

SECURITY AND SAFETY TECHNOLOGY MAGAZINE  
FOR SHIPS, BOATS AND MERCHANT VESSELS

# Yacht & Cruise SECURITY



Incendi a bordo:  
prevenire è meglio che curare

## INTERVISTA

La sicurezza navale  
secondo ADT Fire &  
Security Italia

## FOCUS PRODUCT

PATROL: sicuro, facile  
e conveniente

## EVENTI

I 25 anni del METS



# sommario



**PRIMO PIANO**  
**Incendi a bordo:  
prevenire è  
meglio che curare**  
di Andrea Muzzarelli

pagina 6



**INTERVISTA**  
**Sicurezza navale:  
le opportunità e le  
sfide del futuro**

pagina 11



**FOCUS PRODUCT**  
**PATROL:  
sicuro, facile  
e conveniente**

pagina 15



**FOCUS PRODUCT**  
**Sapphire,  
la soluzione  
antincendio  
Tyco ADT per  
il settore navale**

pagina 19



**EVENTI**  
**I 25 anni  
del METS**

pagina 21



**NEWS**  
**Salone nautico  
di Genova:  
tra business  
e innovazione,  
sport e passione**

pagina 23

*foto di copertina: Guardia costiera USA*

# Sicurezza a bordo: a che punto siamo?

## editoriale



Una sequenza del film "Prigionieri dell'oceano" di Alfred Hitchcock (1944).  
© Twentieth Century Fox

“La sicurezza delle navi da crociera non deve essere messa in dubbio”. In un'intervista concessa a *Panorama*, Roberto Martinoli – delegato per l'Italia di CLIA (*Cruise Lines International Association*) ed ECC (*European Cruise Council*) – ha messo in evidenza la necessità di ridare piena credibilità al settore dopo l'incidente della Costa Concordia. E ha illustrato il notevole impegno profuso negli ultimi mesi da entrambe le associazioni di rappresentanza (le principali a livello europeo e mondiale) per migliorare gli standard di sicurezza a bordo. Un importante passo avanti è stato compiuto con la *Passenger Muster Policy*, in base alla quale gli operatori di tutti gli stati membri sono obbligati a informare i passeggeri su come comportarsi a bordo in caso di emergenza prima di salire sulla nave. Altre policy sono state in seguito adottate – l'ultima, in ordine di tempo, riguarda la gestione delle scialuppe di salvataggio – ed è stata quindi completamente rivista la progettazione e realizzazione delle cabine, dei corridoi e delle uscite di sicurezza.

Cosa ancora più importante, la CLIA ha sottoposto al Comitato per la Sicurezza Marittima dell'IMO (*Organizzazione Marittima Internazionale*) una richiesta di revisione della Convenzione Internazionale SOLAS (*Safety of Life at Sea*) in materia di registrazione degli incidenti marittimi gravi. Una richiesta fondamentale, se si considera che oggi non esiste ancora un database pubblico e accessibile in grado di archiviare i dati di tutti gli stati membri per le tipologie di incidente previste. Un forte richiamo alla necessità di salvaguardare in modo più efficace la sicurezza dei passeggeri è venuto infine dal segretario generale dell'IMO, Koji Sekimizu, che in occasione della trentacinquesima Giornata marittima mondiale ha esortato governi e imprese a fare di più in questa direzione.

Le decisioni adottate negli ultimi mesi e, più in generale, la rinnovata attenzione riservata al tema della sicurezza a bordo rappresentano senza dubbio un segnale incoraggiante per il futuro. Tuttavia, è sconcertante constatare che – in questo come in molti altri settori – siano necessari gravi incidenti, con morti, feriti e dispersi, perché ci si renda conto dell'assoluta necessità di innalzare continuamente – e a 360 gradi – gli standard di safety e security. Queste carenze dipendono certamente dalla generale tendenza odierna a focalizzarsi eccessivamente sul breve periodo a scapito di una visione strategica di lungo termine, ma sono in larga misura legate anche alla scarsità di informazione e comunicazione.

In questo numero di *Yacht & Cruise Security* abbiamo deciso di dare ampio spazio al tema della sicurezza antincendio. Altri incidenti (come quello che ha interessato alcuni yacht attraccati a Portosole, in Liguria) hanno richiamato l'attenzione su questo aspetto cruciale, del quale non si parla mai abbastanza. Nel primo piano a pag. 6, in particolare, troverete una panoramica sulle cause, gli accorgimenti, le tecnologie e le normative più importanti da considerare. Dall'articolo, che raccoglie le considerazioni di alcuni esperti in materia, emerge con chiarezza quanto ampi siano i margini di miglioramento: è necessario fare molto di più sul fronte delle manutenzioni ordinarie e straordinarie, ed è altresì essenziale che costruttori e utilizzatori diventino più consapevoli dei rischi che si corrono in caso di incendio. Per evitare che occorra un'ennesima tragedia in mare per richiamare il settore a un maggior senso di responsabilità.

## **Security on board: how far have we got with standards' improvement?**

*After the tragedy of Costa Concordia, two important organizations like CLIA (Cruise Lines International Association) and ECC (European Cruise Council) have moved forward to raise the bar in passengers' safety and restore the sector's credibility.*

*Thanks to the Passenger Muster Policy, for example, passengers shall be informed about emergency measures before boarding. Furthermore, CLIA has submitted a formal request to the IMO in order to modify the registration rules provided by the SOLAS Convention for serious accidents. This is good news, but it's sad to see that a serious accident is often fundamental to make things change.*

*In this issue of Yacht & Cruise Security Magazine, we shall focus our attention on fire prevention. Even if improving ordinary and extraordinary maintenance is a necessary step, it is also important that builders, owners and users become more aware of the risks and problems to face – and, of course, of the most advanced safety technologies that can be adopted. This is the only way to avoid that another tragedy is necessary to recall the entire sector to a higher sense of responsibility.*

Una gamma completa di **allarmi acustici e luminosi**



Sala macchine  
PA 10 / PA 20  
P 400 RTH



Allarme antigas  
Sirena + flash  
SON 4

Cabine passeggeri  
Allarme antincendio  
Sirena + flash  
PA 1 + PY X-S-05



Porte e corridoi  
Flash WBLR



Allarme  
antincendio  
Sirena DS 10



Segnalatori  
carico e movimento  
per gru  
Sirena DS 5  
Flash Quadro F12



Luci di ingombro  
per gru ed edifici  
POL 10



Semafori  
serie Spectra  
Led P 450 TLA

In termini di misure antincendio a bordo, ci sono ancora ampi margini di innalzamento dei livelli di sicurezza



www.superyachnews.com

## Incendi a bordo: prevenire è meglio che curare

*Il fuoco rappresenta, per tutte le imbarcazioni, una seria minaccia che non deve mai essere sottovalutata. Con l'aiuto di alcuni esperti in materia, abbiamo cercato di individuare le cause, gli accorgimenti, le tecnologie e le normative più importanti da considerare per non trovarsi impreparati a fronte di un'emergenza.*

**di Andrea Muzzarelli**

Dopo gli incendi in Liguria che hanno recentemente coinvolto alcuni motoryacht attraccati a Portosole, in provincia di Imperia – le imbarcazioni sono bruciate in pochissimo tempo senza fare, per fortuna, alcuna vittima [www.youtube.com](http://www.youtube.com) – si è nuovamente tornato a parlare di sicurezza a bordo nave. Anche se le tecnologie oggi a disposizione sono molto più evolute e “intelligenti” rispetto al passato, il fuoco rappresenta ancora una seria minaccia che mai, per nessuna ragione, deve essere sottovalutata. Non è un caso se **Andrea Natale**, marketing manager di **ADT Fire & Security Italia** (cfr. intervista a pag. 11) sottolinea al riguardo che “in termini di *safety* delle persone a bordo, devono essere perseguiti *ampi margini* di innalzamento dei livelli di sicurezza”. Benché esistano molti modi per rilevare ed estinguere gli incendi, “solo alcuni sono raccomandati in ambito navale, dove l’obiettivo principale è spegnere le fiamme nel più breve tempo possibile, senza nuocere al funzionamento della nave e senza minacciare l’integrità del personale”. Oltre ai danni *diretti* non vanno trascurati quelli *indiretti*, derivanti sia dalla corrosione dei circuiti elettronici provocata dalla presenza di fumo, sia dall’allagamento e dai cortocircuiti provocati dall’estinzione tramite sistemi ad acqua. “Nell’incidente accaduto il 23 settembre 2010 alla *Queen Mary 2* – spiega Natale – il Lloyd’s Register riporta come sia stato solo un caso che i

