sicurezza della navigazione e dei controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto sui laghi di Garda, Maggiore e di Como, è istituita, presso la sede di Milano l'unità denominata "*Reparto Operativo Laghi - Guardia Costiera*" (R.O.L.-GUAR.COST.), con dipendenza dal Direttore marittimo della Liguria.
2. Il Reparto Operativo Laghi - Guardia Costiera (R.O.L.– GUAR.COST.), esercita, in seconda situazione operativa (Lake Rescue Sub Center - LRSC), la funzione di coordinamento delle attività di ricerca e soccorso effettuate dai nuclei del Corpo istituiti presso i laghi di Garda, Maggiore e di Como, secondo quanto previsto nell'annesso Piano S.A.R. "*laghi maggiori*", che è parte integrante del presente decreto.
3. Il Reparto, di cui ai precedenti commi 1 e 2, esercita, sui laghi di Garda, Maggiore e di Como, le funzioni di coordinamento delle attività di polizia di sicurezza della navigazione e dei controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto nonché ogni altra funzione che la vigente normativa affida alla competenza del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera.

Articolo 2

(Articolazioni del Reparto Operativo Laghi - Guardia Costiera - R.O.L.-GUAR.COST.)

1. Dal Reparto Operativo Laghi - Guardia Costiera (R.O.L. – GUAR.COST.) dipendono i seguenti tre nuclei laghi Guardia Costiera:
 - a) 1° Nucleo Guardia Costiera Lago di Garda;
 - b) 2° Nucleo Guardia Costiera Lago Maggiore;
 - c) 3° Nucleo Guardia Costiera Lago di Como.
2. Con provvedimento del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto- Guardia Costiera sono stabilite, nell'ambito delle risorse già assegnate, la dotazione organica e le relative posizioni tabellari necessarie alla funzionalità del Reparto Operativo Laghi- Guardia Costiera – (R.O.L. – GUAR.COST.), nonché le sedi operative, le unità ed i mezzi assegnati ai rispettivi Nuclei al fine di permettere la migliore organizzazione del servizio nell'ottica del mantenimento della piena efficienza ed efficacia degli interventi.

Articolo 3

(Coordinamento in prima situazione operativa)

1. Il Direttore Marittimo della Liguria, in coerenza con le previsioni del Piano S.A.R. "*laghi maggiori*", designa la Sala Operativa che assume la funzione di coordinamento in prima situazione operativa (Unità Costiera di Guardia - UCG), delle attività di ricerca e soccorso effettuate dai Nuclei di cui all'articolo 2, comma 1.

Articolo 4

(Abrogazioni, neutralità finanziaria ed entrata in vigore)

1. A far data dal presente decreto, sono abrogate tutte le precedenti disposizioni inerenti all'organizzazione dei presidi della Guardia Costiera sui laghi.
2. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
3. Gli uffici interessati provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Sen. Matteo Salvini



COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO
GUARDIA COSTIERA

PIANO S.A.R. LAGHI MAGGIORI

I.M.R.C.C. 008

Edizione 2025

Sommario

CAPITOLO 1 - GENERALITÀ	3
CAPITOLO 2 - AUTORITÀ COORDINATRICI E SITUAZIONI OPERATIVE	14
CAPITOLO 3 - FASI DI EMERGENZA	25
CAPITOLO 4 - COORDINAMENTO IN ZONA.....	47
CAPITOLO 5 - COMPITI DEGLI ALTRI ORGANI/AUTORITÀ.....	51
CAPITOLO 6 - COMUNICAZIONI	53
CAPITOLO 7 - RAPPORTI CON GLI ORGANI DI INFORMAZIONE	74
CAPITOLO 8 - ESERCITAZIONI.....	77

CAPITOLO 1 - GENERALITÀ

110 SCOPO DEL PIANO S.A.R. LAGHI MAGGIORI

111 DEFINIZIONI

120 STRUTTURA DEL PIANO S.A.R. LAGHI MAGGIORI

130 MANUALE S.A.R.

140 OBBLIGHI CONNESSI AL SOCCORSO

150 EVENTO GRANDI NUMERI (Mass Rescue Operation – MRO)

160 RIFERIMENTI NORMATIVI

170 SIGNIFICATI/ ABBREVIAZIONI DEI TERMINI

110 SCOPO DEL PIANO S.A.R. LAGHI MAGGIORI

Lo scopo del Piano S.A.R. Laghi Maggiori è quello di predisporre un documento univoco per il coordinamento delle attività di soccorso ai sensi dall'articolo 14 comma 1, lettera a) del DPCM 30-10-2023 n.186 e dell'art.134 del D.lvo 15-03-2010 "Codice dell'Ordinamento Militare", che conferiscono al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera – la competenza specifica in materia di ricerca e soccorso (SAR) sui laghi maggiori ove sia istituito un proprio apposito presidio.

Per quanto non espressamente previsto dal presente "Piano" valgono, per quanto applicabili, le disposizioni contenute nel Piano SAR marittimo nazionale e le ulteriori norme, direttive, circolari e procedure operative, emanate per l'ambito marittimo dal Comando Generale.

È vincolato in via primaria all'applicazione delle disposizioni del presente piano il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, che rappresenta l'organizzazione preposta alla ricerca e al salvataggio nei laghi ove sia istituito un proprio apposito presidio. Concorrono, altresì, le Forze Armate, i Corpo Armati e tutti gli altri organi dello Stato, enti, organizzazioni pubbliche (Comuni, Croce Rossa, A.s.l., ecc.), organismi e soggetti privati incaricati o non di pubblico servizio, che dispongono di mezzi navali, aerei e di telecomunicazioni impiegabili nell'attività di cui trattasi.

L'azione di coordinamento della Guardia Costiera si estrinseca nell'attuazione dei compiti assegnati e specificati nella presente pianificazione, nonché nell'individuazione e assegnazione dei compiti ai vari organismi cooperanti, al fine di garantire un soccorso tempestivo ed efficace sui laghi maggiori, evitando possibili interferenze.

111 DEFINIZIONI

Ai fini del piano nazionale per la ricerca ed il salvataggio sui laghi maggiori si intendono per:

- a) "**Ricerca**": operazione, di regola coordinata da un centro di coordinamento di soccorso da un centro secondario di soccorso, che si avvale del personale e dei mezzi disponibili ed è destinata a localizzare le persone in pericolo;
- b) "**Soccorso**": operazione destinata a recuperare le persone in pericolo ed a prodigare loro le prime cure mediche o altre di cui potrebbero aver bisogno ed a trasportarle in un luogo sicuro;
- c) "**Servizio di ricerca e di soccorso**": esecuzione, in caso di pericolo, delle funzioni di sorveglianza, di comunicazione, di coordinamento nonché di ricerca e di salvataggio compresa la prestazione di consigli medici, delle prime cure, o l'evacuazione sanitaria facendo appello a risorse pubbliche e private, con la cooperazione di aeromobili, navi e di altri mezzi ed installazioni;
- d) "**Area di ricerca e di soccorso**" (*SAR region*): area di dimensioni determinate abbinata ad un centro di coordinamento di soccorso, entro i limiti della quale sono forniti servizi di ricerca e di soccorso;
- e) "**Centro di coordinamento di soccorso**": centro incaricato di provvedere ad una efficiente organizzazione dei servizi di ricerca e di soccorso e di coordinare le operazioni di ricerca e di soccorso in un'area di ricerca e di soccorso;
- f) "**Area secondaria di ricerca e soccorso**": area di dimensioni determinate abbinata ad un centro di coordinamento secondario di soccorso, entro i limiti della quale sono forniti servizi di ricerca e soccorso, secondo le disposizioni dettate dal Centro di coordinamento di soccorso";
- g) "**Centro secondario di soccorso**": centro subordinato ad un centro di coordinamento di soccorso e complementare di quest'ultimo, in conformità alle disposizioni specifiche delle autorità responsabili;
- h) "**Mezzo di ricerca e di soccorso**": ogni risorsa mobile, comprese le unità di ricerca e di soccorso designate, utilizzata per svolgere un'operazione di ricerca e di soccorso;

- i) **"Unità di ricerca e di soccorso"**: unità composta da personale addestrato e dotata di materiale adeguato per una rapida esecuzione delle operazioni di ricerca e di soccorso;
- j) **"Posto di allarme" (Alerting Post)**: qualsiasi struttura destinata a fungere da intermediario fra una persona che segnala una situazione di emergenza ad un centro di coordinamento di soccorso o un centro secondario di salvataggio. Sono, quindi, Posti di Allarme (Alerting Post), l'IMRCC, gli MRSC, l'LRSC e le U.C.G., le centrali uniche di risposta del servizio 112, il servizio 1530 e più in generale, dalle strutture designate alla ricezione di segnalazioni di emergenza;
- k) **"Fase di emergenza"**: termine generico che si applica, a seconda dei casi, alla fase d'incertezza, alla fase di allarme o alla fase di pericolo;
- l) **"Fase d'incertezza"**: situazione nella quale si può dubitare della sicurezza di una persona, di una nave o di un altro mezzo;
- m) **"Fase di allarme"**: situazione nella quale si può temere per la sicurezza di una persona, di una nave o di altro mezzo;
- n) **"Fase di pericolo"**: situazione nella quale vi è luogo di pensare che una persona, una nave, una imbarcazione, un natante o altro mezzo nautico sono minacciati da un pericolo grave ed imminente e che hanno bisogno di soccorso immediato;
- o) **Coordinatore sul posto "On-Scene coordinator (OSC)"**: persona designata per coordinare le operazioni di ricerca e di soccorso in una determinata zona;
- p) **Luogo sicuro di sbarco ("Place of Safety" o POS)**: luogo dove le operazioni di soccorso si considerano terminate. E' altresì un luogo ove la sicurezza relativa alla vita dei sopravvissuti non è più minacciata e dove i loro bisogni umani di base (come cibo, riparo e necessità sanitarie) possono essere soddisfatti. È inoltre un luogo da cui possono essere organizzati i trasporti verso la prossima destinazione o la destinazione finale dei sopravvissuti;
- q) **Reparto Operativo Laghi - Guardia Costiera (R.O.L. – GUAR.COST.) - Milano**: Elemento di Organizzazione del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera con funzioni di L.R.S.C. (Lake Rescue Sub-Center), dipendente dalla Direzione Marittima della Liguria per il Coordinamento Operativo delle attività di ricerca e soccorso effettuate dai Nuclei del Corpo istituiti presso i laghi maggiori;
- r) **Nucleo Guardia Costiera Lago**: apposito presidio della Guardia Costiera istituito presso i laghi di Garda, Maggiore e Como.

120 STRUTTURA DEL PIANO SAR LAGHI MAGGIORI

Il piano S.A.R. è strutturato in due parti di cui:

- **la prima**, redatta e tenuta costantemente aggiornata dal M.R.C.C., si riferisce alla struttura ed organizzazione funzionale del servizio S.A.R. sui laghi maggiori ove è presente un presidio della Guardia Costiera, nonché alle norme di comportamento dei soggetti preposti a cui è demandato tale servizio;
- **la seconda**, costituente integrazione a detto piano e inerente la disponibilità delle risorse locali, è formata dai piani locali, che contengono essenzialmente, tenuti nel loro insieme dal solo M.R.C.C., la globalità delle risorse disponibili ed i collegamenti operativi locali, redatti e tenuti costantemente aggiornati a cura del L.R.S.C. di riferimento - **Reparto Operativo Laghi - Guardia Costiera - Milano**

È vietata la diffusione dei dati aggregati concernenti il numero e la capacità operativa dei mezzi del Corpo, delle Forze Armate e delle Forze di Polizia riportati nella seconda parte del presente piano.

130 MANUALE S.A.R.

Le metodologie tecnico-operative di ricerca e soccorso nei laghi maggiori si basano sulle procedure già consolidate nel settore marittimo, laddove applicabili. In particolare, esse fanno riferimento al Manuale IAMSAR, adottato dall'IMO nel 1999, limitatamente alle parti di specifico interesse, nonché alle direttive e al Manuale S.A.R. edito dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Ciascuna Autorità coordinatrice emana specifiche disposizioni operative per la gestione degli interventi nei laghi maggiori, tenendo conto delle caratteristiche idrografiche, delle risorse disponibili e delle competenze degli enti coinvolti.

140 OBBLIGHI CONNESSI AL SOCCORSO

L'obbligo giuridico del soccorso, in forza delle disposizioni legislative di cui al successivo paragrafo 160, si applica anche alle operazioni di ricerca e soccorso nei laghi maggiori. La sua ingiustificata omissione costituisce reato e impone a chiunque sia in grado di farlo di prestare la necessaria assistenza a una persona in pericolo e di dare immediato avviso alle autorità competenti.

Il **«soccorso d'ufficio»** nei laghi maggiori è un soccorso obbligatorio che coinvolge tutte le forze dedite al SAR nei predetti laghi, sotto il coordinamento della Guardia Costiera, laddove è presente un proprio presidio operativo. La Guardia Costiera coordina le fasi di soccorso attraverso l'impiego delle risorse SAR presenti, nonché con mezzi privati impiegabili ai sensi dell'art. 70 del Codice della Navigazione e ogni altra risorsa pubblica o privata ritenuta utile per garantire il buon esito delle operazioni di soccorso. Il soccorso obbligatorio ha come obiettivo primario la salvezza della vita umana nei laghi maggiori e, ove necessario, anche il recupero del mezzo su cui si trova la persona in pericolo, qualora il suo recupero sia essenziale per la salvaguardia della vita umana.

Per **stato di pericolo**, si intende una situazione in cui si può ritenere, con valutazione reale ed obbiettiva, che una persona sia minacciata da un grave ed imminente pericolo di perdita della vita e, pertanto, ha bisogno di soccorso immediato. L'obbligo del soccorso, quindi, sorge all'effettiva esistenza dello stato di pericolo e cessa al momento in cui:

- la persona in pericolo è stata tratta in salvo;
- la persona è certamente deceduta;
- non vi siano più ragionevoli speranze di raccogliere superstiti.

In occasione di ogni soccorso, onde consentire l'espletamento delle incombenze di cui all'art. 578 del Codice della Navigazione da parte delle Autorità Preposte, **è fatto obbligo a chiunque di raccogliere e mettere a disposizione della medesima** tutti gli elementi utili ai fini dell'espletamento della prevista inchiesta sommaria. Qualora nel corso di tale attività emergano ipotesi di fatti penalmente rilevanti, dovrà essere con immediatezza presentato rapporto alla competente autorità giudiziaria. In ogni caso gli elementi probatori dovranno essere comunque tenuti a disposizione, oltre che per gli sviluppi delle inchieste amministrative, anche per eventuali richieste dell'A.G.

