

SENATO DELLA REPUBBLICA
8^A COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI

Audizione dell'Ammiraglio ispettore (CP) Vincenzo MELONE
Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera

nell'ambito dell'esame dell'atto del Governo:

“ Schema di decreto legislativo recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 (303) ”

ROMA, 07 GIUGNO 2015

PRESIDENTE, ONOREVOLI COMPONENTI LA COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI DEL SENATO DELLA REPUBBLICA, RIVOLGO LORO IL MIO PERSONALE SALUTO E QUELLO DEGLI 11 MILA UOMINI E DONNE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA, QUOTIDIANAMENTE IMPEGNATI, IN MARE E NEI PORTI, PER LA SALVAGUARDIA DEGLI INTERESSI PUBBLICI PRIMARI LEGATI ALLA VITA MARITTIMA E PORTUALE DEL PAESE.

VI RINGRAZIO PER L'OPPORTUNITA' OFFERTAMI DI POTER RENDERE IL CONTRIBUTO DEL COMANDO GENERALE SUL DELICATO ED IMPORTANTE TEMA OGGETTO DELLA LORO ATTENZIONE: LO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO CHE, IN ATTUAZIONE DELLA “**LEGGE MADIA**”, RIFORMA (... A DISTANZA DI 23 ANNI DALL'ADOZIONE DELLE LEGGE N. 84 DEL 1994) LA DISCIPLINA DELLE AUTORITA' PORTUALI E, QUINDI, LA GOVERNANCE DEL NOSTRO SISTEMA PORTUALE.

1. LINEE GENERALI DELLO SCHEMA DI RIFORMA.

L'INTERVENTO NORMATIVO IN ARGOMENTO, COME GIÀ AMPIAMENTE ED AUTOREVOLEMENTE SOTTOLINEATO IN VARIE SEDI ISTITUZIONALI - *RECENTEMENTE ANCHE DAL CONSIGLIO DI STATO CHE HA RESO IL PROPRIO PARERE IL 27 APRILE U.S.* - DEVE ESSERE "LETTO" IN STRETTA CORRELAZIONE CON IL **PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITA' E DELLA LOGISTICA**, ADOTTATO DAL GOVERNO NELL'AGOSTO DELLO SCORSO ANNO.

IN QUEL DOCUMENTO PROGRAMMATICO, OLTRE CHE NEI PRINCIPI E CRITERI DIRETTIVI CONTENUTI NELLA PREDETTA "*LEGGE MADIA*", DEVONO ESSERE RICERCATI I MOTIVI AUTENTICI E GLI OBIETTIVI SISTEMATICI DI UNA RIFORMA CHE SI PREFIGGE NON SOLTANTO LA RIORGANIZZAZIONE E RAZIONALIZZAZIONE DELLE AUTORITA' PORTUALI, MA CHE INTENDE ATTUARE UNA NUOVA VISIONE STRATEGICA DEL SISTEMA PORTUALE, UNO DEGLI ANELLI DELLA PIU' AMPIA CATENA DELLA LOGISTICA INTEGRATA.

PARAFRASANDO UN'ESEMPLIFICATIVA ESPRESSIONE CONTENUTA NEL PARERE DEL CONSIGLIO DI STATO, INFATTI, E' POSSIBILE AFFERMARE CHE LA RIFORMA SI PONE COME PRIMO, FONDAMENTALE TASSELLO DI UN PERCORSO ATTRAVERSO IL QUALE SI INTENDE FARE DEL "**SISTEMA MARE**" IL MOTORE DI UNO SVILUPPO ECONOMICO CHE METTA LA "**BLU ECONOMY**" AL CENTRO DELL'AGENDA NAZIONALE, CREANDO VALORE A PARTIRE DALLA POSIZIONE GEOGRAFICA DELL'ITALIA, PROTAGONISTA NELLO SCENARIO DEL TRASPORTO GLOBALE TRA ORIENTE ED EUROPA.

IL SIGNOR MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, GRAZIANO DELRIO, IN OCCASIONE DI UN SUO RECENTISSIMO INTERVENTO PRESSO L'ASSEMBLEA DEL SENATO, HA RICHIAMATO CHE DAI NOSTRI PORTI ENTRA IL 70% DELLE MERCI CHE IMPORTIAMO E NE ESCE PIU' DEL 50%.

SU TALE PRESUPPOSTO, CONSIDERANDO LE OPPORTUNITA' CHE OFFRIRA' NEL PROSSIMO FUTURO L'ALLARGAMENTO DEL CANALE DI SUEZ, IL NOSTRO SISTEMA PORTUALE VIENE INQUADRATO DALLA RIFORMA NEL CONTESTO DI UNA VISIONE GLOBALE DEL SISTEMA LOGISTICO E TRASPORTISTICO NAZIONALE, ED, A SUA VOLTA, COLLOCATO IN RAPPORTO AL MACRO-SISTEMA EUROPEO DELLE RETI SU CUI VIAGGIANO LE MERCI E LE PERSONE.