*Nell'incidente  
accaduto nel 2010  
alla Queen Mary 2, i  
tecnici intervenuti  
subito dopo la scarica  
del sistema water  
mist, non sono entrati  
in contatto con  
elementi in tensione  
per puro caso.*



## Le principali cause di incendio →

Ma quali sono le cause più frequenti di incendio a bordo nave? **Patrizia Comello**, responsabile commerciale di **ETEA Sicurezza**, e **Franco Dischi**, Managing Director di **Notifier Italia**, individuano una serie di fattori critici:

- perdite di idrocarburi sui motori a combustione interna, autocombustione per contatto con parti a più di 500 gradi, esplosioni nei carter per problemi di grippaggio e surriscaldamento;
- guasti e problemi agli impianti elettrici;
- zone sporche nell'apparato motore, stracci accumulati, accumulo di residui carboniosi e oleosi su pareti e condotte;
- nelle cucine: incendio di condotte e cappe di aspirazione non mantenute pulite, friggitrice, innesco da fiammate, esplosione delle bombole a gas;
- nella lavanderia: polverino e lanuggine nelle condotte, innesco da elettricità statica e temperatura;
- camion e autoveicoli caricati da cui si sviluppano incendi per le cause più diverse (malfunzionamenti, trasporto materiali ADR non dichiarati, freni che si incendiano dopo la caricazione);
- rischi legati all'inceneritore (per maldestro utilizzo o manomissione ai sistemi delle informatrici e ritorni di fiamma) e alla spazzatura (fuoco covante);
- errore umano generico, disattenzione;
- carico che reagisce con l'acqua di mare o con l'ossigeno dell'aria;
- carico combustibile che prende fuoco per cause fortuite (molto raro).

Ovviamente, essere consapevoli di questi fattori di rischio è del tutto inutile se non si eseguono con regolarità le necessarie operazioni di manutenzione e se, a monte, non si adottano accorgimenti progettuali e costruttivi *ad hoc*. Vediamo, di seguito, i principali.

*Oltre che dalla sala motori, gli incendi sulle imbarcazioni partono spesso dalle cucine, che devono essere usate e mantenute con grande cura e attenzione (fonte: ernesto meda yacht division).*

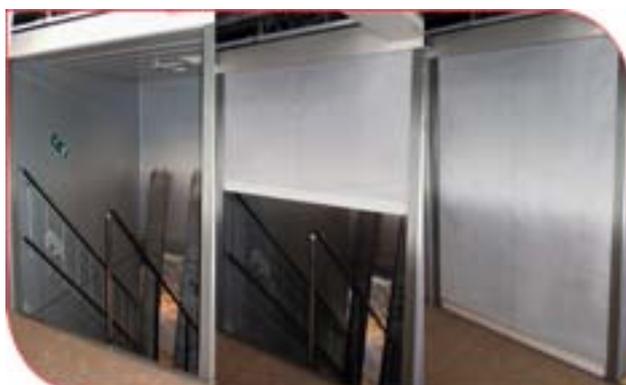


## Gli accorgimenti progettuali e costruttivi →

Nella realizzazione di una nave occorre:

- utilizzare materiali di costruzione non combustibili e/o non propaganti;
- impiegare materiali di allestimento specifici evitando preferibilmente tutti i prodotti di facile infiammabilità (nel caso delle vernici, ad esempio, è opportuno optare per quelle intumescenti e inerti);
- curare la ventilazione e la coibentazione dei locali;
- compartimentare i locali macchine e le eventuali zone ad alto potenziale di incendio con pareti resistenti al fuoco e con porte/cortine tagliafuoco (a chiusura ermetica in caso di incendio, vedi foto sotto);
- predisporre quadri elettrici a tenuta stagna;
- prevedere accorgimenti all'apparato di propulsione tali da evitare che eventuali perdite di combustibile ad alta pressione vengano disperse accidentalmente nel locale;
- staffare in maniera adeguata e salda tutte le tubazioni per evitare rotture a causa di vibrazioni o sfregamenti;
- adottare sistemi di rilevazione e spegnimento incendio certificati e con design appropriato;
- curare le superfici per evitare accumuli di sporcizia e polverino;
- prevedere il lavaggio automatico delle zone a potenziale d'accumulo;
- adottare una protezione attiva automatica a segregazione d'area (con sprinkler/hifog attivati dal sistema antincendio).

Nel caso specifico delle cucine – notoriamente tra i luoghi più a rischio per lo scoppio di incendi – esistono vari modelli di piani cottura, sia in vetroceramica sia a induzione, che hanno una funzione antiscivolo sulle pentole, forniscono una veloce dissipazione del calore e sono molto facili da pulire.



## Le tecnologie offerte dal mercato →

Se consideriamo quello che oggi il mercato offre in materia di prevenzione e spegnimento incendi, la scelta è sicuramente ampia. “In generale, è possibile affermare che tutte le tecnologie certificate presenti sul mercato sono efficaci se correttamente dimensionate e applicate”, spiega Patrizia Comello. “E’ tuttavia necessaria un’elevata competenza tecnica per poter selezionare le tecnologie più idonee caso per caso e per effettuare una corretta ingegnerizzazione”. Nel campo della rilevazione, Franco Dischi sottolinea che oggi sono disponibili tecnologie di allarme tempestivo (*early warning*) – come i sensori ad aspirazione, i sensori lineari a cavo (laser o elettronici), la rilevazione rapida di fiamma e la rilevazione video composita – che stanno destando un certo interesse. Il problema, spiega Dischi, è che “le normative li prevedono come sensori complementari (e non alternativi) a quanto stabilito: con il risultato che il costo di queste soluzioni è ancora assai elevato”. Parlando invece di spegnimento, i sistemi disponibili devono essere scelti a seconda delle caratteristiche dell’imbarcazione da proteggere e della tipologia di incendio che potrebbe svilupparsi.

“L’acqua nebulizzata ad alta pressione – continua il dottor Dischi – rappresenta senza dubbio un sistema sicuro, non complesso da installare, abbastanza leggero, estremamente efficace (soprattutto se parliamo dei top di gamma, *Marioff* e *Ultrafog*), facilmente ripristinabile con mezzi di bordo e poco compromettente per i materiali e le apparecchiature sottoposte alla sua azione”. Per la protezione dei locali e degli ambienti confinati (quadri elettrici e simili) sono consigliabili anche i gas e i pirotecnici. Tra i sistemi più diffusi per lo spegnimento ci sono anche gli estintori ad anidride carbonica (efficaci ma letali per le persone), il NOVEC 1230, l’FM200, l’argonite e l’aerosol. “Quest’ultimo prodotto – osserva la dottoressa Comello – è sicuramente quello con il miglior rapporto qualità/prezzo in quanto è di facile installazione, non richiede manutenzione annuale, ha ingombri e peso ridottissimi e ha un ottimo potere estinguente a una bassa concentrazione (è efficace già con 50 g/m<sup>3</sup>). Al momento la maggiore limitazione all’uso di questo estinguente è di tipo certificativo, in quanto il prodotto è idoneo solo per imbarcazioni al di sotto dei 24 metri di lunghezza e per volumi ≤ 100 m<sup>3</sup>”.

## Le normative italiane e internazionali di riferimento →

Il quadro normativo di riferimento a livello internazionale è rappresentato dai vari documenti dell’IMO (*International Maritime Organization*, [www.imo.org](http://www.imo.org)) e, in particolare, dalla SOLAS (*Safety of Life at Sea*), la convenzione internazionale dell’IMO volta a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile con esplicito riferimento alla salvaguardia delle vite umane a bordo. Il testo di riferimento specifico è invece rappresentato dall’FSS Code *Fire Safety Systems*, derivato ed ampliato dalla SOLAS. Esistono poi le direttive USCG (*US Coast Guard*) e altre normative emanate dai singoli stati (non EU) che, in linea di massima, ricalcano la SOLAS introducendo deroghe locali (che, secondo Dischi, sono talvolta disastrose). E’ bene anche ricordare che la normativa antincendio nel settore navale differisce a seconda che si tratti di Navale o Diporto. “In ogni caso – precisa Patrizia Comello – pur essendoci delle norme universalmente condivise ogni registro opera in

maniera autonoma: ragione per cui sulle imbarcazioni da diporto destinate agli USA non vengono installati sistemi CE”. Per quanto riguarda l’Italia, il principale organismo di riferimento in ambito navale è il registro RINA ([www.rina.org](http://www.rina.org)).