¹ Fermo restando che il salvataggio dei mezzi è lasciato a liberi rapporti contrattuali fra soggetti privati, la Pubblica Amministrazione ha comunque l'interesse a che venga portata avanti ogni adeguata azione per la tutela della sicurezza della navigazione e dell'ambiente lacustre e anche a tutela della proprietà privata nel caso di operazioni di salvataggio, intervenendo, se del caso, direttamente quando il bene sia in pericolo di perdersi e non possano essere altrimenti salvaguardati gli interessi di cui sopra.

150 EVENTO GRANDI NUMERI (Mass Rescue Operation – MRO)²

1. Una MRO è un'operazione che comporta la necessità di assistenza immediata a grandi numeri di persone in difficoltà, tale che le capacità normalmente disponibili per le autorità SAR siano inadeguate.
2. Il coordinamento di una MRO è svolto al livello di L.R.S.C., fatto salvo i casi in cui si ritenga che l'U.C.G. possa continuare a gestire l'emergenza, ovvero ne assuma direttamente il coordinamento l'I.M.R.C.C., anche in base alle indicazioni che seguono:
 - a) Le MRO si verificano meno frequentemente rispetto ai tipici interventi di soccorso, ma hanno alte potenziali conseguenze. Disastri navali, disastri aerei passeggeri, inondazioni, terremoti, terrorismo sono esempi di scenari che possono comportare la gestione di una MRO.
 - b) Tali incidenti potrebbero coinvolgere centinaia o migliaia di persone in difficoltà. Un traghetto passeggeri, ad esempio, potrebbe richiedere il salvataggio di centinaia di passeggeri e membri dell'equipaggio anche in condizioni meteorologiche avverse, con molti dei sopravvissuti che hanno poca capacità di aiutare se stessi e gli altri.
 - c) La pianificazione ed esecuzione di una MRO è impegnativa e sicuramente complessa. Sono, pertanto, necessarie disposizioni efficaci per l'utilizzo di risorse nazionali e talvolta internazionali oltre a quelle normalmente utilizzate per il SAR. L'esecuzione di una MRO (anche in fase di programmazione di esercitazioni) richiede impegni concreti di partnership tra autorità SAR, autorità di Protezione Civile, autorità di Governo, autorità Sanitarie, Forze Armate, società di trasporto, e altri.
 - d) Le MRO devono essere eseguite e coordinate nell'ottica di un più ampio contesto di risposta alle emergenze, che spesso vedono la contemporaneità di esigenze da sopperire cioè le operazioni di salvataggio, l'eliminazione dei pericoli, il controllo dei danni e controllo dell'inquinamento, gestione complessa del traffico sui laghi maggiori, logistica su larga scala, funzioni mediche, indagini sugli incidenti, attenzione dell'opinione pubblica ecc. Lo sforzo d'impiego, pertanto, potrebbe essere da subito ad un livello molto alto e durare per giorni o settimane.
 - e) L'importanza di un corretto ed univoco flusso di informazioni (anche verso i mass-media) non è da sottovalutare nella gestione di una MRO. Le informazioni necessarie devono essere prontamente disponibili e liberamente scambiate tra gli attori istituzionali e fornitori di servizi di emergenza, compagnie di navigazione, compagnie aeree o altre figure primariamente coinvolte. Non ci

² Vedi anche par. 230.

dovrebbero essere ritardi ingiustificati nel fornire informazioni ai media.

- f) Dal momento che la gestione di eventi reali che scaturiscono in MRO sono non frequenti, ma altamente impegnativi, le esercitazioni dedicate e programmate per far fronte ad una MRO devono essere particolarmente complesse e dettagliate nella forma di esecuzione. La preparazione a una risposta ampia e rapida è fondamentale per prevenire la perdita di vite su larga scala.

160 RIFERIMENTI NORMATIVI

- a) **Decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300**, recante “Riforma dell’organizzazione del Governo, a norma dell’art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59”, ed in particolare l’art. 42, comma 1, di individuazione delle aree funzionali di competenza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, tra cui quelle della “navigazione, trasporto marittimo, (...) sicurezza della navigazione e trasporto anche nelle acque interne”;
- b) **Decreto Legislativo 15 marzo 2010, n. 66**, ed in particolare l’art. 134, comma 3 in cui si dà atto che il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera per conto del Ministero dei Trasporti esercita la competenza in materia di soccorso e polizia di sicurezza della navigazione nei laghi e nelle acque interne;
- c) **DPCM 30 ottobre 2023, n.186** recante “Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti” ed in particolare l’art.14 comma 1, lett. a) per il quale il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie di ricerca e soccorso in mare e nei laghi maggiori ove sia istituito un proprio apposito presidio, nonchè attività di organizzazione e coordinamento della formazione, della qualificazione e dell’addestramento;
- d) **D.P.R. 28 Settembre 1994, n. 662**. "Regolamento di attuazione della Legge 3.4.1989, n. 147, concernente l'adesione alla Convenzione sulla ricerca ed il salvataggio in mare (SAR '79) adottata ad Amburgo il 27.4.1979 e relativo Allegato";
- e) **Decreto Ministeriale 1.6.1978**. "Norme interministeriali per il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso della vita umana in mare tra i vari organi dello stato che dispongono di mezzi navali, aerei e di telecomunicazioni" per quanto applicabile;
- f) **Codice penale art. 593**. (Omissione di soccorso);
- g) **Codice della Navigazione articoli:**
- 69 (soccorso a navi in pericolo o a naufraghi);
- 70 (impiego di mezzi per il soccorso);
- 485 (obbligo di soccorso in caso di urto);

- 489 (obbligo di assistenza);
- 490 (obbligo di salvataggio);
- 727 (soccorso ad aeromobili in pericolo);
- 830 (sinistri aeronautici in mare);
- 1113 (omissione di soccorso);
- 1158 (omissione di assistenza a navi o persone in pericolo);

170 SIGNIFICATI DELLE ABBREVIAZIONI E DEI TERMINI

- a) **AUTORITÀ COORDINATRICE:** Autorità che assolve il compito di coordinare le operazioni di ricerca e soccorso nei laghi;
- nella **1ª situazione operativa** si identifica con la U.C.G., cioè il Nucleo Guardia Costiera Lago qualora delegato dal Direttore Marittimo della Liguria;
 - nella **2ª situazione operativa** si identifica con il Reparto Operativo Laghi - Guardia Costiera - L.R.S.C.;
 - nella **3ª situazione operativa** si identifica con l'I.M.R.C.C.;
- b) **CENTRO NAZIONALE DI COORDINAMENTO DEL SOCCORSO MARITTIMO (M.R.C.C. – Maritime Rescue Coordination Center):** Centro incaricato di assicurare l'organizzazione efficiente dei servizi di ricerca e di salvataggio nell'ambito dell'intera regione di interesse sul mare e sui laghi maggiori.
- c) **COORDINATORE SUL POSTO (ON SCENE COORDINATOR - OSC):** una persona designata per coordinare le operazioni di ricerca e soccorso in una area specificata, quando operano due o più assetti;
- d) **AIRCRAFT COORDINATOR (ACO):** una persona o un team che coordina le operazioni con coinvolgimento di più aeromobili in eventi SAR a supporto del Coordinatore della Missione SAR (SAR Mission Coordinator SMC) e dell'OSC;
- e) **SAR MISSION COORDINATOR (SMC):** una persona, incaricata temporaneamente di coordinare le attività in risposta ad una situazione di emergenza reale o apparente. In particolare:
- nella **1ª situazione operativa** viene individuato nell'ambito dell'organizzazione della U.C.G. Nucleo Guardia Costiera Lago eventualmente delegato;
 - nella **2ª situazione operativa** viene individuato nell'ambito dell'organizzazione del Reparto Operativo Laghi - Guardia Costiera – L.R.S.C.;
 - nella **3ª situazione operativa** viene individuato nell'ambito dell'organizzazione dell'I.M.R.C.C.;
- f) **COMANDO OPERATIVO (OPCOM):** autorità conferita ad un Comandante di assegnare missioni o compiti ai Comandanti subordinati, di schierare unità, di riassegnare forze e di mantenere o delegare il controllo operativo e/o tattico secondo necessità. Non comporta di per se stesso autorità di comando organico o responsabilità logistiche;

- g) **CONTROLLO OPERATIVO (OPCON):** autorità delegata ad un Comandante di impiegare le forze assegnate in modo da assolvere specifiche missioni o compiti che sono normalmente limitati per funzioni, tempo e spazio, di dislocare le unità interessate, nonché di ritenere o delegare il controllo tattico di dette unità. Non comporta l'autorità di riassegnare le forze su cui esercita il controllo operativo, o parte di esse, per compiti diversi da quelli per cui tali forze sono state assegnate. Non comporta di per se stesso autorità di comando organico o responsabilità logistiche;
- h) **COMANDO TATTICO (TACOM):** autorità delegata ad un Comandante di assegnare compiti alle forze sotto il suo comando per portare a compimento la missione assegnata dall'autorità superiore. L'ufficiale che esercita il comando tattico è anche responsabile delle unità sotto il suo controllo;
- i) **CONTROLLO TATTICO (TACON):** è la direzione ed il controllo dettagliato dei movimenti e delle manovre necessarie per svolgere le missioni o i compiti assegnati;
- j) **COORDINAMENTO:** è l'attività che viene svolta nei confronti di organi, non gerarchicamente sottordinati, preposti ad attività che pur essendo distinte, siano destinate ad essere ordinate secondo un disegno unitario;
- k) **FASE DI INCERTEZZA (INCERFA):** situazione nella quale si può sospettare della sicurezza di una nave e delle persone che vi sono a bordo, o di singole persone;
- l) **FASE DI ALLERTAMENTO (ALERFA):** situazione nella quale si può temere per la sicurezza di una nave e delle persone che vi sono a bordo, o di singole persone;
- m) **FASE DI PERICOLO (DETRESFA):** situazione nella quale si può ritenere che una nave o una persona è minacciata da un grave ed imminente pericolo e che ha bisogno di soccorso immediato;
- n) **I.M.R.C.C. (ITALIAN MARITIME RESCUE COORDINATION CENTRE):** è il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera;
- o) **MEZZO INCIDENTATO/IN PERICOLO:** qualsiasi galleggiante/natante/imbarcazione/ nave o aeromobile o altro mezzo che si trova in lago con persone a bordo in pericolo o da cui sia caduta in acqua una persona, oggetto della ricerca e soccorso;
- p) **MEZZO/UNITÀ NAVALE IMPIEGATA PER RICERCA E SOCCORSO:** un mezzo navale o aereo appartenente ad un Organo dello Stato oppure appartenente a privati, che partecipa o è previsto che possa partecipare alle operazioni di ricerca e soccorso nei laghi maggiori;
- q) **L.R.S.C. (Lake Rescue Sub Center):** Centro secondario di soccorso lacuale che assicura il coordinamento delle operazioni di ricerca e di soccorso, secondo le direttive specifiche o le deleghe del Centro Nazionale di Coordinamento (I.M.R.C.C.) in un determinato

settore dell'area di ricerca e soccorso nazionale.

- r) **R.O.L. - GUAR.COST. (Reparto Operativo Laghi - Guardia Costiera – Milano):** Elemento di Organizzazione del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera che dipende dalla Direzione Marittima della Liguria e che assolve alle funzioni di Lake Rescue Sub-Center per le attività di ricerca e soccorso effettuate dai Nuclei del Corpo istituiti presso i laghi maggiori;
- s) **NAVE:** ai fini del presente piano può intendersi per nave estensivamente qualsiasi nave in genere, galleggiante, natante, imbarcazione, utilizzata per qualunque scopo, finalità o impiego, compreso il diporto;
- t) **R.C.C. AM (Rescue Coordination Centre):** Centro di Coordinamento del Soccorso Aereo dell'Aeronautica Militare;
- u) **R.S.C. AM (Rescue Sub Centre):** Sottocentro di Coordinamento del Soccorso Aereo dell'Aeronautica Militare;
- v) **RICERCA:** operazione, di regola coordinata da un centro di coordinamento di soccorso o da un centro secondario di soccorso, che si avvale del personale e dei mezzi disponibili ed è destinata a localizzare le persone in pericolo;
- w) **SOCCORSO:** operazione destinata a recuperare le persone in pericolo ed a prodigare loro le prime cure, mediche o altre di cui potrebbero aver bisogno ed a trasportarle in un luogo sicuro;
- x) **SINISTRO/INCIDENTE AEREO O SPAZIALE:** incidente sulla superficie dei laghi maggiori ad aeromobile di qualsiasi genere, o a mezzi, con equipaggio e passeggeri di questi ultimi;
- y) **SINISTRO/INCIDENTE SUI LAGHI MAGGIORI:** incidente a nave o a persona;
- z) **S.V.H. (Sauvez la Vie Humaine):** Salvezza della Vita Umana. La sigla indica le procedure di urgenza e viene generalmente usata per indicare:
 - un servizio di soccorso;
 - lo scopo di una missione di soccorso;
 - l'oggetto di un messaggio di soccorso per ottenere la massima rapidità e precedenza delle comunicazioni;
- aa) **U.C.G. (Unità Costiera di Guardia):** È il Nucleo Guardia Costiera lago con delega SAR.
- bb) **UNITÀ DI SOCCORSO (Unità S.A.R., SRU Search and Rescue Unit):** Sono le unità navali e gli aeromobili del servizio di Guardia Costiera del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera appositamente allestite ed equipaggiate/i per il soccorso marittimo, dislocate nei laghi maggiori;
- cc) **AREA DI RICERCA E DI SOCCORSO (S.R.R. - Search and Rescue Region):** Area dei laghi maggiori di dimensioni determinate entro i cui limiti vengono forniti dei servizi di ricerca e soccorso.

CAPITOLO 2 - AUTORITÀ COORDINATRICI E SITUAZIONI OPERATIVE

210 COORDINAMENTO DELLE OPERAZIONI S.A.R.

220 ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO S.A.R. NEI LAGHI MAGGIORI

230 RESPONSABILITÀ DEL COORDINAMENTO - SITUAZIONI OPERATIVE

240 AZIONI ALL'ESTERNO DELL'AREA DI INTERESSE DELL'I.M.R.C.C.

210 COORDINAMENTO DELLE OPERAZIONI S.A.R.

Ai fini del presente piano si intende per coordinamento l'esercizio dei compiti individuati dal cap. 5 dell'Annesso alla Convenzione, applicati per analogia al contesto dei laghi maggiori, quali:

- valutazione delle notizie;
- dichiarazione della fase di emergenza;
- determinazione dell'area di ricerca;
- fissazione di un piano generale di esecuzione delle operazioni;
- designazione di OSC;
- dichiarazione di cessazione o sospensione delle operazioni;
- richiesta mezzi e concorso di organi che possano utilmente intervenire;
- assegnazione di compiti a mezzi ed organi che possano utilmente intervenire.