RITENGO CHE QUESTO SIA IL VERO MOMENTO DI PREGIO DELLA RIFORMA, L'AUTENTICO "VALORE AGGIUNTO" DELL'INTERVENTO NORMATIVO, IL PRENDERE ATTO ED IL SUPERAMENTO DI QUELLO CHE ORMAI – A 23 ANNI DALLA LEGGE 84/1994 – E' STATO INDIVIDUATO DA MOLTI OSSERVATORI COME UNO DEI PRINCIPALI LIMITI DELL'ATTUALE ASSETTO NORMATIVO: IL C.D. "LOCALISMO" DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO E LA MANCANZA DI UNA VISIONE STRATEGICA UNITARIA CHE ORIENTI LE SCELTE DEI DECISORI PUBBLICI E GLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI, INTEGRANDOLI NELLE RETI EUROPEE.

IL RILANCIO DELLA COMPETITIVITA' DEI PORTI ITALIANI, NEL RISPETTO DEI CRITERI DELL'UNIONE EUROPEA, SI ARTICOLA, QUINDI, SULLE DUE DIRETTRICI PRINCIPALI DELLA RIFORMA:

- LA RIORGANIZZAZIONE DELLA GOVERNANCE;
- LA SEMPLIFICAZIONE DELL'AZIONE AMMINISTRATIVA.

A) RIORGANIZZARE LA STRUTTURA DI GOVERNANCE

LA PRIMA NECESSITA' SCATURISCE – COME ACCENNATO – DALL'ESIGENZA DI SUPERARE I LIMITI PALESATI DA UNA REALTA' PORTUALE SPESSO FRAMMENTATA E DISARTICOLATA, FACENDO LEVA E VALORIZZANDO L'OBIETTIVA RICCHEZZA DEL NOSTRO SISTEMA INFRASTRUTTURALE PORTUALE (*PUR CON I SUOI OBIETTIVI LIMITI LEGATI ALLA VETUSTA' DI MOLTE REALTA' PORTUALI*), MEDIANTE L'ACCORPAMENTO DEI PORTI SECONDO UNA LOGICA DI "DISTRETTI OMOGENEI", AFFIDATI ALLA RESPONSABILITA' DI UN'**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE**.

LO SCHEMA LICENZIATO DAL CONSIGLIO DEI MINISTRI, IN TALE OTTICA, ACCORPA 54 PORTI ESISTENTI (*DI CUI, AD OGGI, 24 SONO AMMINISTRATI DA AUTORITA' PORTUALI E 38 RETTI DA AUTORITA' MARITTIME*) IN 15 AUTORITA' DI SISTEMA, ALLA CUI "UNITARIA" GESTIONE (*ALL'INTERNO DELLA CIRCOSCRIZIONE DEL "SISTEMA PORTUALE" REGIONALE O MACRO-REGIONALE*) E' AFFIDATA LA RISPOSTA ALLE VERE SFIDE DEL MERCATO, OSSIA:

- LA CAPACITA' DI SAPER COGLIERE LE OPPORTUNITA' DELLA GLOBALIZZAZIONE DEI TRAFFICI;
- IL "*GIGANTISMO NAVALE*" E LE CRITICITA' CHE ESSO PONE, ANCHE IN RELAZIONE ALLA OGGETTIVA OBSOLESCENZA DI MOLTE REALTA' DEL NOSTRO SISTEMA INFRASTRUTTURALE E PORTUALE.

PER FAR CIO' E PER FRONTEGGIARE I DUE FENOMENI, LA RIFORMA HA COERENTEMENTE INDICATO ALLE DIVERSE REALTA' PORTUALI, ANCHE MEDIO-PICCOLE, LA NECESSITA' DI SVILUPPARE "*SISTEMA*", ANZICHE' COMPETIZIONE.

LA VERA COMPETIZIONE CHE IL NOSTRO SISTEMA PORTUALE DEVE SVILUPPARE – *IN COERENZA CON LE REGOLE DEL MERCATO* – E' QUELLA CON GLI "ALTRI" SISTEMI PORTUALI, EUROPEI E CON QUELLI DELLA SPONDA MEDITERRANEA NORD-AFRICANA, NON CERTO UNA "STERILE" COMPETIZIONE TRA SCALI NAZIONALI, SPESSO ANCHE MOLTO VICINI GEOGRAFICAMENTE L'UNO ALL'ALTRO.

IN TALE OTTICA UNA *GOVERNANCE* ORGANIZZATA SECONDO SCELTE "DI SISTEMA" FUNZIONALI ALLE ESIGENZE DI DISTRETTI PORTUALI E LOGISTICI OMOGENEI, POTRA' SICURAMENTE RECARE GRANDI BENEFICI IN VISTA DI UN REALE MIGLIORAMENTO DELLA COMPETITIVITA' DEI NOSTRI PORTI E DELLE NOSTRE RETI DI TRASPORTO, CONSENTENDO UN EFFETTIVO INCREMENTO DELLA PRODUTTIVITA' DEGLI SCALI PORTUALI E DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI.