## Serve più consapevolezza →

Quanto è elevata oggi l’attenzione di costruttori e progettisti nei confronti delle misure antincendio? Secondo Franco Dischi, “nel settore navale la sensibilità verso questa tematica è sempre stata altissima, contrariamente a quanto avvenuto in altri settori”. Il problema, avverte Dischi, è semmai rappresentato dalle normative, che non riuscendo a tenere il passo con l’evoluzione tecnologica ne costituiscono un freno. Di diverso parere è invece la dottoressa Comello, secondo la quale “i costruttori di imbarcazioni continuano ad adottare solo le misure antincendio di minima per non incrementare i costi di produzione”. Fanno eccezione le imbarcazioni di lusso, “dove vengono adottati sistemi di spegnimento ad acqua nebulizzata non tanto per ragioni di sicurezza antincendio, quanto per preservare i beni di valore contro eventuali danni”. Un tasto dolente nell’analisi della sicurezza a bordo delle imbarcazioni è rappresentato dalle manutenzioni, “che non vengono effettuate regolarmente: spesso ci si trova a bordo con estintori scarichi, sistemi fissi antincendio non verificati, e così via”. Ma i problemi non si esauriscono qui. Come osserva la dottoressa Comello, “nei locali a maggior rischio (prevalentemente le sale motori) vengono spesso applicati sistemi basici ad anidride carbonica dannosi per le persone quando potrebbero essere utilizzati sistemi più innovativi e a minore impatto ambientale. Lo stesso rischio di esplosione da gas viene spesso trascurato, e quindi non sempre a bordo delle imbarcazioni si trovano gli idonei sistemi di rivelazione di fughe di gas con il relativo allarme”. In conclusione, “occorre creare una maggiore consapevolezza dei rischi che si corrono in caso di incendio sia tra i costruttori delle imbarcazioni sia, soprattutto, tra gli utilizzatori delle stesse”.

### **Fire on board: prevention is better than treatment**

*For any kind of boats, fire is a menace that should never be underestimated. After the accidents that involved some yachts in Portosole, Liguria, the attention to this issue is now higher. Nevertheless, there is still plenty of work to do to improve safety standards. And it is necessary to consider that, even if there are many technologies which can be employed to extinguish fire, only few are suitable for ships.*

*It is clearly important to know the most frequent causes of fire on board, as well as the most effective products and solutions now available on the market. If early warning technologies enable to respond very quickly to an emergency, high pressure hydro-atomized mist is one of the most interesting “weapons” available for the extinguishment: it is safe, easy to install and extremely effective.*

*In general, more awareness is requested. Designers, builders and owners must absolutely know all the risks they have to face in case of fire – and they cannot overlook the remarkable damage that may be caused by inadequate maintenance.*

Andrea Natale sottolinea la necessità di non abbassare la guardia sugli standard di sicurezza delle imbarcazioni.



## Sicurezza navale: le opportunità e le sfide del futuro

*La crisi economica e la carenza di comunicazione rischiano di far dimenticare quanto la safety e la security a bordo nave siano essenziali. Ne abbiamo parlato con Andrea Natale, marketing manager di ADT Fire & Security Italia.*

**di Andrea Muzzarelli**

“Il trasporto marittimo è vitale per la forza economica e commerciale di tutta la comunità internazionale: è quindi necessario fare il possibile per migliorarne le condizioni di sicurezza”. **Andrea Natale**, marketing manager di *ADT Fire & Security Italia*, sottolinea come, nonostante la crisi, sia assolutamente indispensabile non abbassare la guardia sugli standard di safety e security delle imbarcazioni – a prescindere dal fatto che trasportino passeggeri o merci. A parte il rischio di incidenti (l’immagine del relitto della Costa Concordia è ancora viva nella nostra memoria), bisogna infatti considerare che “in assenza di adeguate misure di sicurezza e di controllo, qualsiasi nave può trasformarsi in un’arma o nel vettore di un’arma di distruzione, diventare il veicolo inconsapevole di carichi impropri o essere il bersaglio di azioni terroristiche”. Natale precisa inoltre che “gli sforzi devono essere indirizzati non solo verso le navi, ma anche verso le infrastrutture di cui queste si avvalgono, come i porti”. E sottolinea come il comparto degli yacht di grandi dimensioni stia dando interessanti segnali di ripresa.

## Dottor Natale, quali sono le principali opportunità oggi offerte dal settore navale alle aziende della sicurezza?

Per le aziende della sicurezza le opportunità sono innanzitutto legate alle prescrizioni normative di organizzazioni riconosciute a livello nazionale e internazionale come l'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale), alle convenzioni come SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) e a codici di sicurezza come l'ISPS (*International Ship and Port Facility Security*). Occorre però sottolineare che oggi, rispetto al passato, c'è anche la richiesta di un nuovo tipo di servizi. Il settore navale, molto conservativo e lento a introdurre cambiamenti, ha vissuto una profonda evoluzione tecnologica a partire dagli anni Novanta, quando è passato (a fatica) da una forte matrice elettromeccanica a una piattaforma analogica – comunque sempre qualche passo indietro rispetto all'evoluzione generale degli altri mercati.



Le navi passeggeri costituiscono sempre un obiettivo particolarmente vulnerabile.

Negli ultimi anni il settore ha inevitabilmente dovuto prendere in considerazione la necessaria migrazione verso il digitale, che permette di fornire un ampio numero di servizi sempre più sofisticati e diversificati, legati non solo alla sicurezza ma anche alla comunicazione e all'intrattenimento (si pensi alle possibilità legate al wi-fi e a internet).

La spinta commerciale parte spesso dall'utente finale, il passeggero, che ormai pretende di ottenere, a bordo, tutti i servizi tecnologici di cui usufruisce quotidianamente.

La spinta commerciale parte spesso dall'utente finale, il passeggero, che ormai pretende di ottenere, a bordo, tutti i servizi tecnologici di cui usufruisce quotidianamente.

## Quali sono, invece, le lacune e i problemi che la sicurezza navale deve ancora affrontare?

Le navi passeggeri costituiscono un obiettivo particolarmente vulnerabile, stante la presenza di un gran numero di vite umane, ma anche le navi mercantili – per la natura di certi carichi di sostanze che trasportano – non sono da meno. Tra le lacune da colmare c'è sicuramente il miglioramento della sicurezza della catena logistica nel suo complesso: la protezione del trasporto marittimo, infatti, dipende in gran parte dal livello di sicurezza che contraddistingue gli altri mezzi di trasporto a monte. Bisogna ricordare che la sicurezza di qualsiasi catena è sempre pari a quella del suo anello più debole. Ciò è tanto più vero nel settore navale, in cui i volumi di traffico sono così imponenti che i controlli fisici delle merci possono essere realisticamente effettuati all'entrata dell'area portuale soltanto mediante controlli selettivi che dipendono dall'analisi dei rischi, dall'analisi della documentazione e dall'intelligence. Attualmente questi controlli lasciano alquanto a desiderare, perché le prassi in vigore (come la dichiarazione scritta di carico, l'apposizione ai container di sigilli che non ne garantiscono completamente l'inviolabilità e i caricamenti complementari eseguiti all'ultimo momento) rappresentano, di fatto, un limite alla sicurezza.

## Quanto pesa sul settore il riaggravarsi della crisi economica?

Gli standard di sicurezza in ambito navale rimangono sempre elevati, a causa del livello di rischio e delle relative spinte prescrittive di settore. Il primo effetto della crisi economica è la contrazione della domanda, unitamente alla delocalizzazione della cantieristica in aree in cui i costi di produzione risultano essere più convenienti. Molte opportunità, inoltre, sono oggi legate alla gestione del parco navi circolanti e alla manutenzione degli impianti durante tutto il loro ciclo di vita.