Il coordinamento, così come definito nel precedente paragrafo 170, consiste nell'impartire le disposizioni idonee alla realizzazione del disegno unitario, nonché nel vigilare sull'osservanza e sull'attuazione delle stesse.

Nell'ambito del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, la funzione di coordinamento coincide con l'esercizio del comando e controllo gerarchicamente ordinato, secondo l'organizzazione prevista e sui mezzi del Corpo impiegati per il S.A.R.

220 ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO S.A.R. NEI LAGHI MAGGIORI

Il servizio S.A.R. nei laghi maggiori è l'organizzazione di tutte le attività connesse alla salvaguardia della vita umana, indipendentemente dalla circostanza che il rischio per la vita umana trovi origine in un sinistro.

L'organizzazione d'impiego S.A.R. nei laghi maggiori d'ora in poi è denominata "Organizzazione S.A.R.".

220.1 Organizzazione di impiego del servizio S.A.R. laghi maggiori

L'autorità nazionale responsabile per assicurare il servizio SAR è il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti pro-tempore.

L'organizzazione di impiego del servizio S.A.R. nazionale è così strutturata:

- a) il **Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia Costiera** è l'Organismo nazionale che assicura l'organizzazione generale e il coordinamento dei servizi di ricerca e soccorso in mare e nei laghi maggiori, laddove risulti istituito un presidio, attraverso la propria struttura operativa centrale (*l'Italian Maritime Rescue Coordination Centre - I.M.R.C.C.*) e territoriale (Direzioni marittime- MRSC di riferimento, Reparto Operativo Laghi-LRSC, Nuclei Lago - UCG e le Unità SAR);
- b) il **Reparto Operativo Laghi - Guardia Costiera - Milano**: Elemento di Organizzazione del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera che dipende dalla Direzione Marittima della Liguria e assolve alle funzioni di Centro Secondario di Soccorso (L.R.S.C. – *Lake Rescue Sub Centre* – R.O.L. – GUAR.COST.)
- c) Il **Nucleo Guardia Costiera Lago** delegato è Unità Costiera di Guardia (U.C.G.);
- d) le **unità navali** e **gli aeromobili** del servizio di Guardia Costiera del Corpo delle Capitanerie di porto, appositamente allestiti, sono unità di soccorso (*search and rescue unit*).

220.2 Organizzazione S.A.R. alternata

In caso di eventi eccezionali che comportino l'impossibilità per M.R.C.C. e L.R.S.C./R.O.L. - GUAR.COST. di operare, è attivata la seguente organizzazione S.A.R. alternata:

- le funzioni di I.M.R.C.C. alternato sono assunte da M.R.S.C. Genova, ovvero, in caso di situazioni contingenti, da altro M.R.S.C. designato dal Capo del Reparto III "Piani e Operazioni";
- le funzioni di L.R.S.C. alternato sono assunte dall'U.C.G. designata dal Direttore Marittimo della Liguria;

Resta salva la facoltà del M.R.C.C. di assumere in proprio tali funzioni ovvero di designare altri R.S.C./U.C.G..

220.3 Area di responsabilità

Le aree di interesse, entro i cui limiti vengono forniti i servizi di ricerca e soccorso (SAR) sui laghi maggiori ove sono costituiti appositi presidi della Guardia Costiera sono suddivise come segue:

- Lago di Garda: la cui area di competenza corrisponde all'intero bacino morfologico del Lago di Garda.
- Lago di Como: la cui area di competenza comprende l'intero bacino del Lario, eccezion fatta per i laghi di Garlate e Mezzola.
- Lago Maggiore: la cui area di competenza si estende sul bacino italiano del Lago Maggiore, eccezion fatta per lo specchio acqueo svizzero (conformemente ai confini di Stato).

220.4 Mezzi aeronavali idonei ad effettuare operazioni di ricerca e soccorso, utilizzabili dal M.R.C.C./L.R.S.C. (R.O.L. - GUAR.COST.)/U.C.G.

I mezzi aeronavali idonei ad effettuare operazioni di ricerca e soccorso sono:

1) Mezzi specializzati (S.R.U. Search and Rescue Unit):

Sono quei mezzi aeronavali costruiti e appositamente allestiti, nonché equipaggiati con personale appositamente addestrato idonei per interventi nei laghi, nell'immediata disponibilità dei Presidi della Guardia Costiera presenti sui laghi maggiori. Essi sono i mezzi navali del servizio di Guardia Costiera e pronti per essere impiegati dalle U.C.G. individuate dal Corpo delle Capitanerie di Porto.

2) Mezzi concorrenti (Search and Rescue Facility). Sono mezzi non nella immediata disponibilità della Organizzazione S.A.R., perché costruiti od impiegati per altri scopi o fini istituzionali:

- 1) mezzi di tutte le altre Amministrazioni dello Stato, dichiarati idonei all'impiego del soccorso dalla Forza Armata/Corpo di appartenenza, che possono utilmente intervenire;
- 2) navi presenti in porto ovvero in navigazione ed in grado di intervenire utilmente per portare soccorso ad una unità sinistrata;
- 3) mezzi navali ed aerei di altri Stati;
- 4) navi da passeggeri, ivi comprese quelle da diporto e da pesca e le navi certificate per il salvataggio;

- 5) mezzi aeronavali nell'immediata disponibilità delle altre forze di soccorso nazionali, quali quelle appartenenti ai Comandi dei Vigili del Fuoco, al 118, alla CRI, ovvero delle organizzazioni di volontariato e della Protezione civile presenti sui laghi maggiori. Essi sono i mezzi navali dei servizi di soccorso e pronti per essere impiegati dalle U.C.G. individuate dal Corpo delle Capitanerie di Porto;
- 6) ogni altra idonea risorsa disponibile, dotata delle previste abilitazioni per l'attività in ambito lacustre, e relative strumentazioni;

La scelta dei mezzi navali e/o aerei più idonei allo svolgimento dell'operazione di ricerca e soccorso è prerogativa dell'I.M.R.C.C./L.R.S.C./U.C.G. responsabile del coordinamento dell'attività di soccorso.

230 RESPONSABILITÀ DEL COORDINAMENTO SITUAZIONI OPERATIVE

230.1 Generalità

Le operazioni di soccorso, per quanto e fino a quando possibile, devono essere condotte al più basso livello dell'organizzazione S.A.R.

Pertanto le U.C.G. alla notizia di pericolo per la vita umana nel lago, comunque pervenuta, devono disporre i primi interventi operativi ed informativi iniziando le operazioni di ricerca e soccorso con tutti i mezzi nella propria disponibilità.

Appena possibile, l'U.C.G. informa il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) sovraordinato per le pertinenti valutazioni e decisioni di cui ai punti successivi.

Nel particolare l'U.C.G. che ha notizia di pericolo deve:

- a) intervenire direttamente con i mezzi in propria disponibilità, ovvero di altre amministrazioni disponibili e più prossime all'evento;
- b) coordinare l'evento S.A.R. sino a quando L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) non abbia assunto il coordinamento.

In funzione dell'autorità coordinatrice, le operazioni di soccorso sui laghi maggiori ove insistono presidi del Corpo delle Capitanerie di Porto, si configurano in una delle seguenti situazioni operative:

230.2 Prima situazione operativa

È la situazione operativa nella quale l'U.C.G., appositamente delegata dal Direttore Marittimo della Liguria, coordina e dirige, fin dalla prima notizia ricevuta, il soccorso con i propri mezzi e/o con quelli prontamente disponibili e impiegabili dei Vigili del Fuoco, del 118, della CRI e della Protezione Civile, e/o con il concorso dei mezzi navali dei comandi locali delle altre Forze di Polizia presenti sui bacini dei laghi maggiori (Guardia di Finanza, Carabinieri, Polizia di Stato, Polizia Provinciale, Polizie Locali) e associazioni di volontariato, tenendo informato L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) sull'andamento delle operazioni.

Tale delega, che deve intendersi più propriamente come affidamento di funzioni ad organo subordinato nell'organizzazione del superiore L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.), è di massima conferita in via permanente dal Direttore Marittimo della Liguria e può contenere indicazione su diversi livelli di responsabilità e limiti operativi in ragione delle risorse disponibili per gli interventi, per i quali le condizioni meteo nel lago e la buona probabilità di individuazione della zona di intervento e l'impiego dei soli mezzi navali locali, lascino prevedere il buon esito delle operazioni di soccorso.

Tale prima situazione operativa rimane in vigore fino:

- a) alla cessazione dell'emergenza;
- b) al passaggio in seconda situazione operativa al L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.), su richiesta dell'U.C.G.;
- c) alla diretta assunzione da parte del L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.)/I.M.R.C.C. dell'intervento con passaggio, rispettivamente, in seconda o terza situazione operativa;
- d) all'impiego di velivoli del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, ovvero di altre amministrazioni e delle FF.AA.;
- e) all'accertamento di una Mass Rescue Operation, in cui non risultino sufficienti le risorse locali;

Durante la prima situazione operativa è compito del L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) tenere informato l'I.M.R.C.C..

La richiesta di impiego dei velivoli per il soccorso sui laghi maggiori deve essere inoltrata al L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) che ne valuterà l'esigenza. Nel caso del loro impiego, l'evento SAR sarà coordinato dal L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) in 2ª situazione operativa

230.3 Seconda situazione operativa

È la situazione operativa nella quale il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) coordina direttamente il soccorso e si verifica, di massima, nel caso ricorra una o più delle seguenti situazioni:

- a) condizioni meteo particolarmente avverse e circostanze tali che le risorse a disposizione dell'U.C.G. risultino inadeguate;
- b) in caso di impiego di mezzi aerei della Guardia Costiera.
- c) in caso di impiego di mezzi aerei della Marina Militare e/o mezzi dell'Aeronautica Militare o velivoli di altre amministrazioni.

Tale situazione si verifica altresì quando l'I.M.R.C.C., valutate le circostanze e le difficoltà della situazione, dispone il passaggio ad una seconda situazione operativa in forza di proprie valutazioni.

Il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.), oltre che richiedere il concorso delle risorse disponibili delle altre Autorità dello Stato, può allertare o richiedere l'intervento di aeromobili del Corpo all'I.M.R.C.C., ovvero di aeromobili agli R.C.C. dell'Aeronautica o di aeromobili ai Comandi Centrali della Marina Militare, nei limiti delle rispettive disponibilità.

Tale situazione rimane in vigore fino a quando il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) non richiede il passaggio alla terza situazione operativa oppure l'I.M.R.C.C. avochi a sé il coordinamento.

In qualunque momento, in forza di proprie valutazioni concernenti l'evolversi della situazione il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) può disporre il passaggio/ritorno alla prima situazione operativa.

230.4 Terza situazione operativa

È la situazione operativa nella quale l'I.M.R.C.C. coordina direttamente il soccorso e si verifica, di massima, nel caso ricorra una delle seguenti circostanze:

- a) disastro in lago di notevoli proporzioni, nel caso di avocazione del soccorso;
- b) intervento che avviene ai limiti esterni della zona di competenza italiana e si prevede lo sconfinamento in acque di competenza di altre Nazioni come la Svizzera per quanto attiene il Lago Maggiore;
- c) in forza di proprie valutazioni contingenti che suggeriscono di assumere il coordinamento subentrando a organi S.A.R. nazionali subordinati;

Nei casi di cui alle lettere b) la terza situazione operativa rimane in vigore fino a quando l'I.M.R.C.C. non disponga, in forza di proprie valutazioni, la designazione di L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) o di una U.C.G. quale Autorità coordinatrice ed il conseguente passaggio, rispettivamente, in seconda o prima situazione operativa.

230.5 Passaggio di situazione operativa

I passaggi da una situazione operativa ad altra situazione operativa vengono formalizzati con apposito messaggio di coordinamento (vedi annessi 5 e 5a al cap.6).

230.6 Cessazione della situazione operativa

Le ricerche devono essere condotte fino a che vi siano ragionevoli speranze di trovare superstiti. Tale decisione compete all'Autorità coordinatrice.

La cessazione di una fase di emergenza e/o situazione operativa deve essere formalizzata con apposito messaggio SITREP Finale (vedasi annesso 1 al Cap. 6).

Tale decisione non esclude che l'Autorità coordinatrice ritenga di dover continuare a svolgere idonee azioni informative (es. emissioni avvisi ai naviganti, diffusioni radio, ecc.) fino al momento ritenuto più opportuno, proseguendo le ricerche nell'ambito delle attività d'istituto.

230.7 Certezza della situazione operativa in atto

La piena conoscenza della esatta situazione operativa in atto è garanzia per il corretto svolgimento delle operazioni, tenendo sempre e comunque in massima considerazione la sicurezza degli equipaggi e dei mezzi impiegati sui laghi maggiori ed in aria.

240 AZIONI ALL'ESTERNO DELL'AREA DI INTERESSE DELL'I.M.R.C.C

L'I.M.R.C.C. mantiene i contatti con gli R.C.C. stranieri chiamati ad operare per la ricerca e soccorso di unità italiane nelle aree di rispettiva competenza.

In caso di carenza o ritenuta inadeguatezza di assistenza l'I.M.R.C.C. interessa l'Unità di Crisi del Ministero Affari Esteri per richiedere intervento dei pertinenti canali diplomatici ed eventualmente le ambasciate/consolati competenti.

Inoltre all'esterno dell'area di responsabilità nazionale l'I.M.R.C.C. coordina le azioni a favore di mezzi e persone in pericolo, nei casi in cui agisca in qualità di primo R.C.C. informato dell'evento e fino a quando l'R.C.C. competente, o altro RCC in grado di poter meglio assistere, assuma il coordinamento delle operazioni SAR.

L'I.M.R.C.C., ai sensi di quanto previsto dal Capitolo 3 dell'Annesso alla Convenzione SAR, valuterà la richiesta di cooperazione di altri R.C.C. circa la disponibilità di proprie risorse SAR (SRU), in relazione alla disponibilità e capacità degli assetti nazionali impiegabili per il primario compito della ricerca e soccorso, nell'ambito dell'intera regione di responsabilità nazionale, anche a prescindere dall'esistenza di accordi bilaterali o regionali in materia.