RISPETTO A TALE ULTIMO, CRUCIALE ASPETTO - *QUELLO DELLO SVILUPPO INFRASTRUTTURALE* - LA RIFORMA SUPERA I "PARTICOLARISMI" DEI SINGOLI PIANI REGOLATORI PORTUALI, SPESSO FORIERI DI UNA "POLVERIZZAZIONE" SUL TERRITORIO DI INTERVENTI CARENTI DI UN REALE COORDINAMENTO, O – *ANCOR PEGGIO* – SLEGATI DALLE EFFETTIVE ESIGENZE DI MERCATO.

VIENE INTRODOTTO, INFATTI, LO STRUMENTO DEL **PIANO REGOLATORE DI SISTEMA PORTUALE**, UNICO ED ORGANICO STRUMENTO DI PROGRAMMAZIONE INFRASTRUTTURALE CON UN ORIZZONTE ED UN "RESPIRO" REGIONALE O MACRO-REGIONALE, ORIENTATO SULLE ESIGENZE DEL MERCATO E SULLA SOSTENIBILITA' DEGLI INTERVENTI, PIUTTOSTO CHE FINALIZZATO ALL'INTERVENTO IN SE STESSO.

COERENTEMENTE CON TALE NUOVA IMPOSTAZIONE DI *GOVERNANCE*, POI, SI PONGONO ANCHE LE SCELTE CHE LA RIFORMA OPERA RISPETTO AGLI ORGANI DI GOVERNO DELL'AUTORITA' DI SISTEMA: IL **PRESIDENTE DELL'AUTORITA' DI SISTEMA** ED IL **COMITATO DI GESTIONE**, CHE RACCOGLIE L'EREDITA' DEL "VECCHIO" COMITATO PORTUALE.

LE SCELTE SUI CRITERI DI NOMINA E QUELLE SULLA COMPOSIZIONE DEL PREDETTO ORGANO COLLEGGIALE RIFLETTONO LA NECESSITA' DI DISPORRE DI UNA *GOVERNANCE* PIU' SNELLA RISPETTO AL PASSATO, IN COERENZA CON GLI OBIETTIVI POLITICI DELL'ESECUTIVO IN TERMINI DI SEMPLIFICAZIONE E VELOCIZZAZIONE DELLE PROCEDURE DECISIONALI.

L'ASSETTO COMPLESSIVO DELLA RIFORMA, CENTRATO SULLA *GOVERNANCE* PUBBLICA DEI PORTI, TUTTAVIA NON TRALASCIA NE' TRASCURA L'OBIETTIVO REALE DEL "SISTEMA", IL TRAGUARDO AUTENTICO DELLA RIFORMA: L'AUMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA PORTUALE A BENEFICIO DEGLI OPERATORI, DELLE CATEGORIE ECONOMICHE E PRODUTTIVE.

LA "VOCE" DELLE CATEGORIE ECONOMICHE, INFATTI, SE E' VERO CHE "ESCE" DALLA COMPOSIZIONE DEL COMITATO DI GESTIONE, NON VIENE TUTTAVIA TRALASCIATA NELL'IMPIANTO DI *GOVERNANCE* DELINEATO DALLO SCHEMA DI DECRETO IN DISCUSSIONE.

IL CONTRIBUTO E L'APPORTO DEGLI OPERATORI ECONOMICI ALLE SCELTE DEI DECISORI PUBBLICI, INFATTI, VERRA' ASSICURATO DAL RUOLO ATTIVO E PARTECIPE DEL **TAVOLO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE**, LUOGO PRIVILEGIATO DEL CONFRONTO PUBBLICO-PRIVATO E SEDE DEPUTATA ALLA VALORIZZAZIONE DELLE ISTANZE E DELLE ESIGENZE POSTE DAI SOGGETTI CHE COMPONGONO LA TRAMA DEL TESSUTO ECONOMICO VERSO CUI LE SCELTE DELL'AUTORITA' DI SISTEMA SARANNO DIRETTE.

LO SCHEMA DELINEATO DELLA "NUOVA" GOVERNANCE PORTUALE, QUINDI, APPARE PIENAMENTE COERENTE SIA CON LA NECESSITA' DI RISTRUTTURARE SECONDO CANONI DI MAGGIORE EFFICACIA ED EFFICIENZA I CENTRI DECISIONALI DELL'AUTORITA' DI SISTEMA (*PRESIDENTE E COMITATO DI GESTIONE*), SIA CON L'IMPRESINDIBILE ESIGENZA DI COINVOLGERE ADEGUATAMENTE NELLE SCELTE GESTIONALI GLI OPERATORI ECONOMICI DEL *CLUSTER* MARITTIMO, ATTRAVERSO LA VALORIZZAZIONE DELLA LORO PARTECIPAZIONE AL TAVOLO DI PARTENARIATO.