## Tyco opera in diversi segmenti del settore navale. Quali sono, al momento, i più interessanti?

Con circa l'80% delle navi da crociera protette da Tyco Italia e attualmente in giro per il mondo, quello delle navi passeggeri è un segmento di mercato che ha da parte nostra la massima attenzione. Sebbene questo comparto abbia registrato una forte contrazione a partire dal primo trimestre del 2012, come riportato da Assonave, sono tante le attività che possono essere eseguite, in termini di manutenzione e *retrofitting*, per garantire sempre i massimi livelli di safety e security. Il comparto degli yacht con lunghezze superiori ai 50 metri è poi caratterizzato da una ripresa significativa, con numerose trattative e contratti firmati nel 2012. E' un buon segnale che merita attenzione da parte delle aziende della sicurezza.

## Puntate su alcune tecnologie in particolare?



Per quanto ci riguarda, esistono differenti tecnologie che Tyco Italia progetta e installa a bordo nave. Le relative innovazioni che proporremo avranno certamente un impatto positivo sulla sicurezza: parliamo di sistemi di videosorveglianza, di impianti di diffusione sonora e comunicazione per l'emergenza, di sistemi elettronici per l'area ospedaliera, di strumenti di rilevazione incendi e di networking. Il rafforzamento delle misure di protezione contro atti illeciti intenzionali (security), così come quello delle misure di sicurezza operativa (safety) non riusciranno comunque a escludere del tutto il rischio di incidenti casuali o intenzionali. E' quindi opportuno cominciare a riflettere sulle misure esistenti per limitare le conseguenze degli incidenti stessi. Nell'ambito della sicurezza del personale, ad esempio, i sistemi per la protezione antincendio a bordo nave saranno sempre più importanti in relazione sia alla complessità dell'ambiente da proteggere, sia alla tipologia del carico d'incendio. In questo ambito oggi Tyco propone *Sapphire*, una soluzione che offre le migliori caratteristiche tipiche di un potente ed efficace sistema estinguente gassoso pur salvaguardando la salute delle persone, le apparecchiature elettroniche protette e l'ambiente (cfr. Focus Product Tyco a pag. 19, ndr). Sicurezza, sostenibilità ambientale ed economicità di gestione in tutto il ciclo di vita degli impianti sono le tematiche principali su cui ogni fornitore dovrà prestare attenzione e farsi trovare preparato.

## Come pensate di distinguervi dalla concorrenza?

Tecnologia, innovazione e personalizzazione sono le leve fondamentali con le quali abbiamo costruito il nostro differenziale competitivo negli anni e alle quali vogliamo dare continuità. Il nostro impegno si traduce in un nuovo modo di interpretare la nave, dove intrattenimento, comunicazione e sicurezza sono

oggi in grado di convivere tra loro in modo semplice, efficace e discreto. La nostra esperienza e la nostra attenzione all'evoluzione tecnologica, proveniente da innovazioni verticali nel mercato navale o da mercati complementari, la forte capacità di adattare la soluzione anche in corso d'opera e la solidità finanziaria sono gli elementi distintivi e qualificanti per soddisfare clienti e passeggeri sempre più esigenti.

Intrattenimento, comunicazione e sicurezza devono convivere tra loro in modo semplice, efficace e discreto.



## Quali novità avete in serbo per il prossimo anno?

Ci siamo strutturati per fornire ai nostri clienti – armatori e gruppi crocieristici – le attività di service, manutenzione e *retrofitting* degli impianti alla fine del proprio ciclo di vita. Questi servizi sono oggi erogati da Tyco Italia non solo localmente, ma anche in alcuni punti strategici di passaggio delle navi da crociera sul territorio internazionale. Dal punto di vista progettuale ed esecutivo, proseguiamo nel processo di miglioramento del design e del contenimento dell'impatto architettonico degli impianti, sfruttando le opportunità di migrazione verso piattaforme di comunicazione digitale. Ciò sarà possibile grazie a un minore impiego di materie prime (cavi e carpenterie soprattutto), di hardware e a un notevole risparmio di manodopera in fase installativa.

[www.adtitaly.com](http://www.adtitaly.com)

### **Nautical Safety & Security: the opportunities and the challenges of tomorrow**

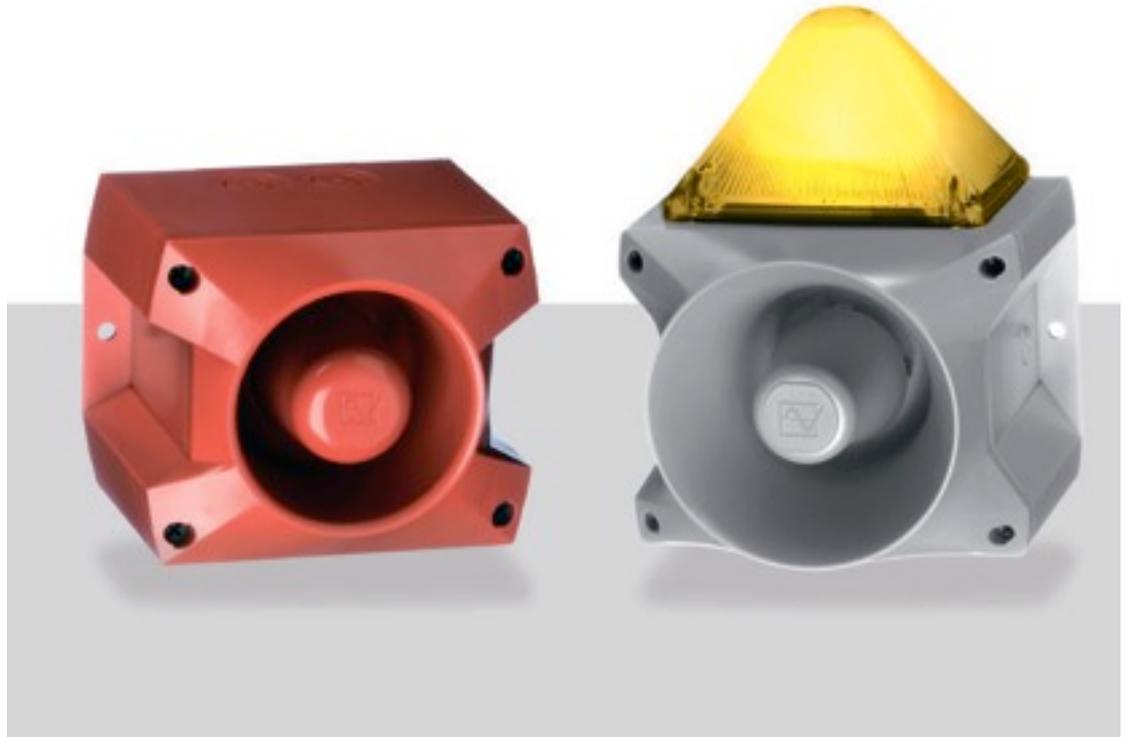
*In this interview Andrea Natale, Marketing Manager of ADT Fire & Security Italia, emphasizes the importance of working hard to improve further marine transport's safety & security standards. Despite the economic and financial crisis, marine transport is indeed "essential for the economic and commercial strength of the entire international community". Therefore, it is necessary to plug the existing gaps – the logistical chain security being one of the most significant.*

*If passenger ships is a very interesting market segment to consider, +50 metre long yacht segment is now recovering strongly – an encouraging signal which deserves the attention of security & safety enterprises.*

*In the future, ADT will continue to invest in technology innovation and customization. "Entertainment, communication and security must coexist in a simple and effective way", says Mr Natale. "That's why we shall keep on improving the design and the architectural impact of our systems, seizing the opportunities offered by digital communication".*

# FOCUS PRODUCT

Le sirene Patrol si distinguono per l'ampio spettro di frequenza e i tempi minimi di installazione.



## PATROL: sicuro, facile e conveniente

*Pfannenberg presenta sul mercato una nuova linea di allarmi acustici ad ampio spettro di frequenza, installabili con la massima semplicità in meno di un minuto.*

Pfannenberg, specialista nelle tecnologie di segnalazione acustica e visiva, ha ampliato la propria offerta di tecnologie signaling con l'introduzione della nuova serie di sirene PATROL. Questi dispositivi di segnalazione acustica, pensati per essere impiegati anche a bordo di una nave (essenzialmente come allarmi antincendio e allarmi macchina), sono caratterizzati da uno spettro di frequenza particolarmente ampio e da un montaggio che minimizza i tempi di installazione ed elimina le possibilità di errore.