CAPITOLO 3 - FASI DI EMERGENZA

310 SEGNALAZIONE DI EMERGENZE E VALUTAZIONE DELLE NOTIZIE

320 FASI DI EMERGENZA

330 FASE DI INCERTEZZA (INCERFA)

340 FASE DI ALLERTA (ALERFA)

350 PROCEDURE ED AZIONI DA ADOTTARE NELLE FASI DI INCERFA E ALERFA

360 FASE DI PERICOLO (DETRESFA)

370 PROCEDURE ED AZIONI DA ADOTTARE NELLA FASE DI DETRESFA

310 SEGNALAZIONE EMERGENZE E VALUTAZIONE DELLE NOTIZIE

Tutti i soggetti pubblici o privati che comunque abbiano conoscenza di notizie relative ad una nave, imbarcazione, natante o persona in pericolo nei laghi, fermo restando l'obbligatorietà dell'immediato soccorso, **devono** per gli effetti degli artt. 69 e 70 C.N., **darne immediata comunicazione all'Organizzazione S.A.R. competente**. Tali segnalazioni possono essere normalmente effettuate attraverso le **postazioni di allarme** (*Alerting Post*) o con qualsiasi altro mezzo, da:

- numero unico delle emergenze 112 (NUE) e dal numero 1530 dedicato alle emergenze in mare e sui laghi maggiori;
- forze di Polizia o altri Corpi dello Stato;
- sale operative dei Comandi militari delle varie FF.AA.;
- altre organizzazioni, enti o autorità;
- organizzazioni S.A.R. straniere;
- privati, sodalizi, circoli, ecc.

A volte le notizie possono risultare incomplete o sommariamente raccolte. Tale circostanza può rendere di estrema difficoltà l'intervento con conseguente pregiudizio per il buon esito del soccorso.

Pertanto è indispensabile per chiunque assumere informazioni, per quanto più possibile, complete. L'informatore deve rendersi disponibile a fornire eventuali ulteriori notizie e chiarimenti in modo da ridurre il rischio di malintesi o falsi allarmi (gli elementi da acquisire sono riportati nell'annesso 1 al presente capitolo).

Ogni notizia di sinistro, specie se proveniente da fonti non qualificate o comunque poco attendibili, deve essere attentamente valutata e possibilmente verificata.

Tuttavia, quando si presume che sussista una reale situazione di pericolo per le persone, si deve adottare un criterio non restrittivo, nel senso che una notizia con un minimo di attendibilità deve essere considerata veritiera a tutti gli effetti.

Alla ricezione della segnalazione l'U.C.G. deve intervenire immediatamente ai sensi degli artt. 69 e 70 C.N. prendendo i primi provvedimenti, per analogia con le procedure previste dal Cap. 5 dell'Annesso alla Convenzione di Amburgo ed in particolare acquisisce informazioni e allerta i mezzi ed il personale dipendente, ovvero le risorse SAR più vicine all'evento, informando, non appena possibile, il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) sovraordinato sui provvedimenti adottati e sulle proprie intenzioni, informando anche il I.M.R.C.C. nei soccorsi più delicati.

320 FASI DI EMERGENZA

L'eventualità di un sinistro sui laghi maggiori può configurare tre fasi di emergenza:

- una prima fase di incertezza (**INCERFA**);
- una seconda fase di allertamento (**ALERFA**);
- una terza fase che si identifica con una situazione di pericolo (**DETRESFA**).

Le predette fasi possono svolgersi in progressione temporale non escludendo che in alcuni casi la velocità di evoluzione degli accadimenti possa configurare fin dall'inizio il livello superiore. Di seguito sono riportate le indicazioni procedurali di massima che l'organizzazione del soccorso attua in relazione all'evolversi delle fasi.

Le procedure nei casi di INCERFA e ALERFA sono nel presente piano indicate prescindendo dalla situazione operativa in atto (1^a - 2^a - 3^a) poiché nelle due fasi in questione l'attività S.A.R. si svolge di massima e sostanzialmente su un piano informativo e di allertamento dei mezzi.

Per la fase di DETRESFA vengono invece esaminate le procedure per ogni singola situazione operativa e per ogni livello dell'organizzazione S.A.R. operante.

330 FASE DI INCERTEZZA (INCERFA)

La fase di incertezza o "INCERFA" è quella situazione nella quale si può dubitare della sicurezza di una persona, di una nave o di un altro mezzo e si ha quando:

- è stato segnalato il mancato arrivo di un mezzo alla destinazione prevista;
- quando un mezzo non ha segnalato, come previsto, la sua posizione o il suo stato di sicurezza;
- esiste un dubbio sulla sicurezza di un mezzo o del suo personale dovuto a mancanza di informazioni o alle eventuali difficoltà in cui potrebbero versare;
- esiste un dubbio sulla sicurezza di una persona in lago.

La fase di incertezza può concludersi con il ritorno alla normalità ovvero con:

- l'inizio della fase di allertamento;
- direttamente con l'avvio della fase di pericolo, ossia delle operazioni di soccorso vere e proprie.

340 FASE DI ALLERTAMENTO (ALERFA)

La fase di allertamento "ALERFA" è quella situazione nella quale si può temere per la sicurezza di una persona, di una nave o di altro mezzo e si ha quando:

- si teme per la sicurezza di un mezzo o di persone che da tempo prolungato non danno notizie;
- i tentativi di stabilire un contatto diretto, o indiretto, con il mezzo che si presume in difficoltà sono falliti;
- è stata ricevuta informazione indicante che l'efficienza operativa del mezzo è menomata, ma non tanto da far ritenere probabile una situazione di pericolo.

La fase di allertamento può concludersi con:

- la cessazione dell'emergenza perché insussistente;
- l'inizio della fase di pericolo, ossia delle operazioni di soccorso vere e proprie.

350 PROCEDURE ED AZIONI DA ADOTTARE NELLE FASI DI INCERFA E ALERFA

Al configurarsi di una emergenza in fase di INCERFA o ALERFA l'attivazione dell'organizzazione S.A.R., a qualunque livello e in qualsiasi situazione operativa, si realizza in:

350.1 INCERFA:

In questa fase i compiti delle autorità coordinatrici, ognuno per la propria competenza operativa, sono i seguenti:

- un'accurata ricerca e raccolta di informazioni.
- effettuare indagini appropriate per ottenere notizie dirette sullo stato di sicurezza del mezzo navale o delle persone in pericolo;
- assumere notizie presso fonti attendibili qualora il mezzo sia sprovvisto di apparato radio o non sia possibile il collegamento diretto con gli occupanti;
- attingere notizie dalle persone che possono essere a conoscenza dei movimenti del mezzo o delle persone in pericolo;
- ricercare testimonianze, nel caso in cui la segnalazione riguardi un bagnante in difficoltà, presso gli stabilimenti balneari/strutture sportive/ricreative della zona e di quanti possano fornire notizie utili;
- cercare, ove possibile, di stabilire un collegamento via radio o telefonico (con l'eventuale mezzo in pericolo, anche tramite Circoli nautici, direzione di porti turistici, radioamatori, privati ecc.).

Se ad operare in INCERFA è l'U.C.G., il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) e l'I.M.R.C.C. analizzano e valutano le informazioni eventualmente loro pervenute, fornendo nel contempo alla U.C.G. ogni possibile supporto informativo ed operativo, tenendosi pronti, se necessario, ad assumere il coordinamento delle operazioni.

350.2. ALERFA:

- un allargamento e approfondimento dell'attività di raccolta delle informazioni e di ricerca delle notizie;
- un allertamento dei mezzi e dei servizi di soccorso per l'eventuale successivo impiego.

In questa fase i compiti delle autorità coordinatrici, ognuno per la propria competenza operativa, sono i seguenti:

a) approfondimento e ricerca di nuove notizie presso o attraverso:

- altre Autorità/Comandi/Organi;
- direzioni di porti turistici, di circoli nautici e di stabilimenti balneari;
- familiari delle persone in pericolo;
- ogni altra persona che risulti a conoscenza di notizie.

b) tenere costantemente informato il livello superiore della organizzazione S.A.R. dell'evolversi della situazione. In caso di dubbio sulle competenze anche il livello più basso di U.C.G. che per prima è allertato, dà immediato corso alle iniziative salvo a trasferire successivamente ad altra U.C.G. o ad altro livello dell'organizzazione S.A.R. l'onere di proseguirle in ragione di una maggior capacità di operare.

c) allertare, se del caso, l'autorità coordinatrice adiacente (solo per il Lago Maggiore riferito alle acque svizzere);

d) allertare gli appropriati servizi e mezzi di ricerca e salvataggio e predisporre le azioni cui dare eventuale corso nella fase successiva;

e) allertare le risorse disponibili, richiedendo l'eventuale impiego mediante le Autorità/Comandi/Organi periferici di altre Amministrazioni;

f) allertare mezzi privati, disponibili sul posto ed in grado di intervenire utilmente, pianificando il loro possibile impiego o dirottamento;

g) intensificare, qualora possibile, il servizio di ascolto radio ed attivare se disponibili altre reti di comunicazione, indicando circuiti e frequenze e tempi/modalità di comunicazione;

h) predisporre una pianificazione di massima, sulla scorta delle informazioni in corso di acquisizione, nell'ipotesi che possa scattare la fase di DETRESFA;

Se ad operare in ALERFA è l'U.C.G., il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) e l'I.M.R.C.C. analizzano e valutano gli elementi loro pervenuti, fornendo nel contempo all'U.C.G. ogni possibile supporto informativo ed operativo, estendendo se del caso l'indagine e l'acquisizione di notizie all'intera area di interesse e/o all'area dell'R.S.C. o di R.C.C. svizzero per il Lago Maggiore, tenendosi pronti, se necessario, ad assumere il coordinamento delle operazioni.

Resta sempre nella esclusiva competenza del L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) o dell'I.M.R.C.C. la valutazione della opportunità di allertare:

- i Comandi della Marina Militare e dell'Aeronautica Militare;
- l'R.C.C. svizzero.

Tutta l'attività informativa e di allarme può essere utilizzata nella successiva fase di pericolo (DETRESFA) oppure rimanere fine a se stessa al ripristinarsi della normalità nel caso che non si configuri la fase di pericolo. Rimane affidato al prudente apprezzamento dei responsabili l'espletamento di ogni altra utile azione, ritenuta opportuna per risolvere in senso positivo la fase di allertamento.

350.3. Messaggistica

Ai messaggi che contengono informazioni attinenti le fasi di INCERFA e ALERFA deve essere assegnata, di massima, la qualifica di "IMMEDIATO".

Si deve comunque tenere presente che **ogni notizia relativa ad una situazione di INCERFA e ALERFA per la vita umana nei laghi maggiore deve essere trattata innanzitutto per via telefonica/radio/altro sistema rapido**, rimanendo fermo che tutto va in successione formalizzato con relativa messaggistica S.A.R. (vedasi Capitolo 6 e relativi Annessi).

È principio generale, riferito ovviamente anche alla fase di DETRESFA di cui al successivo punto 360, che:

- **la compilazione della messaggistica relativa ad ogni fase di emergenza/situazione operativa, NON DEVE MAI ESSERE CAUSA DI RITARDO/INTERFERENZA nella conduzione/esecuzione delle iniziative.**

360 FASE DI PERICOLO (DETRESFA)

La fase di pericolo o "DETRESFA" è la "situazione nella quale si ha ragione di ritenere che una persona, una nave o altro mezzo sono minacciati da un pericolo grave ed imminente e che hanno bisogno di soccorso immediato e si ha quando:

- si è ricevuta fondata informazione che un mezzo o una persona è in grave o imminente pericolo o bisognosa di immediata assistenza;
- tutti i tentativi di stabilire un contatto con il mezzo e le indagini eseguite presso fonti attendibili fanno presumere che il mezzo o la persona sia in pericolo;
- è stata ricevuta notizia che l'efficienza operativa del mezzo è menomata a tal punto da rendere probabile il verificarsi di una situazione di pericolo.

LA FASE DI PERICOLO FA SCATTARE L'ESECUZIONE DELLE OPERAZIONI DI RICERCA E SOCCORSO SUI LAGHI

370 PROCEDURE ED AZIONI DA ADOTTARE NELLA FASE DI DETRESFA

Al configurarsi di un'emergenza in fase di DETRESFA l'organizzazione SAR può operare in 1^a/2^a/3^a situazione operativa.

In ogni situazione operativa il luogo sicuro di sbarco dei naufraghi (POS – Place of Safety) sui Laghi Maggiori ove è presente un presidio delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera è determinato dall'autorità coordinatrice che, di massima tiene conto di:

- La vicinanza ai centri di primo soccorso e assistenza sanitaria;
- La disponibilità di infrastrutture portuali adeguate per lo sbarco in sicurezza;
- Le condizioni ambientali e meteorologiche al momento dell'operazione di soccorso;
- La cooperazione con l'assistenza sanitaria e le eventuali forze concorrenti, per garantire un'adeguata accoglienza e assistenza ai naufraghi.

370.1. 1^a Situazione operativa**a.1. Provvedimenti da adottare da parte dell'U.C.G.:**

In fase di DETRESFA l'Unità Costiera di Guardia avuta notizia di un sinistro/incidente, assume il coordinamento delle operazioni, mettendo in atto in 1^a situazione operativa, i provvedimenti pertinenti e le seguenti misure:

a.1.1. Mezzi navali impiegabili

- impiega i mezzi navali dipendenti;
- richiede eventuali mezzi navali degli altri organi dello Stato che abbiano localmente disponibilità ed impiega eventuali organizzazioni di volontariato o di Protezione Civile, più vicini all'evento;
- ordina l'impiego (art. 70 C.N.) di navi, rimorchiatori, mezzi appartenenti a Circoli nautici, porticcioli turistici, privati in genere.

- restituisce la disponibilità dei mezzi impiegati man mano che i medesimi risultino non più utilmente impiegabili.

a.1.2. Mezzi ed attrezzature terrestri

- nel caso che per esigenze connesse e derivanti dall'esecuzione delle operazioni di soccorso, dovesse rendersi necessario localmente l'impiego di mezzi ed attrezzature terrestri (es. fotoelettriche, pompe, ecc.) in aggiunta a quelli propri in dotazione, l'U.C.G. richiede, motivando, l'impiego di mezzi terrestri di altri organi dello Stato che abbiano disponibilità anche di mezzi speciali (V.V.F., E.I., M.M., forze di polizia, ecc.), richiedendo, se del caso l'allertamento della protezione civile regionale attraverso la Prefetture e gli Enti Comunali.

a.1.3. Pianificazione delle ricerche

- Acquisisce la posizione del segnalante o stima, se del caso, il grado di incertezza della posizione della nave/persona e determina l'area che sarà oggetto della ricerca;
- predispone ed attua, in base alle informazioni disponibili, il piano per la specifica operazione di ricerca e salvataggio;
- assegna le zone di ricerca iniziali ai mezzi partecipanti indicando anche i relativi schemi;
- modifica, se le circostanze lo richiedono, il piano generale di esecuzione delle operazioni di ricerca e soccorso basandosi sulle informazioni a disposizione e sui cambiamenti di situazione.

a.1.4. Informazioni

- acquisisce costantemente informazioni utili in relazione all'evolversi degli eventi connessi al sinistro e le trasmette, se del caso, al L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) o all'I.M.R.C.C.;
- tiene eventualmente informate le Autorità Prefettizie e Diplomatiche locali;
- riferisce con immediatezza all'Autorità Giudiziaria eventuali ipotesi penalmente rilevanti;

a.1.5. Designazione O.S.C.