ORGANISMO DI RILIEVO IN GRADO DI OFFRIRE UNO STRUMENTO DI RACCORDO DI POLITICA PORTUALE GENERALE E' IL TAVOLO DI COORDINAMENTO DELLE AUTORITA' DI SISTEMA, DEPUTATO AL VAGLIO DI QUESTIONI DI PIU' AMPIO INTERESSE DI SISTEMA E LUOGO IN CUI FAVORIRE UN CONFRONTO APERTO CON L'ISTITUZIONE CENTRALE DI RIFERIMENTO.

B) SEMPLIFICARE L'AZIONE AMMINISTRATIVA.

SIGNIFICATIVI SONO GLI INTERVENTI CHE LA RIFORMA METTE IN CAMPO NELL'OTTICA DI UNA SEMPLIFICAZIONE DELLE PROCEDURE AMMINISTRATIVE, DA ATTUARSI IN STRETTA CONNESSIONE CON UNA MARCATA DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI E DEGLI ADEMPIMENTI BUROCRATICO-AMMINISTRATIVI.

UN CENNO MERITANO SENZ'ALTRO I SEGUENTI ELEMENTI:

- LA CONCENTRAZIONE DELLE COMPETENZE GESTIONALI IN UN MINOR NUMERO DI SOGGETTI (IN COERENZA CON LE DESCRITTE SCELTE DI *GOVERNANCE*);
- L'ISTITUZIONE – *PRESSO LE AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE* – DI UNO **SPORTELLO UNICO AMMINISTRATIVO** PER TUTTI I PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI ED AUTORIZZATIVI;
- UN'ULTERIORE, MARCATA SEMPLIFICAZIONE DELLE FORMALITA' DI ARRIVO E PARTENZA DELLE NAVI, POSSIBILE GRAZIE ALL'IMPLEMENTAZIONE DELL'INTERFACCIA UNICA NAZIONALE (LA **NATIONAL MARITIME SINGLE WINDOW**, REALIZZATA DALLE CAPITANERIE DI PORTO IN ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2010/65/CE);
- UNA MAGGIOR EFFICIENZA ED UN PIU' SPINTO COORDINAMENTO DELLE PROCEDURE DI VERIFICA E CONTROLLO SULLE MERCI IN TRANSITO NEI PORTI, ATTRAVERSO IL RUOLO DELLO **SPORTELLO UNICO DOGANALE E DEI CONTROLLI SULLE MERCI.**

PUR CON I NECESSARI CORRETTIVI CHE LO STESSO PARERE DEL CONSIGLIO DI STATO HA INDICATO RISPETTO ALLO SPORTELLO UNICO AMMINISTRATIVO ED A QUELLO DEI CONTROLLI SULLE MERCI, LO SCHEMA DELLA RIFORMA PONE CERTAMENTE LA “SEMPLIFICAZIONE” TRA I CARDINI DEL SISTEMA, AL FINE DI PERSEGUIRE EFFICIENZA E MAGGIORE PRODUTTIVITA’, ELIMINARE DUPLICAZIONI E SOVRAPPOSIZIONI FORIERE SOLTANTO DI PERDITE DI COMPETITIVITA’ DEGLI SCALI, MANTENENDO AL CONTEMPO INALTERATA – *E’ UTILE DIRLO IN MANIERA CHIARA E NETTA* – LA “**CORNICE DI SICUREZZA**” SENZA LA QUALE IL PORTO NON POTREBBE ESSERE CIO’ CHE IN REALTA’ E’: UN LUOGO POTENZIALMENTE PERICOLOSO, OVE SI SVOLGONO ATTIVITA’ “INTRINSECAMENTE” PERICOLOSE, CHE ATTRAVERSO OPPORTUNI ACCORGIMENTI ED UNA ADEGUATA REGOLAMENTAZIONE ED AZIONE PREVENTIVA DIVENTA “*LUOGO SICURO*” ... SICURO, QUINDI, PRODUTTIVO.

IL REQUISITO DELLA **SICUREZZA** – *PER LE ATTIVITA’ CHE SI SVOLGONO IN PORTO, PER LE UNITA’ NAVALI CHE VI OPERANO, PER I LAVORATORI E GLI UTENTI CHE FRUISCONO DEI SERVIZI E, NON ULTIMO, PER L’AMBIENTE MARINO* – E’ UNO DEI VOLANI DELL’ “*AZIENDA PORTO*”, UNO DEI PRE-REQUISITI ESSENZIALI SENZA IL QUALE NON SAREBBERO PERSEGUIBILI QUEGLI OBIETTIVI DI PRODUTTIVITA’ E SVILUPPO CHE LA RIFORMA PONE AL CENTRO DEL MIRINO PER UNA REALE CRESCITA DELL’ECONOMIA DEL MARE.

IN TALE CONTESTO LE **CAPITANERIE DI PORTO** SONO PARTE DEL SISTEMA, LA RIFORMA CONFERMA IL RUOLO DEL **COMANDANTE DEL PORTO** TRA GLI ATTORI E CO-DECISORI DELLE SCELTE DI *GOVERNANCE*, GARANTE EFFETTIVO DI QUELLA “**SICUREZZA PRODUTTIVA**” CHE COSTITUISCE VALORE AGGIUNTO CAPACE DI DECRETARE, ASSIEME AGLI ALTRI PARAMETRI SOCIO-ECONOMICI PRESI IN CONSIDERAZIONE DALLA RIFORMA, LA COMPETITIVITA’ DI UNO SCALO.