### Un'innovazione tridimensionale ➔

L'innovazione introdotta con la linea PATROL è "tridimensionale", nel senso che offre notevoli vantaggi in termini di sicurezza, semplicità d'uso e convenienza economica. "Grazie all'elevata percentuale di basse frequenze, il suono emesso da questi dispositivi si diffonde in un'area ben più ampia dell'ambiente in cui sono stati collocati, attraversando ostacoli quali muri e porte", spiega Volker Matthies, Product Manager delle Tecnologie di segnalazione del gruppo Pfannenberg. "In questo modo, abbiamo ottenuto il

duplice risultato di massimizzare l'efficacia del suono aumentandone i requisiti di sicurezza e di ridurre il numero di dispositivi necessari: una sola sirena PATROL è infatti sufficiente ad allertare un intero corridoio e le stanze a esso contigue.”

## Massima semplicità di installazione e impiego →

Un altro indiscutibile vantaggio offerto dalle sirene PATROL è costituito dalla semplicità che contraddistingue l'assemblaggio e l'installazione – un'operazione che richiede meno di un minuto di tempo. Grazie ai criteri di progettazione adottati, è di fatto impossibile eseguire un'installazione sbagliata. E il rischio di logoramento dei contatti elettrici nel tempo è escluso. “Se fino a oggi – spiega Matthies – era spesso necessario rivolgersi a terzi per l'installazione delle sirene, con i conseguenti problemi di sicurezza legati all'uso di scale e simili, ora un installatore è perfettamente in grado di montare una sirena da solo senza alcun problema”.

## Gli altri vantaggi →

I vantaggi non sono finiti:

- Le due parti del dispositivo non vengono avvitate alla consegna: non serve smontarle prima di installarle;
- I fissaggi e le guarnizioni del dispositivo sono incassati: non è dunque possibile perdere alcun pezzo;
- I fissaggi sono esterni all'area sigillata e non influenzano il livello di sicurezza IP;
- Particolari protezioni permettono di salvaguardare il dispositivo da tentativi di manomissione;
- I contatti elettrici sulla base del dispositivo prevengono la possibilità di trazione/torsione sugli stessi;
- Un contatto di sicurezza elimina il passaggio di corrente all'apertura del dispositivo;
- I dispositivi sono predisposti per qualsiasi tipo di installazione: a parete, a soffitto, incassata o in serie;
- Le sirene sono disponibili anche nella versione combo con luce flash, assicurando una copertura acustica e visiva omogenea.

## Tonalità per tutte le esigenze →

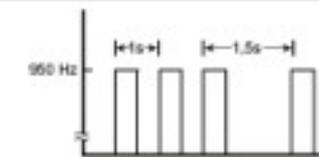
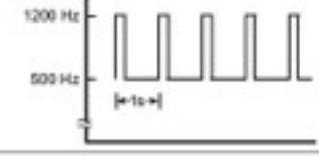
*Sui ponti della MS Freedom of the Seas e della MS Mariner of the Seas (nella foto) – navi da crociera della compagnia norvegese-statunitense Royal Caribbean International – sono state installate le sirene Pfannenberg.*



Le sirene PATROL sono in grado di produrre fino a 80 tonalità diverse. Tutte le tonalità possono essere selezionate a piacere e devono essere adattate alle rispettive condizioni ambientali acustiche, tenendo comunque presente che alcune tonalità installate hanno un significato predefinito.

### Come dimensionare il sistema di allarme

Per un corretto dimensionamento dei dispositivi di allarme acustico è importante conoscere il “valore di partenza” (livello di rumore già presente nell’ambiente) e il “valore obiettivo” da raggiungere. Secondo la Norma UNI EN ISO 7731, un segnalatore acustico deve possedere un livello sonoro minimo pari a 65dB.

Norma / Standard		
DIN 33404	Segnale acustico di pericolo per luoghi di lavoro in caso di rischio di incendio, gas, esplosione, irradiazione	
ISO 8201	Segnale d'emergenza per l'evacuazione	
NFS 32-001	Allarme incendio in Francia	
SS 031711	Segnale d'emergenza in Svezia	

### Il livello di rumore ambientale

L’udito umano coglie una gamma di frequenze compresa tra 20 e 20.000 Hz. Rumori più bassi (infrasuoni) o più alti (ultrasuoni) non sono più percepibili.

La “intensità sonora”, misurata in dB, è un valore che combina la frequenza e il volume del suono ambientale e ci fa percepire un suono come forte o debole.

L’ambiente circostante influisce quindi sul tipo e sull’intensità sonora necessari a richiamare adeguatamente l’attenzione in caso di allarme; ne consegue che un dispositivo adatto in un cantiere navale potrebbe non essere idoneo all’utilizzo all’interno delle cabine di un’imbarcazione.

### Come determinare il valore obiettivo?

Una volta stabilito il livello sonoro ambientale, così come la frequenza fondamentale dello stesso, l’intensità acustica richiesta al segnalatore sarà quella che ne permette una chiara percezione. L’orecchio umano percepisce un segnale acustico che supera di 10 dB il rumore ambientale – purché vi sia, al contempo, una sufficiente differenza in termini di frequenza.

A partire da un livello sonoro richiesto di 110 dB si raccomanda di impiegare, oltre agli allarmi acustici, anche dispositivi di segnalazione visiva.

Norma	Differenza minima rispetto al rumore di fondo	Applicazione
EN ISO 7731	almeno 15 dB (A)	Aree pubbliche e posti di lavoro
DIN VDE 0833 EN 60849	almeno 10 dB (A)	Allarme incendio (per rilevatori d’incendio) Segnale di evacuazione (per impianti di allarme)

**Esempio di calcolo**

Per ottenere 82 dB in un'area di 50 x 30 m è possibile impiegare una sirena da 120 dB o 10 sirene da 100 dB.

*Superficie di sonorizzazione di un segnalatore acustico da 100 dB per ottenere 82 dB = 200 m<sup>2</sup>*

*Superficie di sonorizzazione di un segnalatore acustico da 120 dB per ottenere 82 dB = 20.000 m<sup>2</sup>*

Il tipo di segnalazione da impiegare (numero di sirene) dipende in misura determinante dalla geometria dello spazio, dalla conformazione degli ostacoli e dal livello massimo di pressione sonora ammissibile del segnalatore acustico. Per esempio, in caso di utilizzo di un segnalatore acustico da 120 dB bisogna impedire la sosta di persone nelle immediate vicinanze del dispositivo. In caso contrario, è da preferire l'installazione di diversi segnalatori distribuiti.

**L'attenuazione del suono**

Nella scelta del segnalatore è infine necessario ricordare la regola con cui il suono si attenua nel percorrere lo spazio: si ha una riduzione del suono di 6 dB a ogni raddoppio della distanza dalla sorgente sonora. Laddove si ritenga che le condizioni ambientali siano difficili (presenza di vento o di ostacoli sul terreno in grado di disperdere il suono) è più opportuno considerare un'attenuazione più forte, nell'ordine degli 8-10 dB. Un'ultima raccomandazione: se il segnalatore deve operare all'esterno, occorre proteggerlo dalle intemperie.

**PFANNENBERG ITALIA Srl****Fidenza (PR)**

Via la Bionda 13 43036

Tel. +39.0524.5167.11

Fax +39.0524.5167.90

[www.pfannenberg.com](http://www.pfannenberg.com)

[mail@pfannenberg.it](mailto:mail@pfannenberg.it)

**Patrol: safe, easy and affordable**

*The new series of sirens Patrol by Pfannenberg – designed to work perfectly also on ships and boats – is a “three-dimension” innovation in terms of safety, ease of use and value for money. Thanks to a very wide frequency spectrum, the sound of these sirens can reach an area much bigger than usual, assuring a higher level of safety. Moreover, this allows to use a lower number of devices.*

*As for the ease of use, Patrol has been designed to be easily assembled and installed in less than a minute. The great advantage is that you can do that on your own, without an outside help.*

*The devices are suitable for any kind of installation and are also available in the Combo version with flash. A safety contact interrupts the passage of electric current when the siren is opened, whereas particular systems allow to protect the device from breaking.*

# FOCUS PRODUCT

*Tyco Sapphire è il sistema ideale per tutti quei luoghi a rischio d'incendio che contengono dispositivi vitali per l'imbarcazione e possono essere frequentati da personale.*



## Sapphire, la soluzione antincendio Tyco ADT per il settore navale

*Tyco ADT Fire & Security propone un sistema che combina la potenza e la massima efficacia alla salvaguardia delle persone, delle apparecchiature elettroniche e dell'ambiente.*

Oggi esistono molti modi per rilevare ed estinguere gli incendi. Tuttavia, solo alcuni di essi sono raccomandati in ambito navale, dove l'obiettivo principale è uno e uno soltanto: estinguere le fiamme nel più breve tempo possibile senza nuocere al funzionamento della nave e senza minacciare l'integrità del personale di bordo.