- designa, con le modalità indicate nel cap. 4, l'O.S.C. (On Scene Coordinator).

a.1.6. Radio

- intensifica il servizio di ascolto radio ed attiva se disponibili altre reti di comunicazione, indicando circuiti e frequenze e tempi/modalità di comunicazione;
- chiede il silenzio radio sulle frequenze impiegate per lo svolgimento delle operazioni di ricerca e soccorso;
- stabilisce e mantiene i contatti con l'O.S.C. (On Scene Coordinator);
- mantiene i contatti con i mezzi concorrenti impiegati.

a.1.7. Richiesta collaborazione

- chiede ogni possibile collaborazione agli Organi/Autorità/Comandi periferici degli organi dello Stato (G.d.F., C.C., P.S, VV.F.) o alle Amministrazioni locali (Comuni, Polizie Provinciali, Polizie Locali, ecc.) e di soccorso.

a.1.8. Assistenza sanitaria

- organizza, tramite il S.S.N., tenendo eventualmente informata la Prefettura competente, l'assistenza ai naufraghi che vengono trasportati a terra, provvedendo anche a richiedere tutti i mezzi terrestri, strutture ed il personale necessari (ambulanze, medici, infermieri, camere iperbariche, strutture sanitarie specifiche, ecc.).

b.1. Provvedimenti da adottare da parte del L.R.S.C.:

In fase di DETRESFA in 1^a situazione operativa, il L.R.S.C. opera come segue:

b.1.1. Informazioni

- segue l'evolversi della situazione ed acquisisce tutte le informazioni utili per l'eventuale passaggio alla 2^a situazione operativa nei casi previsti al precedente para 230.3.

b.1.2. Allertamento

- pone la sala operativa del L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.), pur restando in assetto ordinario, in stato di allertamento per l'eventuale passaggio in assetto rinforzato.

b.1.3. Mezzi aeronavali

- pianifica l'allertamento di mezzi aeronavali per gli eventuali avvicendamenti/impiego.

b.1.4. Radio

- segue con particolare attenzione le comunicazioni radio;
- canalizza e settorializza i canali di lavoro delle U.C.G. nel caso di più soccorsi contemporanei sui laghi maggiori.

c.1. Provvedimenti da adottare da parte dell'I.M.R.C.C.

In fase di DETRESFA in 1^a situazione operativa, l'I.M.R.C.C. acquisisce e registra le notizie e supporta il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.)/U.C.G. per le eventuali esigenze.

d.1. Conclusione della 1^a Situazione Operativa

La fase di "DETRESFA" in 1^a situazione operativa può concludersi con:

- la fine dell'emergenza;
- il passaggio alla 2^a o 3^a situazione operativa.
- Nel primo caso l'U.C.G. dichiara cessata l'emergenza informando tutti gli altri Comandi/Organi che hanno partecipato alle operazioni e redige la prevista messaggistica S.A.R. (messaggio SITREP, annesso 1 Cap. 6);
- Nel secondo caso tiene informato il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.)/I.M.R.C.C. sullo stato della situazione in modo da consentirgli, previa formale assunzione da parte del medesimo, l'ottimale gestione del coordinamento.

370.2. 2ª Situazione operativa**a.2. Provvedimenti da adottare da parte dell'U.C.G.:**

Allorché il coordinamento S.A.R. è tenuto dal L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.), l'U.C.G. opera come segue:

a.2.1. Azioni da attuare quando incaricato dal L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.)

- segue l'evolversi della situazione attuando le disposizioni impartite dallo stesso;
- mantiene attiva la propria organizzazione anche per l'esecuzione di altri eventuali provvedimenti che le competono per legge (art. 70 C.N.);
- mantiene l'allertamento dei propri mezzi navali disponibili per un eventuale richiesta di avvicendamenti;
- appronta il supporto logistico per uomini e mezzi impiegati, del Corpo e, in casi particolari, anche di altri Organi.

a.2.2. Radio

- segue con particolare attenzione le comunicazioni radio, facendo eventualmente da tramite.

b.2. Provvedimenti da adottare da parte del L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.):

Il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) in 2ª situazione operativa opera come segue:

b.2.1. Mezzi navali ed aerei

- impiega ed avvicenda i mezzi navali dipendenti ed i mezzi aerei del Corpo;
- coordina l'impiego e l'avvicendamento di eventuali mezzi navali e/o aerei degli altri Comandi /Autorità territoriali degli Organi dello Stato che abbiano localmente disponibilità;

- coordina l'impiego e l'avvicendamento di eventuali mezzi navali degli altri Comandi/Autorità periferici degli organi dello Stato;
- impiega/avvicenda navi, mezzi appartenenti a circoli nautici, porticcioli turistici, privati in genere che possono essere impiegati per legge. L'eventuale dirottamento può essere richiesto anche mediante collegamenti radio diretti, o altri mezzi di comunicazione;
- programma le necessarie sostituzioni/ avvicendamenti dei mezzi navali in ricerca e salvataggio, tenendo conto della loro autonomia, delle condizioni meteomarine, e dell'evolvere della situazione operativa;
- richiede all'I.M.R.C.C. l'intervento degli aeromobili della Guardia Costiera;
- restituisce la disponibilità dei mezzi impiegati man mano che i medesimi risultino non più utilmente impiegabili.

b.2.2. Mezzi ed attrezzature terrestri

- nel caso che per esigenze connesse e derivanti dall'esecuzione delle operazioni di soccorso, dovesse rendersi necessario l'impiego di mezzi ed attrezzature terrestri (es. fotoelettriche, pompe, ecc.) in aggiunta a quelli propri in dotazione, il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) richiede, motivando, l'impiego di mezzi terrestri di altri organi dello Stato che abbiano disponibilità anche di mezzi speciali (V.V.F., E.I., M.M., forze di polizia, ecc.).

b.2.3. Pianificazione delle ricerche

- determina l'area di ricerca, la sua estensione ed il suo orientamento in funzione degli elementi meteomarinari;
- formula/modifica, in base alle informazioni disponibili, un piano per la specifica operazione e lo comunica all'O.S.C., non appena designato;
- integra i mezzi navali con altri che possano utilmente intervenire, svincolando eventualmente quelli che abbiano esaurito il loro compito ed assume il controllo operativo dei propri mezzi ed il coordinamento delle altre unità;
- assegna/aggiorna le zone di ricerca iniziali ai mezzi partecipanti, indicando anche i relativi schemi di ricerca previsti anche dal manuale IAMSAR;

b.2.4. Informazioni

- tiene costantemente informato dell'evolversi della situazione il I.M.R.C.C. e tutti gli altri Organi/Comandi che partecipano alle operazioni;
- tiene eventualmente informate le Autorità Diplomatiche locali;
- riferisce con immediatezza all'Autorità Giudiziaria eventuali ipotesi penalmente rilevanti.

b.2.5. Designazione O.S.C.

- designa, con le modalità indicate nel cap. 4, l'O.S.C. (On Scene Coordinator);

b.2.7. Radio

- chiede il silenzio radio sulle frequenze impiegate per lo svolgimento delle operazioni di ricerca e soccorso;
- stabilisce e mantiene i contatti con l'O.S.C. (On Scene Coordinator)

b.2.8. Assistenza sanitaria

- organizza, tramite il S.S.N., tenendo eventualmente informata la Prefettura competente, l'assistenza ai naufraghi che vengono trasportati a terra, provvedendo anche a richiedere tutti i mezzi terrestri, strutture ed il personale necessari (ambulanze, medici, infermieri, camere iperbariche, strutture sanitarie specifiche, ecc.).

c.2. Provvedimenti da adottare da parte dell'I.M.R.C.C:

In 2ª situazione operativa l'I.M.R.C.C. opera come segue:

c.2.1. Informazioni

- segue l'evolversi della situazione ed acquisisce tutte le informazioni utili per l'eventuale passaggio alla 3ª situazione operativa.

c.2.2. Allertamento

- mantiene il Centro Operativo in assetto ordinario e, a seconda dei casi, predispone un assetto rinforzato per l'eventuale passaggio in 3ª situazione operativa.

c.2.3. Mezzi navali ed aerei

- valuta le richieste di impiego di aeromobili del Corpo da rischiare ed in caso positivo emana i relativi OPORD;
- richiede agli Organi/Comandi Centrali (es. CINCPAC), ai Comandi complessi NATO e Operazioni UE e ad altri R.C.C. stranieri la disponibilità di unità aeree per l'impiego.

c.2.4. Radio

- segue con particolare attenzione le comunicazioni radio ed effettua eventuali comunicazioni per tramite.

d.2. Conclusione della 2ª situazione Operativa

La fase di "DETRESFA" in 2ª situazione operativa può concludersi con:

- la fine dell'emergenza;
- il passaggio alla 1ª o 3ª situazione operativa.
- Nel primo caso il L.R.S.C. dichiara cessata l'emergenza informando tutti gli altri Comandi/Organi che hanno partecipato alle operazioni, e redige la prevista messaggistica S.A.R. (SITREP annesso 1 del Cap. 6);
- Nel secondo caso informa l'U.C.G./M.R.C.C. sullo stato della situazione in modo da consentirgli al meglio l'assunzione del coordinamento.

370.3. 3ª Situazione operativa**a.3. Provvedimenti da adottare da parte dell'U.C.G.:**

Le U.C.G. coinvolte tengono a disposizione dell'I.M.R.C.C. tutti i mezzi disponibili, nonché la propria organizzazione per l'esecuzione degli eventuali provvedimenti che spettano loro per legge, ovvero per evadere le eventuali superiori disposizioni che dovessero pervenire.

b.3. Provvedimenti da adottare da parte del L.R.S.C.:

Il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) evade le richieste ed esegue le disposizioni dell'I.M.R.C.C. attivando tutti i mezzi disponibili, nonché la propria organizzazione.

c.3. Provvedimenti da adottare da parte dell'I.M.R.C.C.:

L'I.M.R.C.C. provvede a tutte le azioni applicabili indicate nel precedente paragrafo b.2. ed a quant'altro necessario per la positiva risoluzione delle operazioni ed in particolare:

- richiede – se valutato necessario – agli Organi/Comandi Centrali, Comandi complessi Nato, Operazioni UE e ad altri R.C.C. la disponibilità di unità aeree per l'impiego nella propria area di interesse;
- mantiene i contatti con gli R.C.C.;
- mantiene i contatti con gli altri dicasteri eventualmente interessati;
- impiega i propri sistemi operativi e di comunicazione;
- valuta le richieste di R.C.C. stranieri per l'impiego di mezzi aeronavali del Corpo da rischiare ed emana i relativi opord, sempreché non sia possibile supportare il R.C.C. straniero nel coordinamento contattando altri mezzi presenti nella zona del sinistro.

d.3. Conclusione della 3ª Situazione Operativa:

La fase di "DETRESFA" in 3ª situazione operativa può concludersi con:

- la fine dell'emergenza;
- il passaggio alla 1ª o 2ª situazione operativa.

Nel primo caso l'I.M.R.C.C. dichiara cessata l'emergenza informando tutti gli altri Comandi/Organi che hanno partecipato alle operazioni, e redige la prevista messaggistica S.A.R. (SITREP annesso 1 al Cap. 6).

Nel secondo caso informa l'U.C.G./L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) sullo stato della situazione in modo da consentirgli al meglio l'assunzione del coordinamento.

370.4. Messaggistica

Ai messaggi che contengono informazioni in fase di "DETRESFA" deve essere assegnata almeno la qualifica di "IMMEDIATO", a meno che le circostanze non richiedano l'attribuzione di qualifica di "LAMPO".

La compilazione della messaggistica relativa ad ogni fase di emergenza/situazione operativa, NON DEVE MAI ESSERE CAUSA DI RITARDO/INTERFERENZA nella conduzione/ esecuzione delle iniziative/operazioni.

In nome della immediata salvezza della vita umana sui laghi maggiori, la richiesta di intervento di unità/velivoli militari può essere formulata nelle vie brevi da qualsiasi elemento dell'Organizzazione S.A.R. e rivolta a qualsiasi elemento dell'organizzazione militare, salva la tempestiva formalizzazione della richiesta come previsto dal presente Piano.

Capitolo 3 – annesso 1

Questionario sulle informazioni da acquisire di massima in caso di richiesta di soccorso

Data..... Ora della comunicazione Nome, Cognome, indirizzo del segnalante.....
n° telefonico.....

Elementi dell'esistenza della situazione di pericolo o soccorso.....

Posizione del mezzo o persona da soccorrere.....

Mezzo nautico da soccorrere

- Tipo del mezzo (nave, peschereccio, a vela, a vela con motore ausiliario):.....
- Nome e sigla:.....
- Porto d'iscrizione:.....
- Potenza e tipo di motore:.....
- Numero distintivo vela:.....
- Colore vela.....
- Lunghezza scafo:.....
- Colore scafo.....
- Numero alberi:.....

- Porto e ora di partenza.....
- Destinazione.....
- Velocità.....
- Tipo sovrastrutture.....
 - colore.....
- Elementi meteo:
 - vento.....
 - altezza
onda.....
- Tipo di avaria dichiarata/presunta.....
- Radiotelefono **SI NO** se sì, tipo (HF,VHF,CB):.....
- frequenza.....

- Numero persone a bordo:.....

Generalità e indirizzi persone.....

.....

.....

-Dotazioni di sicurezza (salvagenti, ecc.):.....

.....

.....

-Autonomia del mezzo in ore:.....

-Dotazione viveri: **SI NO** se sì, per quanto tempo:.....

-Indirizzo e nomi parenti o conoscenti a terra:.....

.....

.....

Persona da soccorrere

- Nome:.....

.....

- Et :.....

- Indirizzo e recapito:.....

.....

- Sa nuotare **SI NO** distanza dalla costa:.....

- Ha salvagenti: **SI NO**

-Trattasi di bagnante, subacqueo con/senza segnale, persona caduta in acqua:.....

- Condizioni meteo in zona:

- vento.....

- altezza dell'onda.....

Persona caduta in lago da

- Nome, sigla, porto d'iscrizione dell'imbarcazione:.....
- Ora della probabile caduta in acqua:.....
- Velocità nave:.....
- Rotta nave:.....
- Elementi in zona:.....
- Vento.....
- Altezza dell'onda.....
.....
- Eventuali correnti:
 - corrente direzione.....
 - intensità corrente.....
- Ricerche fatte dalla nave:.....
- Ricerche che farà la nave:.....
- Frequenza di comunicazione con la nave:.....
- Altre navi / Autorità interessate nelle ricerche
- Altre notizie successive.....
.....