QUESTA, ASSIEME ALLA SEMPLIFICAZIONE E DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI AMMINISTRATIVI (*IN PRIMIS QUELLI DI ARRIVO/PARTENZA DELLE NAVI*), E’ LA MISSION CHE L’AUTORITA’ MARITTIMA E’ CHIAMATA A PERSEGUIRE NEL CONTESTO DEGLI EQUILIBRI DELLA RIFORMA PORTUALE, CONTINUANDO A SVOLGERE IL SUO - TRADIZIONALE – RUOLO DI GARANZIA A SALVAGUARDIA DEGLI INSOPPRIMIBILI INTERESSI PUBBLICI ALLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E DELLE ATTIVITA’ PORTUALI, DEGLI UTENTI E DEL DELICATO AMBIENTE MARINO-COSTIERO IN CUI SI SVOLGE IL PROCESSO INDUSTRIALE - PORTUALE.

2. IL RUOLO DELL'AUTORITÀ MARITTIMA AI FINI DELLA "SICUREZZA OPERATIVA" DEL PORTO E PER LA SEMPLIFICAZIONE DEI PROCESSI .

NEL CONTESTO ECONOMICO GLOBALE, IN CUI LA SFIDA PER LA COMPETITIVITÀ DEL NOSTRO SISTEMA PORTUALE SI INCENTRA SULLA NECESSITÀ DI INCREMENTARE LA PRODUTTIVITÀ E CONQUISTARE MAGGIORI QUOTE DI MERCATO - *SOPRATTUTTO NEL SETTORE DEL TRANSHIPMENT DELLE MERCI CONTAINERIZZATE* - LE ACCENNATE, RICONOSCIUTE CARENZE INFRASTRUTTURALI E DIMENSIONALI DEI PORTI NAZIONALI ESALTANO LA CAPACITÀ E LA PERIZIA DEI COMANDANTI DI PORTO, CHIAMATI A FRONTEGGIARE OGNI GIORNO LE CRITICITÀ TECNICO-NAUTICHE CONNESSE ALLA GESTIONE DELLE OLTRE 360.000 NAVI CHE ANNUALMENTE SCALANO I SORGITORI NAZIONALI.

LA CENTRALITÀ DELLE FUNZIONI DELL'AUTORITÀ MARITTIMA QUALE AUTENTICO GARANTE DELLA "**SICUREZZA PRODUTTIVA**" DEI NOSTRI PORTI, NELL'ESERCIZIO DELLE COMPETENZE CHE LE NORME VIGENTI LE ATTRIBUISCONO, SI ESTRINSECA NELLA REGOLAMENTAZIONE TECNICA DELLE ATTIVITÀ MARITTIME E NELL'AZIONE DI PROMOZIONE E CONTROLLO DELLA SICUREZZA (INTESA COME **SAFETY** E **SECURITY**) DELL'AMBITO PORTUALE, FUNZIONI CHE OGGI BENEFICIANO DEL CRESCENTE AMMODERNAMENTO DEI SISTEMI TECNOLOGICI DI MONITORAGGIO E CONTROLLO.

A TAL PROPOSITO, LA GESTIONE DELLE INFORMAZIONI SUI TRAFFICI MERCANTILI ED IL RELATIVO MONITORAGGIO, POSSIBILI GRAZIE AL **VTMIS** (*VESSELS TRAFFIC MONITORING AND INFORMATION SYSTEM*) ED AL **PMIS – NMSW** (*PORT MANAGEMENT & INFORMATION SYSTEM – NATIONAL MARITIME SINGLE WINDOW*), ASSUMONO RILEVANZA DI SISTEMA, QUALE ESPRESSIONE DI UNA CAPACITÀ INFORMATIVA E DI CONTROLLO PER LA GESTIONE E LO SCAMBIO DELLE INFORMAZIONI A LIVELLO EUROPEO NELL'AMBITO DELLA PIATTAFORMA DEL **SAFESEANET**.

QUEI SISTEMI, STRUMENTALI AD UN INCREMENTO DELL'EFFICIENZA DELL'AZIONE DI CONTROLLO E SALVAGUARDIA CHE L'AUTORITA' MARITTIMA E' CHIAMATA PER LEGGE A GARANTIRE, ALLO STESSO TEMPO, CONSENTONO DI PERSEGUIRE (*COME DELINEATO NEL PIANO STRATEGICO NAZIONALE*) GLI OBIETTIVI DELLA SEMPLIFICAZIONE E DIGITALIZZAZIONE DELLE PROCEDURE AMMINISTRATIVE, OFFRENDO ANCHE VERI E PROPRI "SERVIZI" INCIDENTI SUL MERCATO.