E' opportuno ricordare che i danni provocati dagli incendi sono legati non solo al danneggiamento diretto delle apparecchiature, ma anche alla corrosione dei circuiti elettronici dovuta alla presenza di fumo o – ancor peggio – all'allagamento e ai cortocircuiti provocati dall'estinzione tramite sistemi ad acqua. In casi come questi, il pericolo per le persone a bordo può essere molto elevato.

### Diverse tecnologie per diverse esigenze →

Per un'efficace protezione antincendio, *Tyco ADT Fire & Security* propone differenti tecnologie in funzione sia dell'ambiente da proteggere sia dell'entità dell'incendio. Nel caso di sala macchine e caldaie, camere separatrici combustibile e olio lubrificante, locali con i generatori di emergenza e altri locali tecnici con apparecchiature in tensione, ad esempio, si possono adottare sistemi *clean agent* con un potenziale di deplezione dell'ozono pari a zero e con un potenziale di riscaldamento globale decisamente ridotto rispetto agli HFC più comuni.

Il sistema di estinzione incendi *Tyco Sapphire* rientra in questa categoria, e utilizza un estinguente gassoso sostitutivo dell'Halon di ultima generazione – Novec 1230 (C6F<sub>2</sub>-chetone) – che combina la potenza e la massima efficacia alla salvaguardia delle persone, delle apparecchiature elettroniche e dell'ambiente. La bassa tossicità e la notevole efficacia di estinzione conferiscono a *Tyco Sapphire* un elevato margine di sicurezza, rendendolo il sistema ideale per tutti quei luoghi a rischio d'incendio che contengono dispositivi vitali per l'imbarcazione e possono essere frequentati da personale.



## Una soluzione semplice, conveniente e sostenibile →

*Tyco Sapphire* non è corrosivo né conduttivo, evapora rapidamente, non lascia alcun residuo e pertanto non danneggia le apparecchiature elettroniche o altri materiali particolarmente delicati o preziosi presenti all'interno delle aree protette. Non solo: avendo un potenziale di distruzione dell'ozono (ODP) uguale a zero, un tempo di permanenza in atmosfera (ALT) di pochi giorni e un potenziale di riscaldamento globale (GWP) pari a uno, *Tyco Sapphire* è il primo sostituto chimico dell'Halon che può essere considerato una reale e sostenibile soluzione a lungo termine per la salvaguardia dell'ambiente. In numerosi test, condotti in tutto il mondo sia in laboratorio sia in applicazioni reali, è stata dimostrata l'elevata efficacia estinguente di *Tyco Sapphire* nelle applicazioni locali come in quelle a saturazione totale di ambiente (*total flooding*). Poiché l'agente estinguente viene spedito in fase liquida e non pressurizzato, la movimentazione e la ricarica delle bombole sono estremamente semplici, rapide ed economiche. Aspetti, questi, tutt'altro che secondari in ambito navale.

## Le caratteristiche tecniche del sistema →

Il sistema *Tyco Sapphire* è costituito da una o più batterie di bombole per lo stoccaggio della miscela, da sistemi di comando collegati a un impianto di rilevazione incendi, da collettori di scarica e da tubazioni che convogliano e distribuiscono il gas all'interno del locale protetto attraverso gli appositi ugelli. Ogni singola bombola è dotata di una valvola di scarico, di un manometro per il controllo visivo della carica, di un pressostato di segnalazione di bombola scarica per il controllo automatico di eventuali perdite e della componentistica di attuazione manuale, elettrica o pneumatica a seconda dei casi. Il liquido estinguente è stoccato all'interno delle bombole a una pressione di 25 bar e a una temperatura di 20° C.



**ADT FIRE & SECURITY  
ITALIA S.p.A.**

**Assago (MI)**  
Centro Direzionale  
Milanofiori 20090  
Strada 4 - Palazzo A10  
Tel. + 39.02.81.8061  
Fax + 39.02.81.80.62.94  
[www.aditaly.com](http://www.aditaly.com)

### **Sapphire, the fire prevention solution for the naval sector by ADT Tyco**

*Tyco Sapphire is a clean agent extinguishing system that employs Novec 1230, a powerful and effective gas of last generation which preserves people as well as the electronic devices and the environment. Therefore, it is ideal for all those places equipped with systems that are essential for the ship and, at the same time, must be safe for the staff.*

*Since the Sapphire System has an ozone depletion potential (ODP) equal to zero and a global warming potential equal to one, it is the first chemical substitute of Halon that can be considered an effective, sustainable and long-term solution.*

# EVENTI



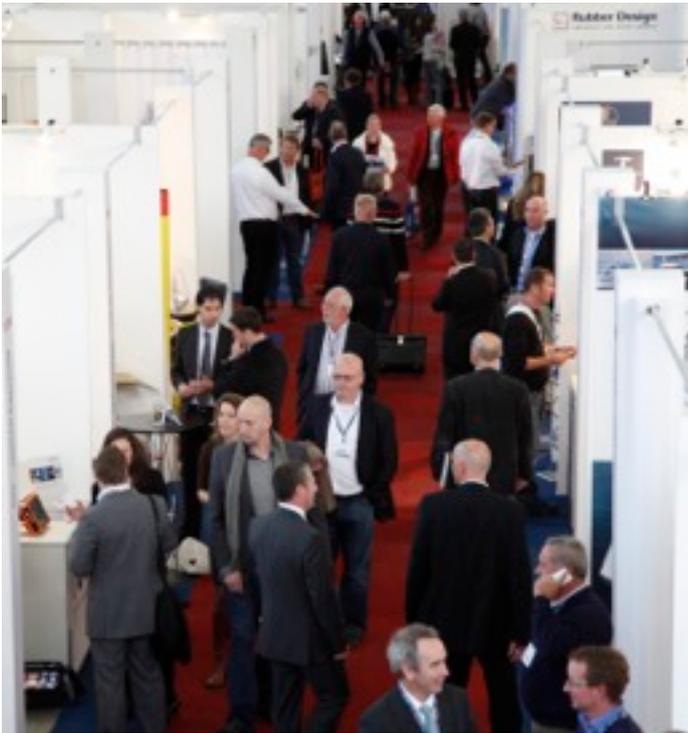
## I 25 anni del METS



**AMSTERDAM (NL)** - Con la prossima edizione, il *Marine Equipment Trade Show* (METS) – che si svolgerà presso il RAI Exhibition and Convention Centre di Amsterdam dal 13 al 15 novembre 2012 – taglierà lo storico traguardo dei venticinque anni. Dal 1988 a oggi la fiera si è costruita una solida reputazione come primo evento internazionale del settore, e ha saputo conquistare la fiducia di visitatori ed espositori provenienti da tutto il mondo. Basti pensare che il 98% degli operatori che hanno preso parte all'ultima edizione hanno espresso l'intenzione di ritornare. “Siamo particolarmente orgogliosi di aver conservato la fedeltà del nostro pubblico anche negli ultimi, difficili anni”, ha dichiarato Irene Dros, Senior Product Manager dell'evento. “Più di qualsiasi altro fattore, è questa fedeltà ad aver confermato il grande valore che migliaia di aziende internazionali ripongono nel METS come piattaforma di business da non perdere”. L'edizione 2012 vedrà la partecipazione di 1.300 espositori provenienti da 39 paesi, e si stima l'arrivo di oltre 19mila visitatori da 96 paesi.