CAPITOLO 4 - COORDINAMENTO IN ZONA

410 COORDINATORE SAR SUL POSTO (O.S.C. - ON SCENE COORDINATOR)

420 COMPITI DEL COORDINATORE SAR SUL POSTO (ON SCENE COORDINATOR –O.S.C.)

410 COORDINATORE SAR SUL POSTO (O.S.C.)

Allo scopo di ottenere organicità, efficienza e rendimento nell'attività S.A.R. degli assetti aeronavali di qualsiasi amministrazione o privati impegnati nelle operazioni nei laghi, è necessario che, laddove siano presenti in area operazioni due o più di tali assetti, le relative attività siano anche direttamente ivi coordinate da un "Coordinatore SAR sul posto (On scene coordinator – O.S.C.)", il quale viene designato dall'Autorità coordinatrice (U.C.G., in prima situazione operativa, L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) in seconda situazione operativa, I.M.R.C.C. in terza situazione operativa), secondo i seguenti criteri generali:

- comandante di mezzo aeronavale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera di maggiore anzianità di grado se operanti in zona;
- comandante di mezzo aereo delle Forze Armate di maggiore anzianità di grado se operanti in zona;
- comandante di unità aeronavale della G.di F., dei C.C., della P.S. o delle altre amministrazioni dello Stato di maggiore anzianità di grado, nel caso che sul posto non operino quelle del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera;

Sono comunque fatte salve eventuali situazioni contingenti che, a discrezione dell'Autorità coordinatrice, inducano a preferire un diverso ordine di priorità nella nomina dell'O.S.C..

Per comunicare con l'Autorità coordinatrice il "coordinatore S.A.R. sul posto (On scene coordinator –O.S.C.)", a propria discrezione, può avvalersi di qualunque unità cooperante in zona che abbia migliori capacità di comunicazioni.

È nella discrezionalità dell'Autorità coordinatrice attribuire la funzione in parola a qualsiasi altro mezzo aeronavale in grado di assolvere al meglio il compito.

La designazione del "coordinatore S.A.R. sul posto (On scene coordinator-O.S.C.)" deve essere formalizzata con apposito messaggio (annesso 1 al presente capitolo), ferma restando l'immediata comunicazione via radio o con ogni altro sistema idoneo a comunicare con l'O.S.C.

Rimane nella discrezionalità dell'Autorità coordinatrice l'eventualità che possa essere modificata, operazione durante, la attribuzione di "coordinatore S.A.R. sul posto (On scene coordinator –O.S.C.)" in ragione di proprie valutazioni.

420 COMPITI DEL COORDINATORE SAR SUL POSTO (ON SCENE COORDINATOR–O.S.C.)

L'O.S.C. *On Scene Coordinator*, responsabile del coordinamento in zona, deve svolgere i seguenti compiti, qualora non ancora espletati dall'Autorità Coordinatrice:

- assumere il coordinamento operativo delle risorse SAR presenti sul posto;
- ricevere la pianificazione per l'operazione di ricerca e soccorso elaborata dal S.A.R. Mission Coordinator;
- modificare la pianificazione elaborata dall'Autorità Coordinatrice sulla base di contingenti condizioni ambientali avvisando l'Autorità Coordinatrice di ogni cambiamento apportato alla pianificazione. Quando attuabile concorda con l'Autorità Coordinatrice i proposti cambiamenti alla pianificazione stessa;
- fornire le informazioni rilevanti alle altre risorse SAR;
- attuare la pianificazione elaborata dall'Autorità Coordinatrice;
- monitorare le attività delle altre unità che partecipano alle operazioni;
- trasmettere i SITREP all'Autorità Coordinatrice.

Capitolo 4 - annesso 1

Designazione di " Coordinatore SAR sul posto"(O.S.C.):

O GDO
DA U.C.G./L.R.S.C./M.R.C.C.
AT
NON CLASSIFICATO
SIC ICK
N.PROT.
SUBJ/SVH- DESIGNAZIONE O.S.C.//

1. AT SENSI ET EFFETTI PUNTO 5.7 CONVENZIONE SAR CODESTO COMANDANTE E' DESIGNATO DA (GDO) QUALE O.S.C. (COORDINATORE SAR SUL POSTO) PER OPERAZIONE SAR. A FAVORE DI
2. RIMANESI ATTESA CONFERMA ASSUNZIONE COORDINAMENTO.

versione inglese

O GDO
FM U.C.G./L.R.S.C./M.R.C.C.
TO
UNCLAS
SIC ICK
PROT. N.
SUBJ/SVH- O.S.C. DESIGNATION//

1. ACCORDING TO POINT 5.7 -SAR CONVENTION-, SHIP'S CAPTAIN HAS BEEN DESIGNATED AS O.S.C. (ON SCENE COORDINATOR) FROM (GDO) IN S.A.R. OPERATION CONCERNING.....
- 2.AWAITING CONFIRMATION MESSAGE OF COORDINATION ASSUMPTION.

CAPITOLO 5 - COMPITI DEGLI ALTRI ORGANI/AUTORITÀ

510 CONCORSO DELLA GUARDIA DI FINANZA, DELL'ARMA DEI CARABINIERI, DELLA POLIZIA DI STATO, DEI VIGILI DEL FUOCO E DELLE ALTRE AMMINISTRAZIONI

520 CONCORSO DI UNITÀ' AERONAVALI STRANIERE

510 CONCORSO DEI VIGILI DEL FUOCO, DELLA GUARDIA DI FINANZA, DEI CARABINIERI, DELLA POLIZIA DI STATO, E DELLE ALTRE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO.

I Comandi dei Vigili del Fuoco, della Guardia di Finanza, dei Carabinieri, della Polizia di Stato e degli altri Corpi/Organi dello Stato a tutti i livelli di competenza e giurisdizione:

- forniscono tempestivamente alle Autorità coordinatrici del Soccorso sui laghi maggiori (U.C.G., L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) e l'I.M.R.C.C.), con il mezzo più rapido a disposizione (telefono, radio, fax, e-mail, ecc.), l'immediata e contestuale notizia relativa al sinistro/incidente di cui siano venuti a conoscenza, fermo restando il proprio obbligo di intervento immediato, quando possibile e ragionevole. L'organizzazione S.A.R. ha l'obbligo di richiedere la formalizzazione scritta, senza comunque che ciò debba arrecare pregiudizio alcuno per l'immediatezza delle operazioni che devono scattare, con l'integrale applicazione del presente piano;
- in caso di presenza di unità navali proprie in zona, iniziano le operazioni di soccorso, comunicando tempestivamente l'intervento all'organizzazione S.A.R. in applicazione del presente piano;
- su richiesta dell'autorità coordinatrice, valutano la possibilità di fornire mezzi navali e/o aerei disponibili, che su designazione della stessa Autorità assumono i compiti previsti nell'area assegnata;
- mettono a disposizione, su richiesta dell'Autorità coordinatrice, la propria rete di comunicazione per i collegamenti fra l'Autorità coordinatrice e i mezzi dipendenti di cui al punto precedente;
- valutano la possibilità di fornire all'autorità coordinatrice gli elenchi di mezzi navali ed aerei da inserire nella parte seconda del presente piano, per ogni lago, fornendo dati sulle loro possibilità tecnico-operative, loro dislocazione e gli orari giornalieri di servizio;
- comunicano le eventuali variazioni dei mezzi resi disponibili, permanentemente o temporaneamente.

520 CONCORSO DI UNITÀ AERONAVALI STRANIERE PER QUANTO ATTIENE UNITÀ SAR SVIZZERE

La richiesta di collaborazione può essere avanzata, in caso di urgenza, direttamente al Comando dell'Unità da parte dell'IMRCC o L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) in caso di urgenza.

Contestualmente sarà formalizzata per iscritto da I.M.R.C.C. all'Ente gerarchico che ne detiene il Controllo Operativo OPCON, come definito dal DPR 662/94 direttamente all'Ente preposto, ove previsto dagli *Operational Plan* delle Operazioni/Missioni aeronavali a cui l'assetto fa capo.

CAPITOLO 6 - COMUNICAZIONI

610 GENERALITÀ

620 SISTEMI DI COMUNICAZIONE

630 SEGNALI DI SOCCORSO

640. FREQUENZE DI SOCCORSO

640.1. Segnali che precedono messaggi di soccorso, urgenza e sicurezza

640.2. Rilancio dei segnali di soccorso (MAYDAY RELAY)

640.3. procedure di comunicazione

650 MESSAGGISTICA

650.1. Tipi di messaggi:

660 REGOLE DI FONDAMENTALE RILEVANZA

610 GENERALITÀ

Per una rapida e tempestiva condotta delle operazioni di soccorso sui laghi maggiori, sono necessarie l'immediatezza e la chiarezza nello scambio di informazioni fra l'Autorità coordinatrice ed i mezzi impiegati nelle operazioni stesse, mediante l'impiego di tutti i sistemi di comunicazione disponibili.

In particolare, le comunicazioni radio tra i vari mezzi aeronavali in operazione e l'Autorità coordinatrice, dovranno essere effettuate su uno o più circuiti comuni riservati esclusivamente alle chiamate ed al traffico di soccorso.

L'Autorità coordinatrice del soccorso è responsabile della scelta e della designazione delle frequenze da utilizzare per le comunicazioni inerenti l'operazione stessa.

620 SISTEMI DI COMUNICAZIONE

I sistemi di comunicazione attraverso i quali vengono gestite le operazioni di soccorso sono:

- a. RADIO
 - VHF AM/FM
 -
- b. TELEFONICI
 - Reti pubbliche e cellulari.
- c. INTERNET
 - email
- d. OTTICI

Sistemi e artifici di segnalazione sia diurni che notturni.

630 SEGNALI DI SOCCORSO

Da tali sistemi provengono normalmente le comunicazioni/richieste di intervento nel caso di sinistro/incidente.

In aggiunta, ove presenti, vanno considerati i segnali provenienti da:

A. sistemi automatici con radiolocalizzatori satellitari:

- EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon);
- ELT (Emergency Locator Transmitter);
- PLB (Personnel Locator Beacon).

B. dispositivi AIS:

- AIS-SART (Automatic Identification System -Search And Rescue Transmitter) dispositivo radio autonomo utilizzato per localizzare un'imbarcazione di salvataggio o una nave in difficoltà;
- AIS-MOB (Man Over Board) dispositivo radio autonomo personale normalmente posizionato sul giubbotto di salvataggio;
- EPIRB-AIS (Emergency Position Indicating Radio Beacon) dispositivo radio autonomo installato a bordo di una unità che può essere attivato manualmente o automaticamente a contatto con l'acqua.

I messaggi di allarme dei sistemi automatici sono instradati all'I.M.R.C.C. che provvede all'attivazione delle organizzazioni di soccorso competenti.

C. ogni ulteriore diverso sistema di comunicazione dello stato di emergenza e richiesta di soccorso instradato alla competente autorità coordinatrice tramite i previsti canali.

640. FREQUENZE DI SOCCORSO

Le frequenze internazionali dedicate al soccorso si dividono in frequenze di soccorso e frequenze di coordinamento, per la cui individuazione si fa rinvio alle specifiche disposizioni della normativa nazionale e internazionale che le disciplinano.

640.1. Segnali che precedono messaggi di soccorso, urgenza e sicurezza**a. Segnale di soccorso**

La parola MAYDAY, ripetuta tre volte, precede un messaggio relativo alla richiesta di aiuto immediato da parte di un mezzo o di una persona in pericolo

b. Segnali di urgenza

Le parole PAN PAN, ripetute tre volte precedono un messaggio relativo alla sicurezza di una nave o di una persona.

c. Segnali di sicurezza

La parola SECURITÉ, ripetuta tre volte, precede un messaggio relativo alla sicurezza della navigazione o avvisi importanti.

640.2. Procedure di comunicazione

Le comunicazioni di soccorso richiedono la massima integrità e protezione da possibili interferenze dannose. **Qualsiasi interferenza che mette a rischio il funzionamento di servizi di sicurezza o degrada, ostruisce o interrompe qualsiasi comunicazione radio è dannosa.** Il personale SAR deve assolutamente evitare di causare interferenze dannose.

Al fine di evitare interferenze dannose, il personale SAR, quando appropriato, deve fare uso degli acronimi e della fraseologia contenuta nella pubblicazione IMO "Standard Marine Communication Phrases".

650 MESSAGGISTICA

La messaggistica da impiegare nelle operazioni di ricerca e soccorso è normalmente formattata con riferimento a schemi internazionalmente riconosciuti ed adottati in ambito I.M.O.. È pertanto obbligatorio attenersi a tali formati.

Allo scopo comunque di rendere chiare ed inequivocabili tutte le comunicazioni scritte, il presente piano prevede la formattazione anche dei principali messaggi che non risultino già schematizzati come al precedente comma e che si ritiene invece debbano essere standardizzati.

650.1. Tipi di messaggi

A. SITREP (annesso 1 del presente capitolo)

- È il rapporto periodico che l'Autorità coordinatrice della ricerca e del soccorso invia a tutte le unità partecipanti ed agli Organi interessati per fornire informazioni aggiornate relative alla situazione in atto, dandone sempre informazione all'I.M.R.C.C..
- Esso è normalmente effettuato con la cadenza che l'Autorità coordinatrice, in considerazione della qualità dell'evento, stabilisce. Il SITREP, in assenza di diverse disposizioni dell'Ente sovraordinato, deve essere fatto ogni 12 ore, di massima alle 08.00 ed alle 20.00.
- È compilato:
 - a. in forma ridotta per fornire nel più breve tempo possibile le informazioni essenziali alla continuazione delle operazioni;
 - b. in forma estesa per fornire notizie riassuntive, più dettagliate e aggiornamenti di situazione.

- Compete altresì all'O.S.C inviare, dalla zona di operazioni, SITREP periodici secondo la tempestiva richiesta dall'Autorità coordinatrice, a meno che questa, anche in ragione delle capacità comunicative dell'O.S.C. possa ritenere soddisfatta l'esigenza con una conoscenza di singoli elementi da questi comunicati che possano essere inseriti nel proprio SITREP.

B. RICHIESTA MEZZI (annesso 2 del presente capitolo)

- È la richiesta che l'Autorità coordinatrice invia ad altro Comando/Organo/Amministrazione per richiedere la disponibilità a fornire mezzi per l'esecuzione/partecipazione in una operazione di ricerca e soccorso.
- Detta richiesta è normalmente effettuata per le vie brevi, salva la sua tempestiva formalizzazione, che può essere inserita anche nel SAR OPORD.

C. S.A.R - OPORD (annesso 3 del presente capitolo)

- È l'ordine di operazioni che l'Autorità coordinatrice emana nei confronti di tutti i mezzi che possono intervenire in ogni singola operazione di ricerca e soccorso.
- Detto OPORD non deve essere confuso con l'ordine di operazione che ogni singolo Comando/Organo emana nei confronti delle unità di cui continua ad esercitare il controllo operativo, salvo diversa determinazione del titolare di detto controllo, che, in ragione di proprie esclusive valutazioni, può anche, per tempi e zone determinate, attribuire il controllo operativo all'Autorità coordinatrice.
- Il SAR-OPORD, al pari delle altre comunicazioni operative che spesso hanno necessità di essere immediate, può essere diffuso per le vie brevi, salva la sua tempestiva formalizzazione.