UNO PER TUTTI, IL **PRE-CLEARING**, LO SDOGANAMENTO IN MARE DELLE MERCI ATTUATO IN SINERGIA CON L'AGENZIA DELLE DOGANE, POSSIBILE GRAZIE AI SISTEMI DI MONITORAGGIO DEL TRAFFICO NAVALE CHE LE CAPITANERIE DI PORTO HANNO REALIZZATO NEL TEMPO .

SI STIMA, TANTO, PER RENDERE UN'IDEA DEL FENOMENO, CHE LO SDOGANAMENTO DEL CARICO CHE SBARCA IN ITALIA QUANDO LA NAVE SI TROVA ANCORA IN MARE CONSENTE DI CONSEGUIRE ANTICIPI SUL TEMPO DI PERMANENZA DELLE MERCI IN PORTO ANCHE NELL'ORDINE DELLE 72 ORE.

IL RUOLO DELL'AUTORITA' MARITTIMA VIENE COSI' CONSOLIDATO - PERMETTETEMI DI DIRE "ESALTATO" - IN VISTA DELLA SUA PARTECIPAZIONE AGLI OBIETTIVI SISTEMATICI DELLA RIFORMA.

LEGGENDO LA RIFORMA CON GLI "OCCHI" DEL COMANDANTE DEL PORTO E SENTENDO DI DOVER PORRE LE COMPETENZE ED IL BAGAGLIO DI ESPERIENZA DELL'AUTORITA' MARITTIMA "AL SERVIZIO" DEI SUOI OBIETTIVI, RITENGO CHE SIA ANCOR PIU' SOLLECITATA ED INCENTIVATA LA CAPACITÀ DEL COMANDANTE DEL PORTO DI INDIVIDUARE ED ATTUARE SOLUZIONI E MISURE TECNICHE CHE PERMETTANO, RIDUCENDO AL MINIMO I RISCHI LEGATI ALL'ACCOSTO ED ALL'OPERATIVITÀ DELLE NAVI, DI ASSICURARE LA MASSIMIZZAZIONE DELL'UTILITA' DEGLI SPAZI DISPONIBILI E LA PIENA FRUIBILITÀ DELLE STRUTTURE PORTUALI.

LE CAPITANERIE DI PORTO DEVONO "LEGGERE" LA RIFORMA PONENDO IL PROPRIO PUNTO DI OSSERVAZIONE "IN MARE", GUARDANDO AI PROBLEMI CHE ATTENGONO *IN PRIMIS* ALLE NAVI, PRIMA ANCORA CHE "A TERRA" SI AVVI IL "CICLO NAVE" DI MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI.

CE LO IMPONE IL NOSTRO RUOLO E LA NOSTRA STORIA.

UN RUOLO CHE PASSA ATTRAVERSO LA CAPACITÀ DI INTERPRETARE IN MANIERA DINAMICA LA FUNZIONE DEL **COMANDANTE DEL PORTO**, QUALE PRIMO ANELLO DELLA CATENA LOGISTICA DEL TRASPORTO MARITTIMO.

L'OBIETTIVO E' CONSENTIRE IL SICURO SVOLGIMENTO DELL'INTERO "CICLO NAVE", DALLA MANOVRA DI INGRESSO ALL'ATTIVITÀ IN BANCHINA, DALL'ARRIVO FINO ALLA PARTENZA, ATTRAVERSO LA REGOLAMENTAZIONE ED IL CONTROLLO DI UNA SERIE DI COMPLESSE ATTIVITÀ TECNICO - NAUTICHE (...ORMEGGIO / DISORMEGGIO, MOVIMENTAZIONE DEI CARICHI, TRANSITO DI PASSEGGERI E DI VEICOLI, BUNKERAGGIO E SERVIZI ALLA NAVE ...).

SE LA NAVE NON ARRIVA IN SICUREZZA AL SUO ORMEGGIO, SE L'ORMEGGIO NON E' FRUIBILE, NON PUO' INIZIARE QUEL CICLO LOGISTICO CHE IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE AFFRONTA NELLA SUA COMPLESSA SISTEMATICITA' PERMETTETEMI DI DIRE CHE SENZA L'ARRIVO DELLA NAVE NON C'E' LA MERCE L'ARRIVO E L'ORMEGGIO IN SICUREZZA DEL VETTORE NAVALE SONO PRODROMICI ED IMPORTANTI TANTO QUANTO L'EFFICIENZA DEI SISTEMI DI TRASPORTO FERRO - GOMMA CHE "PORTANO" LE MERCI SOTTO BANCHINA O CHE "FANNO PARTIRE" LE MERCI SCARICATE SULLA BANCHINA.

IL NOSTRO RUOLO DI **GARANTI DELLA SICUREZZA**, IN LINEA CON LE ATTRIBUZIONI E LE RESPONSABILITA' CHE LA LEGGE PONE IN CAPO AL COMANDANTE DEL PORTO, CONIUGATE ED AFFIANCATE ALLE ALTRETTANTO SIGNIFICATIVE E DETERMINANTI FUNZIONI CHE, OGGI LE AUTORITA' PORTUALI, DOMANI LE AUTORITA' DI SISTEMA, SVOLGONO AI FINI DELLA SICUREZZA DELLE OPERAZIONI PORTUALI DI CARICO E SCARICO DELLE MERCI, RAPPRESENTANO IL VERO PARAMETRO DI GARANZIA CHE FUNGE DA IMPRESCINDIBILE CORNICE ALLO SVOLGIMENTO DELLE FUNZIONI COMMERCIALI A CUI UN PORTO E' CHIAMATO.