La ricchissima area espositiva, nella quale saranno presentate migliaia di novità, sarà caratterizzata

dalla presenza di 15 padiglioni nazionali e dallo SuperYacht Pavillon (SYP), che nel tempo è diventato un vero e proprio “show nello show” con più di 170 espositori riuniti in un'unica hall. Da non perdere, poi, il rilancio del Marina & Yard Pavillon (MYP), che per essere maggiormente valorizzato sarà trasferito presso lo Europe Foyer, caratterizzato da una posizione più centrale e da una propria sala conferenze. “La formula che stiamo mettendo a punto – continua la Dros – ci permetterà di migliorare notevolmente la nostra focalizzazione sul settore; del resto, la recente conferma di una nuova partnership attivata fra il RAI di Amsterdam e l'*International Council of Marine Industry Associations* (ICOMIA) allo scopo di organizzare qui la World Marina Conference ci rende ancor più fiduciosi”. La fiera ospiterà anche il *Design Award METS* (DAME) – un riconoscimento nato nel 1991 che è oggi considerato il più prestigioso premio del settore nel campo del design e dell'innovazione – e darà naturalmente spazio a conferenze e workshop sui temi di maggiore attualità come, ad esempio,



l'*HISWA International Yacht Design & Construction Symposium*. Ancor più che negli anni passati, l'edizione 2012 darà ampio spazio al networking, favorendo l'incontro mirato fra domanda e offerta e proponendo un programma espressamente pensato per i professionisti più giovani. "E' lo show perfetto per conoscere le nuove soluzioni e i trend emergenti, ma è anche un luogo eccellente per fare networking", ha sottolineato Theo Lingmont, direttore internazionale delle esposizioni per Amsterdam RAI. "Crediamo fortemente nel contatto faccia a faccia, e siamo molto orgogliosi di come l'evento sia cresciuto in questi venticinque anni".

[www.metstrade.com](http://www.metstrade.com)



## The 25 years of METS

*The next edition of the Marine Equipment Trade Show, which will be held in Amsterdam (13th - 15th November) marks its 25th anniversary in 2012: over 18,500 visitors from 94 countries and 1,300 exhibitors from 41 countries are awaited. In boom years and tough times, METS has retained an incredibly high level of loyalty from global visitors and exhibitors and has earned international recognition.*

*Always on the lookout for solutions that fit the needs of the industry best, METS 2012 will feature some important innovations. The Marina & Yard Pavilion (MYP), one of the three specialist product-based pavilions, is being relaunched and relocated so as to enhance its identity and provide space for future growth. Moreover, a greater importance will be given to networking – with matchmaking, knowledge exchange through new means and an expanded programme for young professionals based on the successful try-out in 2011.*

Anche quest'anno, il Salone nautico di Genova si distinguerà per l'ampiezza delle novità presentate.



## Salone nautico di Genova: tra business e innovazione, sport e passione

GENOVA - Organizzato da Fiera di Genova e UCINA Confindustria Nautica, il 52° *Salone Nautico Internazionale* – in programma nel quartiere fieristico genovese dal 6 al 14 ottobre – rappresenta l'inizio di un percorso in cui la visita diventa un'esperienza capace di coniugare business, passione, interattività ed eventi. La rassegna, cresciuta negli anni fino a diventare una delle manifestazioni leader a livello internazionale, vanta una straordinaria completezza merceologica che permette di esporre piccole imbarcazioni e superyacht, strumentazione elettronica, accessori, motori, abbigliamento e servizi in un contesto espositivo unitario. Il layout espositivo, che si sviluppa su quattro padiglioni, due marine e ampi spazi all'aperto fronte mare, si è evoluto per ottimizzare il percorso di visita. *Techtrade*, la sezione dedicata agli accessori e alla componentistica, è stata completamente rivista, mentre la subacquea delle aziende Confisub, con i più noti e importanti marchi della produzione italiana, segna un gradito ritorno al Salone. Ricco, come sempre, il programma di convegni e iniziative collaterali. Oltre a un'esauriente panoramica del sistema italiano della nautica, si svolgerà la seconda edizione dell'*International Boating Forum*, tavola rotonda internazionale che metterà a confronto le esperienze delle principali associazioni europee aderenti all'EBI (*European Boating Industry*). Anche quest'anno il Salone ospita infine *Start to Business*, l'appuntamento dedicato all'innovazione che si propone di far incontrare le imprese del settore nautico con quelle dell'hi-tech.

[www.genoaboatshow.com](http://www.genoaboatshow.com)

<http://www.youtube.com/watch?v=4SEnyZw6kvA>



## Seatec 2013, il design sposa la tecnologia ▶

CARRARA (MS) - L'undicesima edizione di *Seatec*, rassegna internazionale di tecnologie, subfornitura e design per imbarcazioni, yacht e navi, si svolgerà presso la Fiera di Carrara dal 6 all'8 febbraio 2013. Gli importanti numeri registrati dalla scorsa edizione – oltre 7mila visitatori professionali e 632 marchi, di cui 407 italiani e 228 stranieri – hanno ancora una volta confermato l'importanza di un evento che, unico in Italia, si rivolge esclusivamente alle aziende fornitrici della cantieristica navale e da diporto. La ricca area espositiva darà come sempre ampio spazio a componentistica, allestimenti, meccanica, elettronica e domotica, progettazione, arredamento, design e servizi per l'industria nautica. Nell'ambito di un evento "total trade" come questo non mancheranno comunque convegni e iniziative di alto profilo scientifico e culturale. Uno dei punti di forza della rassegna è infatti il calendario di eventi collaterali, ricchissimo di iniziative che spaziano dal design agli aspetti più strettamente tecnici attraverso convegni dedicati ai diversi settori rappresentati in fiera: dai compositi alla vela, dall'ergonomia alla sicurezza fino alle mostre dedicate ai numerosi concorsi che rappresentano ormai un "classico" della manifestazione. *MYDA*, alla decima edizione, presenterà nuovi progetti di designer sia professionisti che esordienti, mentre agli espositori verranno assegnati i premi *Qualitec Technology* (decima edizione) e *Qualitec Design* (quinta edizione). Da non dimenticare, infine, *Abitare il Mare*, contenitore di eventi e convegni legati ai temi del design, e la quinta edizione di *Compotec*, la rassegna internazionale parallela dedicata ai compositi e alle tecnologie correlate.

[www.sea-tec.it](http://www.sea-tec.it)

## Accordo USA-UE sulla semplificazione delle visite ispettive a bordo ▶

GENOVA - Lo scorso 27 settembre è stato siglato un protocollo d'intesa tra la Direzione generale per la mobilità e i trasporti (DG MOVE) della Commissione europea e la Guardia Costiera Statunitense, facenti entrambe parte del Gruppo di Coordinamento per la Sicurezza (security) dei Trasporti marittimi e aerei. Come ha precisato in un comunicato ufficiale la Capitaneria di Porto di Genova, "l'impegno reciproco sarà quello di individuare metodologie che, in un'ottica di reciproca 'confidenza' e mutuo riconoscimento dei controlli posti in essere sulle due sponde dell'Atlantico, possano evitare le duplicazioni di visite ispettive". Ciò dovrebbe peraltro contribuire "a scongiurare ulteriori aggravii di costi sia per gli operatori portuali sia per i vettori marittimi".

L'accordo è stato sottoscritto tra il Capo della Direzione di Coordinamento e Security marittima e aerea della Commissione Europea Marjeta Jager e un rappresentante della Guardia Costiera Americana, l'Ammiraglio Joseph Servidio.



## Euronaval 2012, torna il meeting globale della sicurezza a bordo →

PARIGI (F) - Parigi ospiterà la ventitreesima edizione di *Euronaval*, l'evento internazionale dedicato alla sicurezza e alla difesa navale che si svolgerà dal 22 al 26 ottobre presso il centro *Le Bourget Exhibition*. Organizzato con il patrocinio del Ministero della Difesa e del Segretariato di Stato per il mare, Euronaval offrirà come sempre un ampio ventaglio di soluzioni, tecnologie e prodotti, mettendo in luce le più interessanti innovazioni delle aziende del settore a livello nazionale e internazionale. In vetrina ci saranno, infatti, anche le ultime novità in fatto di applicazioni satellitari per la comunicazione, la navigazione, la difesa e la sicurezza. All'interno della fiera verrà allestita un'area dimostrativa che, grazie alle simulazioni compiute all'interno di un bacino artificiale, consentirà di vedere all'opera molte delle novità presentate. Per l'edizione di quest'anno sono attesi visitatori provenienti da oltre cento paesi, mentre gli espositori saranno circa 400, con una partecipazione particolarmente forte di Germania, Brasile, Regno Unito e Russia. I convegni previsti daranno ai partecipanti l'opportunità di approfondire tematiche di notevole interesse, mentre con gli Euronaval Awards verrà riconosciuta l'eccellenza degli espositori di medie e piccole dimensioni che si sono distinti in termini di innovazione, crescita o esportazione.