D. MISREP (annesso 4 del presente capitolo).

- È il rapporto di missione che ogni singolo mezzo impiegato deve far pervenire all'Autorità coordinatrice contenente il resoconto della propria attività.
- Tale messaggio assume particolare rilevanza per l'acquisizione di elementi utili ai fini dell'inchiesta di cui all'art. 578 C.N. e delle valutazioni in ordine alla circostanza che dal complesso dell'operazione possano emergere elementi da correlare a ipotesi di fatti penalmente rilevanti e, di conseguenza, da riferire contestualmente all'A.G..

E. SAR - COORD (annesso 5 del presente capitolo)

- È il messaggio che viene inviato tra Autorità coordinatrici con cui è conferito o richiesto il coordinamento delle operazioni con passaggio di situazione operativa.

F. SEARCH ACTION PLAN (annesso 6)

È il messaggio, normalmente predisposto dall'Autorità coordinatrice, finalizzato a dare istruzioni alle risorse SAR e alle Amministrazioni che partecipano alle operazioni SAR.

Alla messaggistica relativa alle fasi di INCERFA ed ALERFA e DETRESFA è normalmente attribuita la qualifica di precedenza IMMEDIATO(O), salvo che, specialmente nel caso di DETRESFA l'originatore non ritenga liberamente di attribuire la qualifica di precedenza LAMPO(Z).

660 REGOLE DI FONDAMENTALE RILEVANZA

La condotta della messaggistica deve ispirarsi ai seguenti principi fondamentali.

Ogni comando/Organo/Amministrazione partecipante ad una operazione di ricerca e soccorso deve adoperarsi affinché **all'Autorità coordinatrice pervengano, con qualsiasi mezzo, tutti le informazioni che le consentano di condurre** in maniera proficua e massimamente efficace **il proprio compito di coordinamento.**

La compilazione della messaggistica relativa ad ogni fase di emergenza/situazione operativa, **NON DEVE MAI ESSERE CAUSA DI RITARDO/INTERFERENZA** nella conduzione/ esecuzione delle iniziative/operazioni.

Tutte le comunicazioni relative ad operazioni SAR, devono essere:

- **CHIARE**
- **CONCISE**
- **PRECISE**
- **PERTINENTI**
- **PROPRIAMENTE INDIRIZZATE**

Capitolo 6 - annesso 1 - SAR SITREP

(in forma ridotta)

	(indicare se Distress o Urgency)
O Z G.D.O.\.....	(data e orario – la data va indicata sempre in UTC)
FM.....	(Autorità Coordinatrice)
TO.....	(Destinatari ritenuti opportuni)
INFO I.M.R.C.C.	
.....	(Destinatari ritenuti opportuni)
BT	
UNCLASS	
SIC ICK	
SUBJ/SVH/SAR SITREP N°...../ //	
A/IDENTIFICATIVO MEZZO SINISTRATO//	(Nome, nominativo internazionale, bandiera, sigla di iscrizione dell'unità oggetto del soccorso)
B/POSIZIONE//	(Latitudine e longitudine, o rilevamento e distanza, dell'unità o persona oggetto del soccorso).
C/SITUAZIONE//	(tipo di messaggio distress/urgency; data e ora; natura del sinistro: es, incendio, collisione, richiesta di assistenza medica, ecc).
D/NUMERO DI PERSONE A RISCHIO//	
E/ASSISTENZA RICHIESTA//	
F/AUTORITÀ COORDINATRICE//	

.....

SAR SITREP (in forma estesa)

G/DESCRIZIONE DEL SINISTRO //	(Descrizione fisica dell'unità: es., I.f.t., T.S.L., colore scafo, ecc; proprietario/armatore; carico trasportato; porto di partenza; porto di destinazione; mezzi di salvataggio collettivi ed individuali presenti a bordo, ecc.. – allegare fotografie se disponibili)
H/CONDIMETEO IN ZONA//	(vento, stato del lago, temperatura dell'aria e del lago, visibilità, nuvolosità, pressione)
J/AZIONI INIZIALI INTRAPRESE//	(dal mezzo sinistrato e dall'Autorità Coordinatrice)

K/AREA DI RICERCA//	(come pianificata dall'Autorità Coordinatrice o dall'O.S.C.)
I/ISTRUZIONI DI COORDINAMENTO//	(O.S.C. designato, unità aeronavali partecipanti, comunicazioni, dati AIS e/o LRIT disponibili su navi in prossimità ecc.)
M/PIANIFICAZIONE FUTURA//	
N/INFORMAZIONI AGGIUNTIVE//	(Se del caso, immagini, mappe o collegamenti a siti web in cui sono disponibili ulteriori informazioni, Includere l'ora della conclusione dell'operazione S.A.R.)

Note al SITREP:

1. La numerazione del SITREP è doppia: una prima riferita al numero progressivo, con riferimento all'elenco degli eventi coordinati dall'Autorità Coordinatrice nell'anno in corso; ed una seconda riferita al numero progressivo di SITREP riferiti all'evento di cui trattasi.
L'ultimo SITREP dovrà riportare in aggiunta, dopo la doppia numerazione, la dicitura, per esteso FINALE.
Esempi:
 - a. SAR SITREP 100/1
si riferisce al 1° SITREP relativo all'evento n.100 dell'elenco degli eventi coordinati nell'anno in corso dall'Autorità Coordinatrice, originatrice del messaggio.
 - b. SAR SITREP 100/2
si riferisce al 2° sitrep relativo all'evento n.100 di cui sopra.
 - c. SAR SITREP 100/3 - FINALE
si riferisce al SITREP FINALE, il 3° della serie relativa all'evento n.100.
2. Se è richiesto il concorso ai destinatari del SITREP, il primo SITREP dovrebbe essere trasmesso in "forma ridotta", nel caso in cui le rimanenti informazioni non fossero prontamente disponibili.
3. Quando il tempo a disposizione lo consente, può essere usata la "forma estesa" per il primo SITREP o per ampliarlo.
4. Gli ulteriori SITREP dovrebbero essere trasmessi appena siano disponibili le pertinenti informazioni. Non è necessario ripetere le informazioni già fornite.
5. Nel corso di operazioni prolungate, quando opportuno, dovrebbero essere trasmessi dei SITREP "nessuna variazione" ad intervalli di circa tre ore allo scopo di assicurare i destinatari che nulla è stato trascurato.
6. se l'incidente è concluso dovrebbe essere trasmesso un SITREP finale di conferma.

Capitolo 6 - annesso 2 - Richiesta Mezzi Aeronavali

O Z

(data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

FM

(Autorità Coordinatrice)

TO

(Destinatari ritenuti opportuni)

INFO.....

(Destinatari ritenuti opportuni)

.....

BT

UNCLAS

SIC ICK

LRSC/ /SO

SUBJ/ SVH / RICHIESTA MEZZI AERONAVALI //

A/EVENTO//

(Descrizione evento)

B/UNITA' IMPIEGATE//

(Elenco unità aeronavali già impiegate)

C/NUMERO PERSONE DA SOCCORRERE//

(Indicare numero persone da soccorrere)

D/AREA DI RICERCA O POSIZIONE MEZZO IN
DIFFICOLTA'//(come pianificata dall'Autorità Coordinatrice o dall'O.S.C. oppure Latitudine e
longitudine, o rilevamento e distanza, dell'unità o persona oggetto del soccorso)

E/CONDIMETEO IN ZONA//

(vento, stato del lago, temperatura dell'aria e del lago, visibilità, nuvolosità,
pressione)

RMKS/-/

Capitolo 6 - annesso 3 - SAR OPORD

ZZ (data e orario in UTC)

FM.(Autorità Coordinatrice)

TO. (Destinatari ritenuti opportuni)

MRSC/LRSC..... (se del caso)

UCG..... (se del caso)

INFO MRCC ROMA (se del caso)

MRSC/LRSC..... (se del caso)

AEROSOCCORSO/SOTTOAEROSOCCORSO.....

.....
(in caso di impiego di velivoli A.M.I.)

UCG..... (se del caso)

.....

BT

UNCLAS

SIC ICK

PROT/ /CO

SAR OPORD N° /

1/SITUAZIONE//

A/ EVENTO// (tipo di messaggio distress/urgency; data e ora; natura del sinistro: es, incendio, collisione, richiesta di assistenza medica, ecc)

B/ TIPO UNITÀ/ (velivolo/unità navale/altro)

C/ NOME/MATRICOLA// (Nome/sigla di iscrizione dell'unità oggetto del soccorso)

D/ NOMINATIVO INTERNAZIONALE// (nominativo internazionale)

E/ NAZIONALITÀ// (bandiera)

F/ PROPRIETARIO// (proprietario/armatore/agente)

G/ CARATTERISTICHE UNITÀ// (Descrizione fisica dell'unità: es., l.f.t., T.S.L., colore scafo, sovrastrutture, ecc; carico trasportato; porto di p

H/ DOTAZIONI (mezzi collettivi ed individuali presenti a bordo)

I/ PERSONE A BORDO//

L/ ULTIMA POSIZIONE NOTA E ORARIO//

M/ CONDIMENTEO// (vento, stato del lago, temperatura dell'aria e del lago, visibilità, nuvolosità, pressione)

N/ ZONA DI RICERCA// (come pianificata dall'Autorità Coordinatrice o dall'O.S.C.)

O/ OGGETTO RICERCA//

P/ NUMERO MEZZI AEREI PRESENTI IN ZONA//

Q/ NUMERO MEZZI NAVALI PRESENTI IN ZONA//

RMKS/-//

2/ ESECUZIONE RICERCA CON MEZZI AEREI//

A/ TIPO AEROMOBILE //

B/ NOMINATIVO//

C/ NAZIONALITÀ//

D/ APPARTENENZA//

E/ QUOTA //

F/ ZONA RICERCA// (estremi area di ricerca in latitudine e longitudine come pianificata dall'Autorità Coordinatrice o dall'O.S.C.)

G/ SCHEMA RICERCA// (search pattern)

H/ INTERVALLO TRA I PERCORSI// (track spacing)

I/ PUNTO INIZIO// (CSP – commence search point)

L/ PROGRESSIONE// (direction of creep)

M/ ON TASK// (data e orario in UTC)

RMKS/-//

3/ ESECUZIONE RICERCA CON MEZZI NAVALI//

A/ TIPO UNITÀ//

B/ NOME/MATRICOLA//
 C/ NOMINATIVO//
 D/ NAZIONALITA'//
 E/ APPARTENENZA//
 F/ ZONA RICERCA// (estremi area di ricerca in latitudine e longitudine come pianificata dall'Autorità Coordinatrice o dall'O.S.C.)
 G/ SCHEMA RICERCA// (search pattern)
 H/ INTERVALLO TRA I PERCORSI// (track spacing)
 I/ PUNTO INIZIO// (CSP – commence search point)
 L/ PROGRESSIONE// (direction of creep)
 M/ ON TASK// (data e orario in UTC)
 RMKS/-//
 4/COORDINAMENTO//
 A/ AUTORITÀ COORDINATRICE OPERAZIONI//
 B/ AUTORITÀ COORDINATRICE AEROMOBILI//
 C/ OSC//
 D/ ORARIO INIZIO RICERCHE// (data e orario in UTC)
 E/ LIMITI NOTAM//
 5/COMUNICAZIONI//
 A/AUTORITÀ COORDINATRICE//
 1/ CON OSC//
 2/CON AEROMOBILI//
 3/CON UNITA' NAVALI//

B/OSC//
 1/CON COORDINATORE//
 2/CON AEROMOBILI//
 3/CON UNITÀ NAVALI//
 C/AEROMOBILI//
 1/CON COORDINATORE//
 2/CON OSC//
 3/CON UNITA' NAVALI//

D/UNITÀ IN NAVALI//
 1/CON COORDINATORE//
 2/CON OSC//
 3/CON AEROMOBILI //
 4/CON UNITÀ NAVALI//

6/RAPPORTI//
 A/SITREP AEROMOBILI OGNI.//
 B/SITREP UNITA' NAVALI OGNI.....//
 C/MISREP DA INOLTARE AT IMRCC ROMA//
 BT

Note al S.A.R. OPORD:

1. I dati richiesti al para 1 si riferiscono al mezzo sinistrato;
2. I dati richiesti ai para 2 e 3 si riferiscono ai mezzi aerei e navali che partecipano alle operazioni S.A.R. Da compilare, per ogni mezzo partecipante, conservando la numerazione del paragrafo (es.: par. 2 per il primo o unico aereo; par. 2.1 per il secondo aereo; par. 2.2 per il terzo aereo).

Capitolo 6 - annesso 4 - MISREP

O Z (data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

FM.(mezzo impiegato)

TO.(Autorità Coordinatrice)

INFO..... (Destinatari ritenuti opportuni)

BT

SIC ICJ

.....

SUBJ/SVH/MISREP/N° //

A/DATE//

B/SCOPO MISSIONE//

C/ORARIO ALLERTAMENTO//(data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

D/ORARIO PARTENZA//(data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

E/ORARIO RIENTRO//(data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

F/ORE DI MOTO-VOLO//

G/UNITÀ IMPIEGATA//

H/GENERALITÀ PERSONE SOCCORSE//

I/CONDIZIONI SANITARIE// (Descrizione delle condizioni sanitarie, inclusi parametri vitali, diagnosi e trattamenti praticati, ecc. direttamente sulla scena ed all'arrivo/al rilascio ad altre autorità sanitarie. Allegare report sanitari se disponibili. NOTA: la distribuzione di report sanitari e di qualsiasi altra informazione personale dovrebbe tenere in considerazione la normativa sulla protezione dei dati personali)

J/AREA DI RICERCA//

K/AVVISTAMENTI//

RMKS/-//

BT

Note al MISREP:

1. Operazioni: una descrizione di come è stata condotta la missione, amplificando i fattori caratterizzanti e in particolare la posizione dell'intervento, eventuali ritardi nella risposta, condizioni ambientali e meteomarine, procedure seguite, problemi riscontrati durante l'intervento, ecc.
2. Rapporto sulle dotazioni di salvataggio: commenti sulle dotazioni impiegate, segnalando in particolare qualsiasi inadeguatezza, malfunzionamento, ecc.; se si raccomandano modifiche, indicare poi a quali azioni è stato dato seguito.
3. Allegati: mappe, fotografie, ecc.

Capitolo 6 - annesso 5 - SAR COORD

O Z (data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

FM. (Autorità Coordinatrice)

TO. (Autorità Coordinatrice designata)

INFO. (Destinatari ritenuti opportuni)

.....