DINANZI ALLA SFIDA POSTA DAL CRESCENTE GIGANTISMO DEI VETTORI NAVALI, QUESTA CONCEZIONE MODERNA DEL RUOLO DEL COMANDANTE DEL PORTO TROVA LA SUA MASSIMA ESPRESSIONE, RITROVANDO NEI **SERVIZI TECNICO-NAUTICI** DEGLI ALLEATI AFFIDABILI ED INSOSTITUIBILI.

L'AUTORITA' MARITTIMA, INFATTI, CON L'AUSILIO DEI SERVIZI TECNICO NAUTICI (*CHE LA RIFORMA MANTIENE COERENTEMENTE SOTTO IL SUO CONTROLLO TECNICO-OPERATIVO*) PUO' FARSI CARICO, OGNI GIORNO, DEL SUPERAMENTO DEI LIMITI INFRASTRUTTURALI – *COME DI ALTRE "CRITICITÀ"* - PERMETTENDO L'ORMEGGIO IN SICUREZZA DEI "GIGANTI DEL MARE", VALORIZZANDO TUTTI GLI SPAZI PORTUALI, RIDUCENDO I TEMPI DI ATTESA, AUMENTANDO L'OPERATIVITÀ' DEI PORTI E DEI FLUSSI LEGATI ALLA MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI, CONFERENDO AFFIDABILITÀ' AL SISTEMA.

MI PREME DIRE, SULLA BASE DELLA QUOTIDIANA ESPERIENZA DI LAVORO NELLE REALTÀ' PORTUALI NAZIONALI CHE CARATTERIZZA I NOSTRI UFFICI, CHE I SERVIZI TECNICO-NAUTICI, CON LA LORO FLESSIBILE ORGANIZZAZIONE, ATTAGLIATA ALLE DIVERSE REALTÀ' LOCALI, SONO UNA AUTENTICA RISORSA DEL NOSTRO PANORAMA, NON CERTO UN FRENO ALLA COMPETITIVITÀ'.

RAPPRESENTANO UN INFUNGIBILE STRUMENTO A SERVIZIO DELL'EFFICIENZA COMMERCIALE DELLO SCALO E DELLA "SICUREZZA GENERALE" DELL'APPRODO, GRAZIE ALLA LORO REGOLAMENTAZIONE DI STAMPO PUBBLICISTICO CHE GARANTISCE QUEI NECESSARI REQUISITI DI UNIVERSALITA', CONTINUITA' DEL SERVIZIO E COSTANTE PRONTEZZA OPERATIVA CHE VENGONO RICONOSCIUTI – ANCHE A LIVELLO EUROPEO – COME BALUARDI INSOSTITUIBILI PER UN SICURO ED ORDINATO SVOLGIMENTO DELLA VITA OPERATIVA DEL PORTO.

IL COMPITO DELL'AUTORITÀ MARITTIMA, COORDINANDO I SERVIZI TECNICO-NAUTICI, NEI MOLTI PROFILI LEGATI ALLA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI, SFUGGE (A *BEN VEDERE*) AD OGNI RILEVAZIONE STATISTICA, NON POTENDOSI DOCUMENTARE IL NUMERO DEI SINISTRI EVITATI, DEGLI INCIDENTI CHE NON SI VERIFICANO PER EFFETTO DI UNA CONCRETA, MIRATA E PROTRATTA AZIONE DI CONTROLLO E PREVENZIONE, SVOLTA, GIORNO PER GIORNO, DAGLI UFFICI MARITTIMI SUL TERRITORIO.

IL RUOLO DI GARANTE DELLA SICUREZZA SI CONCRETIZZA IN UNA GESTIONE DEGLI ACCOSTI ORIENTATA ALLA MASSIMIZZAZIONE DELL'OPERATIVITÀ DEGLI ORMEGGI DISPONIBILI, MA ANCHE NELLA SEMPLIFICAZIONE DELLE PROCEDURE LEGATE ALL'ARRIVO ED ALLA PARTENZA DELLE NAVI.

E' PROPRIO IN OSSEQUIO AL RUOLO DELL'AUTORITA' MARITTIMA CHE SI E' GIA' PROSPETTATO AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI **E SI SOTTOPONE OGGI ALLE VALUTAZIONI DI CODESTA COMMISSIONE**, L'OPPORTUNITA' DI INSERIRE ALCUNE PRECISAZIONI CHE MEGLIO CHIARISCANO E CONTESTUALIZZINO IL RUOLO DELL'AUTORITA' MARITTIMA, GARANTE DELLA "**SICUREZZA DELLA NAVE**" E - ANCHE PER I PROFILI DI SECURITY - DELLA "**SICUREZZA DELL'INTERO AMBITO PORTUALE**".