[www.euronaval.fr](http://www.euronaval.fr)

## CLIA ed ECC adottano nuove misure per la gestione delle scialuppe di salvataggio →



FORT LAUDERDALE, FL (US) - Le compagnie associate alla *Cruise Lines International Association* (CLIA) e allo *European Cruise Council* (ECC) – le principali associazioni di rappresentanza del settore delle crociere a livello europeo e mondiale – hanno recentemente adottato una nuova procedura di sicurezza mirata alla gestione delle scialuppe di salvataggio. La decisione è stata presa nell'ambito della *Cruise Industry Operational Safety Review*, un progetto promosso dalle due associazioni e lanciato lo scorso gennaio dopo il tragico incidente della *Costa Concordia* all'isola del Giglio.

Il progetto ha segnato il suo primo traguardo con la *Passenger Muster Policy*, che impegna gli operatori di tutti gli stati membri a completare le attività informative sulla sicurezza prima della partenza dal porto e non entro le prime 24 ore di viaggio, come precedentemente previsto dalla normativa. In seguito, il settore ha condiviso nuove policy relative alla programmazione del transito delle navi, all'accesso del personale al ponte di comando e al numero di giubbotti di salvataggio presenti a bordo, alla registrazione della nazionalità dei passeggeri e alla condivisione di elementi comuni per esercitazioni e informazioni per la gestione delle emergenze. La nuova procedura sulle scialuppe di salvataggio prevede che tutti i membri dell'equipaggio coinvolti in queste operazioni siano obbligatoriamente addestrati almeno una volta ogni sei mesi a caricare le scialuppe e a lanciarle in acqua. Anche per le navi di minori dimensioni, con meno di 300 membri di equipaggio, verrà effettuato un simile percorso di formazione. "L'industria delle crociere continua a lavorare a livello globale per migliorare la sicurezza dei passeggeri e degli equipaggi, un obiettivo che rappresenta la nostra priorità numero uno", ha commentato Christine Duffy, presidente e CEO di CLIA. Manfredi Lefebvre d'Ovidio, presidente ECC, ha poi sottolineato che "la policy introdotta, al pari di tutte quelle già sviluppate, supera gli attuali requisiti previsti dai regolamenti internazionali ed è stata esaminata da un team di esperti indipendenti riconosciuti a livello mondiale; la nostra industria è impegnata nella crescita delle performance di sicurezza a bordo nel breve, medio e lungo termine".

[www.cruising.org](http://www.cruising.org), [www.europeancruisecouncil.com](http://www.europeancruisecouncil.com)

## Il segretario generale dell'IMO: "Occorre migliorare la sicurezza del trasporto passeggeri" →

LONDRA (UK) - In occasione della trentacinquesima Giornata marittima mondiale, festeggiata lo scorso 27 settembre, l'*Organizzazione Marittima Internazionale* (IMO) ha scelto come tema il centenario del naufragio del *Titanic* per riflettere sulla sicurezza del trasporto passeggeri di oggi e di domani. Il segretario generale dell'IMO, Koji Sekimizu (nella foto), ha ricordato che due anni dopo quel disastro fu adottata la Convenzione internazionale sulla sicurezza della vita in mare e, allo stesso tempo, divenne operativa la costituzione dell'IMO. "Oggi la SOLAS (la convenzione internazionale adottata per la sicurezza dei passeggeri, ndr) è ancora il più importante trattato internazionale per la sicurezza dei trasporti marittimi", ha dichiarato il segretario. "Esorto i governi degli stati membri dell'IMO e l'industria marittima nel suo complesso a rinnovare la loro determinazione a migliorare e potenziare la sicurezza del trasporto passeggeri". Sekimizu ha infine annunciato che nel giugno del prossimo anno l'IMO terrà a Londra un simposio di due giorni dedicato al "Futuro della sicurezza delle navi".



[www.imo.org](http://www.imo.org)

SEATEC E' MEMBRO DI/  
IS A MEMBER OF:

IFBSO THE  
WORLD'S LEADING  
BOAT SHOWS

**MYDA**  
millennium yacht design award

**Q**  
QUALITEC  
DESIGN AWARD  
components  
production & furniture

**Q**  
QUALITEC  
TECHNOLOGY AWARD

www.theis.it

**seatec**<sup>11</sup>  
SEA TECHNOLOGY & DESIGN

**COMPOTEC**<sup>5</sup>  
INNOVATION & SOLUTIONS  
WITH COMPOSITES

06/08 FEB. 2013 CARRARA\_ITALY

**seatec**<sup>11</sup>

RASSEGNA INTERNAZIONALE  
TECNOLOGIE, SUBFORNITURA  
E DESIGN PER IMBARCAZIONI,  
YACHT E NAVI

INTERNATIONAL EXHIBITION  
TECHNOLOGIES, SUBCONTRACTING  
AND DESIGN FOR BOATS,  
MEGAYACHTS AND SHIPS

[www.sea-tec.it](http://www.sea-tec.it)

**compotec**<sup>5</sup>

RASSEGNA INTERNAZIONALE  
COMPOSITI E TECNOLOGIE  
CORRELATE

INTERNATIONAL EXHIBITION  
COMPOSITES AND RELATED  
TECHNOLOGIES

[www.compotec.it](http://www.compotec.it)

CON IL PATROCINIO DI/  
SUPPORTED BY:



SPONSOR UNICO BANCARIO/  
SOLE SPONSORING BANK:



ORGANIZZATORE/  
ORGANIZER:

**CARRARAFIERE**  
*Business on the Move*

**a&S** | Tecnologie e soluzioni per la sicurezza professionale  
**ITALY**

[www.asitaly.com](http://www.asitaly.com)

**sec**solution  
security online magazine

[www.secsolution.com](http://www.secsolution.com)

**IP** Security  
FORUM

[www.ipsecurityforum.it](http://www.ipsecurityforum.it)

**Yacht&Cruise**  
SECURITY

[www.ycsec.com](http://www.ycsec.com)

**Yacht&Cruise**  
SECURITY

**ANNO 2 - Numero 3 - settembre 2012**

**Direttore responsabile**

Andrea Sandrolini

**Coordinamento editoriale**

Andrea Muzzarelli

**Direzione Commerciale**

Roberto Motta

**Ufficio Traffico**

Carolina Pattuelli

[pattuelli@ethosmedia.it](mailto:pattuelli@ethosmedia.it)

tel. +39 051 0475136

**Ufficio Estero**

[International@ethosmedia.it](mailto:International@ethosmedia.it)

**Pubblicità**

Ethos Media Group srl

[ethos@ethosmedia.it](mailto:ethos@ethosmedia.it)

**Sede Legale**

Via A. Manzoni 35 - 20900 Monza (IT)

**Direzione, redazione, amministrazione**

Ethos Media Group srl

Via Paolo Fabbri, 1/4 - 40138 Bologna (IT)

tel. +39 051 0475136 - fax +39 039 3305841

[www.ethosmedia.it](http://www.ethosmedia.it)

**Registrazione**

Tribunale di Bologna al n° 8217  
del 28/12/2011

**Iscrizione al ROC**

Ethos Media Group srl

è iscritta al ROC

(Registro Operatori di Comunicazione)

al n. 19315 del 2 marzo 2010

**Privacy (banche dati)**

Le finalità del trattamento dei dati dei destinatari del Periodico consiste nell'assicurare informazioni tecniche e specializzate a soggetti che per la loro attività sono interessati ai temi trattati. Tali dati sono trattati nel rispetto del D.Lgs. 196/2003. Responsabile del trattamento dei dati raccolti in banche dati a uso redazionale è il responsabile a cui gli interessati potranno rivolgersi per esercitare i diritti previsti dall'art. 7 del D.Lgs. 196/2003.

**Ethos Media Group srl è associata ad ANES**

**TUTTI I DIRITTI SONO RISERVATI**



*COLTIVIAMO E FACCIAMO CRESCERE IDEE!*

[www.ethosmedia.it](http://www.ethosmedia.it)