BT

UNCLAS

SIC ICK

...../.....//

SUBJ/SVH/SAR COORD//

A/AUTORITÀ DESIGNATA COORDINATRICE//

B/ORARIO ASSUNZIONE COORDINAMENTO// (data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

C/UNITÀ PRESENTI IN ZONA//

D/COMUNICAZIONI//

RMKS/-//

BT

Capitolo 6 - annesso 5/A - SAR COORD REQUEST

O Z (data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

FM.(Autorità Coordinatrice richiedente)

TO..... (Autorità Coordinatrice destinataria)

INFO..... (Destinatari ritenuti opportuni)

.....

.....

BT

UNCLA

S

...../..... //

SUBJ/SVH/RICHIESTA SAR COORD //

A/AUTORITÀ CUI VIENE RICHIESTO DI ASSUMERE IL COORDINAMENTO//

B/ORARIO ASSUNZIONE COORDINAMENTO// (data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

C/UNITA' PRESENTI IN ZONA//

D/COMUNICAZIONI//

RMKS/-

// BT

Capitolo 6 - annesso 6 - Search action plan message estratto IAMSAR – Vol. II

Search action plan message

*(Precedence and date/time group of the message)*FROM *(RCC or RSC responsible for the search)*TO *(All agencies/facilities tasked with conducting the search)*INFO *(Agencies concerned, but not participating, in the search)*

BT

(Emergency Phase, i.e., DISTRESS, ALERT, UNCERTAINTY), (Identification of the search object, e.g., M/V NEVERSEEN) (Two-letter abbreviation for the flag of the search object, e.g., (PN)) (One or two word description of the SAR cause, e.g., UNREPORTED, SUNK, DITCHED, etc.), (General description of the search location, e.g., GULF OF OMAN, CABO SAN ANTONIO TO KEY WEST, etc.)

SEARCH ACTION PLAN FOR (Date)

A (References)

1 SITUATION:

A	SUMMARY: <i>(A brief summary of the case, without repeating information previously provided to all addressees.)</i>
B	DESCRIPTION: <i>(Description of the missing craft, e.g., MOTOR VESSEL, 150 METRES, BLACK HULL, WHITE SUPERSTRUCTURE AFT)</i> PERSONS ON BOARD: <i>(Number)</i> SEARCH OBJECTS:
C	
D	
PRIMARY:	<i>(Description of the primary search object e.g., 8-PERSON ORANGE LIFERAFT WITH CANOPY)</i>
SECONDARY: <i>(Description of secondary search object(s), e.g., POSSIBLE SURVIVORS IN WATER,</i>	
WRECKAGE/DEBRIS, 121.5 MHZ EPIRB, MIRROR FLASH, ORANGE SMOKE, FLARES)	
E	ON-SCENE WEATHER FORECAST PERIOD <i>(date/time)</i> TO <i>(date/time)</i> : CEILING <i>(in feet, with cloud cover" e.g., 8000 OVERCAST)</i> , VISIBILITY <i>(in nautical miles)</i> , WIND <i>(direction from which the wind is blowing in degrees true/speed in knots, e.g., 190T/30KTS)</i> , SEAS <i>(direction from which the seas are coming in degrees</i>

	true/height range and unit of measure, e.g., 210T/3-6 FEET/METERS)
--	--

2 ACTION:

A	(Specific tasking for a particular SAR agency or facility)
B	(A separate subparagraph should be used for each agency or facility participating in the search)

3 SEARCH AREAS (READ IN TWO COLUMNS):**AREA CORNER POINTS**

(Search area designations may follow a "Letter hyphen number" format e.g., 1 C-1. The first day's searches use the letter "i" and are sequentially numbered, the second day's searches use the letter "u" and so forth.) (Corner points are given in degrees and minutes of latitude and longitude, e.g., 38-52.0N 077-14.0W. Usually, search areas are rectangular with the four corner points listed in clockwise order.)

4 EXECUTION (READ IN SEVEN COLUMNS. ALTITUDES IN FEET):

COMMENCE

AREA

SAR

FACILITY LOCATION PATTERN CREEP SEARCH POINT ALT

(Search area designations will be identical to those specified in paragraph 3 of the Search Action Plan message: (SAR facility identification) (Home base or location from which each SAR facility is operating) (Letter abbreviation for the desired search pattern, found in section 5.5 of this volume)

(Direction towards which

the search facility will move as it completes successive legs of the search) (Latitude and longitude of the point where the search of each area is to begin)

(The search altitude, in feet. For ships this will be "SURFACE")) #A complete example follows:

B-1 ATLANTIQUE MARTINIQUE PS

5 CO-ORDINATION INSTRUCTIONS:

A (The SMC should be identified)

B (If two or more search facilities will be used, an on-scene co-ordinator should be designated)

C (The time that the search is to begin should be specified)

D (The desired track spacing should be specified. The maximum search speed for aircraft should be given; for fixed-wing aircraft, a maximum of 150 knots is recommended.)

E (OSC authorizations, responsibilities, and instructions should be clearly specified. See the sample message on the next page for examples.)

F (Other co-ordinating instructions as needed)

6 COMMUNICATIONS:

A

B

C

D

CONTROL CHANNEL HF:

ON-SCENE FREQUENCIES HF:

VHF-AM:

VHF-FM:

UHF-AM

PRIMARY

(NNNN) KHZ USB

PRIMARY

(NNNN) KHZ

(NNN.N) MHZ

CH (NN)

(NNN.N)

MHZ

AIR/GROUND FREQUENCIES PRIMARY

HF: VHF-	(NNNN)
FM	KHZ CH
	(NN)

AIR/AIR FREQUENCIES

UHF-AM:

PRIMARY

(NNN.N) MHZ

7 REPORTS:

SECONDARY

(NNNN) KHZ USB

SECONDARY

(2182) KHZ

(121.5) MHZ
CH (16)
(243.0) MHZ
SECONDARY
(NNNN) KHZ
CH (NN)
SECONDARY
(243.0) MHZ

A	<i>(Instructions to the OSC about the desired times for submitting SITREPs)</i>
B	<i>(Reporting instructions for participating search facilities)</i>
C	<i>(Reporting instructions for parent activities of search facilities)</i>
D	<i>(See the sample message on the next page for examples)</i>

BT

CAPITOLO 7 - RAPPORTI CON GLI ORGANI DI INFORMAZIONE

710 RAPPORTI CON GLI ORGANI DI INFORMAZIONE

710 RAPPORTI CON GLI ORGANI DI INFORMAZIONE

I rapporti con gli organi d'informazione sono importanti e delicati, e possono produrre effetti non limitati soltanto ai momenti della gestione della fase critica dell'emergenza, con il possibile coinvolgimento di altri attori istituzionali e non.

Intorno ai sinistri, alle emergenze che ne derivano ed alle misure che vengono adottate per controllarle e combatterne gli effetti, sorge sempre un legittimo interesse che spinge gli organi di informazione, non solo nazionali, ad esercitare una pressione continua e notevole su tutti gli organi interessati in varia misura alla gestione dei problemi connessi con l'emergenza, al fine di acquisire al più presto possibili notizie. Questa ricerca di notizie porta quasi sempre ad un sensibile incremento delle comunicazioni con conseguente possibile saturazione delle stesse.

Nell'ottica, quindi, di assicurare un'informazione la più possibile rapida, obiettiva ed uniforme, senza distrarre il personale o intralciare la primaria esigenza di assicurare l'efficienza del soccorso, è assolutamente indispensabile che le notizie siano:

1. fornite direttamente dal titolare dell'U.C.G. (nella prima situazione operativa), ovvero dal Comando sovraordinato, o dall'Ufficiale addetto alle relazioni esterne (nella seconda situazione operativa), ovvero dal Capo del 3° Reparto "Piani e operazioni" e dal Capo Ufficio Comunicazione del Comando Generale, o da persona delegata da quest'ultimo (nella terza situazione operativa), tenendo sempre adeguatamente aggiornata la catena gerarchica e acquisendo le previste autorizzazioni come da "Linee guida in materia di comunicazione istituzionale e relazioni esterne". Tutto ciò al fine di diffondere notizie che abbiano caratteristica di univocità e di ufficialità;
2. spogliate da enfasi e da toni drammatici e rispondenti a requisiti di chiarezza e realismo;
3. di taglio professionale ma, al contempo, depurate di dati troppo tecnici e, come tali, di difficile interpretazione per i non addetti ai lavori. Un tipo di informazione molto tecnica, infatti, oltre ad essere difficilmente comprensibile, si presta ad essere strumentalmente manipolata da chi fosse interessato a fornire poi al pubblico notizie ad effetto o, peggio, a supporto di interessi di parte;
4. date con tempestività, regolarità e cadenza fissa, possibilmente giornaliera;
5. concise, accurate, complete e coerenti;

6. Inoltre, è necessario:
 - evitare di azzardare valutazioni non supportate da fatti/dati;
 - non mentire/cercare scuse/accusare altri;
 - non utilizzare lo scudo del “NO COMMENT”, bensì spiegare perché non si è in grado di rispondere;
 - salvaguardare le norme sulla privacy, soprattutto laddove si sia in presenza di minori, e prestando la massima attenzione ai casi in cui la diffusione di notizie relative all'operazione di soccorso o all'incidente possa portare all'identificazione di persone ferite o decedute, senza che siano stati previamente informati i relativi familiari.
7. Nel caso di incidente che coinvolga una nave da passeggeri l'Articolazione SAR competente a fornire le notizie dovrà, preliminarmente, coordinarsi con la Società indicata nel Piano di cooperazione SAR.

CAPITOLO 8 - ESERCITAZIONI

810 ESERCITAZIONI

810 ESERCITAZIONI

Compete all'Organizzazione S.A.R. dei laghi maggiori verificare la prontezza operativa del proprio sistema, istituzionalmente responsabile della ricerca e soccorso della vita umana nei laghi.

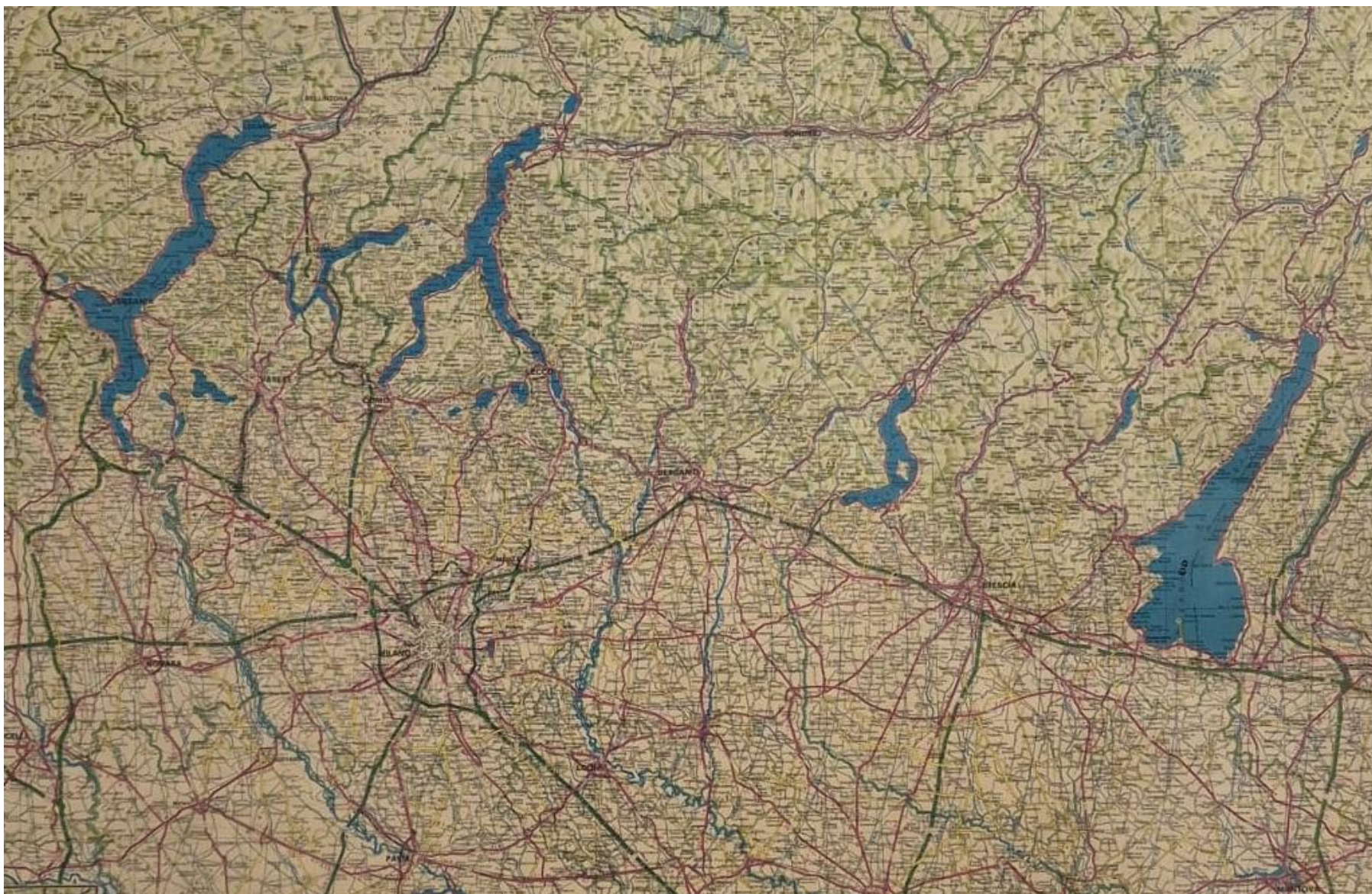
Il fine cui devono tendere le esercitazioni è quello di mettere alla prova con il massimo realismo l'Organizzazione stessa per verificare in particolare:

- l'attuazione delle procedure di soccorso;
- la tempestività degli interventi;
- l'andamento delle telecomunicazioni.

Dovrà, quindi, essere evitato che le esercitazioni non corrispondano a tale finalità propositiva, rimanendo fini a se stesse.

A tale scopo:

- l'I.M.R.C.C. emana un'apposita direttiva concernente le modalità dell'attività addestrativa ed un programma complessivo annuale;
- l' L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.), secondo il programma predisposto dall'I.M.R.C.C., organizza una o più esercitazioni complesse nelle proprie zone, con la partecipazione delle U.C.G dipendenti, delle unità di soccorso disponibili e testando tutti i sistemi di comunicazione e con la partecipazione volontaria delle unità aeronavali dei Comandi/Organi/Amministrazioni cooperanti;
- l'I.M.R.C.C., ovvero il L.R.S.C. (R.O.L.-GUAR.COST.) potrà altresì disporre l'effettuazione di esercitazioni non programmate con lo scopo di verificare/migliorare il livello addestrativo operativo degli elementi della propria organizzazione S.A.R.



CARTINA DEI LAGHI D'ITALIA