UN RUOLO CHIARO, NECESSARIAMENTE AUTONOMO NELLE SUE VALUTAZIONI ED APPREZZAMENTI RISPETTO ALL'ESERCIZIO DELLE FUNZIONI DI COORDINAMENTO CHE SPATTANO AGLI ALTRI SOGGETTI ISTITUZIONALI IN ORDINE ALLA DIRETTA GESTIONE COMMERCIALE ED AL *MANAGEMENT* DELLO SCALO (*CHE COMPETE ALL'AUTORITA' DI SISTEMA*) ED ALLE COMPETENZE DI "*CONTROLLO SULLE MERCI*" MOVIMENTATE A TERRA (SPETTANTI ALLO SPORTELLO UNICO DOGANALE).

IN TAL SENSO SI RITIENE DEBBANO ESSERE PUNTUALIZZATE LE PREVISIONI CONCERNENTI LE SEMPLIFICAZIONI ATTINENTI AL COORDINAMENTO DELLE ATTIVITA' AMMINISTRATIVE E QUELLE RELATIVE ALLO SPORTELLO UNICO DEI CONTROLLI SULLE MERCI, ESCLUDENDO ESPRESSAMENTE I DESCRITTI PROFILI DI "SICUREZZA" CHE FANNO CAPO ALL'AUTORITA' MARITTIMA E CHE OBBEDISCONO A FINALITA' ED ESIGENZE PROFONDAMENTE DIVERSE.

E' PER QUESTO CHE – COME ACCENNATO - ABBIAMO VEICOLATO ATTRAVERSO I CANALI DI RITO ALCUNE MINIMALI PUNTUALIZZAZIONI AL TESTO – **CHE SI SOTTOPONGONO ALL'ATTENZIONE DI QUESTA COMMISSIONE** – LE QUALI, IMPREGIUDICATA LA *RATIO* E GLI OBIETTIVI DEL DISEGNO RIFORMATORE DELLA *GOVERNANCE* (*DAL CORPO SENTITAMENTE PARTECIPATO E CONVINTAMENTE CONDIVISO*) ALTRO NON VOGLIONO ESSERE SE NON UNA CHIAVE DI PIU' EVIDENTE LETTURA DELLA NECESSITA' – *PUR AMPIAMENTE RICONOSCIUTA ED AFFERMATA DAL TESTO DI RIFORMA* - DI PORRE LA “**SICUREZZA PRODUTTIVA**” NEL GIUSTO, DOVEROSO RISALTO, NELLA CONSAPEVOLEZZA CHE LO SVILUPPO ECONOMICO NON PUO' NON PASSARE ANCHE ATTRAVERSO LA SALVAGUARDIA DEI VALORI PRIMARI DELLA VITA UMANA, DELLA PUBBLICA INCOLUMITA' E DELLA TUTELA DELL'AMBIENTE.

IN TALE OTTICA ED IN PIENA COERENZA CON L'IMPIANTO GENERALE DELLA RIFORMA, RITENIAMO, INOLTRE, OPPORTUNO SUGGERIRE L'ESIGENZA DI UNA RIFORMULAZIONE LETTERALE DELL'ARTICOLO 3 DELLA LEGGE 84 DEL 1994, AL SOLO FINE DI ATTUALIZZARE I RIFERIMENTI NORMATIVI IVI CONTENUTI E CONCERNENTI LE FUNZIONI DEL **COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA** ALLE NOVELLE INTERVENUTE IN QUESTI ANNI, ESPUNGENDO IL RIMANDO A FONTI NORMATIVE ORMAI ABROGATE DA LEGGI SOPRAVVENUTE, OVVERO NON PIU' FUNZIONALI ALLE REALI ESIGENZE DI UNA BUONA DISCIPLINA.

LE RAPPRESENTATE ESIGENZE DI MODIFICA TESTUALE SONO FUNZIONALI A PRESERVARE L'EFFICACIA E L'INCISIVITA' DELL'AZIONE DELL'AUTORITA' MARITTIMA, ONDE CONSENTIRE AL COMANDANTE DEL PORTO DI SVOLGERE IL PROPRIO TRADIZIONALE RUOLO AVENDO COME OBIETTIVO GLI INTERESSI DEL *CLUSTER*, TENENDOSI AL PASSO DELLE NUOVE ESIGENZE E DELLE NUOVE SFIDE ALL'INTERNO DI UN APPARATO PUBBLICO COORDINATO IN GRADO DI OFFRIRE LE MIGLIORI SOLUZIONI CHE CONSENTANO DI CONIUGARE "SICUREZZA" E "SVILUPPO DEI TRAFFICI" ... FATTORE PROPULSIVO E COORDINATORE DI ATTIVITÀ DI REGOLAMENTAZIONE IRRINUNCIABILI PER SUPERARE LE "CRITICITA'" GENERATE DALLA MARCATA TENDENZA AD IMPIEGARE NAVI SEMPRE PIÙ GRANDI.
