

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO

- GUARDIA COSTIERA -



COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

AUDIZIONE DELL'AMMIRAGLIO ISPETTORE CAPO NICOLA CARLONE - COMANDANTE
GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA

IN MERITO AL CONTROLLO DELLE ATTIVITÀ MARITTIME E PORTUALI SVOLTO DALLE
CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA.

- 1. PREMESSA**
- 2. INQUADRAMENTO GIURIDICO**
- 3. STRUTTURA ORGANIZZATIVA CENTRALE E PERIFERICA**
- 4. COMPONENTI OPERATIVE AEREA, NAVALE E SUBACQUEA**
- 5. IL PERSONALE**
- 6. FOCUS SUL SAR**
- 7. SISTEMI PER IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO MARITTIMO
MERCANTILE**
- 8. LE ATTIVITÀ AMMINISTRATIVE AL SERVIZIO DEL
CITTADINO**
- 9. PROIEZIONE INTERNAZIONALE**
- 10. CONCLUSIONI**

1. PREMESSA

SIGNOR PRESIDENTE, ONOREVOLI DEPUTATI, MEMBRI DELLA COMMISSIONE, VI RINGRAZIO PER LA PREZIOSA OPPORTUNITÀ DI ILLUSTRARE AD UN COSÌ AUTOREVOLE CONSENSO PARLAMENTARE LE NUMEROSE ED ARTICOLATE ATTIVITÀ CHE CARATTERIZZANO L'IMPEGNO DEL PERSONALE DELLE CAPITANERIE DI PORTO-GUARDIA COSTIERA IN MARE E SULLE COSTE, PER GARANTIRE LA SICUREZZA DELLE ATTIVITÀ MARITTIME ED IL LORO ORDINATO E PROFICUO SVOLGIMENTO CON RIFERIMENTO AGLI USI CIVILI E PRODUTTIVI DEL MARE.

UN MARE, IL MEDITERRANEO, DOVE, NONOSTANTE LE RIDOTTE DIMENSIONI, TRANSITA IL 20% DEI MERCANTILI DELL'INTERA FLOTTA MONDIALE, CARATTERIZZANDO LA POSIZIONE ALTAMENTE STRATEGICA PER I TRAFFICI MARITTIMI DELLA NOSTRA NAZIONE MA, CONTESTUALMENTE, METTENDO IN LUCE L'ESIGENZA DI PORRE COSTANTE E MASSIMA ATTENZIONE AI PROFILI DI TUTELA DELLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E AMBIENTALE IN QUESTO DELICATO E PREZIOSO ECOSISTEMA.

MEDITERRANEO SU CUI GIÀ OGGI IL NOSTRO PAESE ESERCITA FUNZIONI E RESPONSABILITÀ CHE VANNO BEN AL DI LÀ DELLA ESTENSIONE FISICA DELLE ACQUE TERRITORIALI, QUASI 500MILA CHILOMETRI QUADRATI, CIRCA UN QUINTO DEL MEDITERRANEO NEL SUO COMPLESSO, SU CUI LA GUARDIA COSTIERA SVOLGE NUMEROSE ATTIVITÀ NELL'INTERESSE DEL NOSTRO PAESE, CHE SI ACCRESCERANNO E RAFFORZERANNO ULTERIORMENTE QUANDO SARÀ DEFINITA LA **ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA** DI CUI CON RECENTE LEGGE 14 GIUGNO 2021, N. 91 È STATA AUTORIZZATA L'ISTITUZIONE.

ANCHE QUESTO È SEGNO INEQUIVOCABILE DI UNA MAGGIORE ATTENZIONE AL MARE, ALLE SUE RISORSE, AI SUOI EQUILIBRI ED ALLE SUE VULNERABILITÀ.

QUESTO BREVE DATO DI CONTESTO LO RITENGO UNA NECESSARIA PREMESSA PER CONSENTIRE UNA PIENA CONSAPEVOLEZZA DELLE DIMENSIONI E QUALITÀ DEI PRINCIPALI PROFILI GIURIDICI ED OPERATIVI IN CUI OPERA LA GUARDIA COSTIERA CHE, SEBBENE IN MODO NON ESAUSTIVO, DESCRIVERO' NEL CORSO DEL MIO INTERVENTO PIÙ COMPIUTAMENTE.

2. INQUADRAMENTO GIURIDICO

ALCUNI CENNI A PASSAGGI CRUCIALI DELLA NOSTRA STORIA CHE RITENGO SIGNIFICATIVI.

IL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA NASCE CON IL REGIO DECRETO 20 LUGLIO 1865 N. 2438, CHE QUALIFICA IL CORPO COME **ORGANIZZAZIONE AD ORDINAMENTO CIVILE PER LO SVOLGIMENTO DEI SERVIZI AMMINISTRATIVI DELLA MARINA MERCANTILE.**

NEL 1919 IL CORPO È PRIMA **MILITARIZZATO** POI NEL 1923 **INQUADRATO TRA I CORPI DELLA REGIA MARINA**, IN CONSIDERAZIONE DEL PESO OGGETTIVAMENTE RILEVANTE ASSUNTO DAI TRASPORTI MARITTIMI MERCANTILI E DAI PORTI IN QUEL PARTICOLARE CONTESTO.

CON L'ADESIONE DELL'ITALIA A VARIE CONVENZIONI INTERNAZIONALI, PRIMA FRA TUTTE QUELLA DI RATIFICA DELLA CONVENZIONE DI AMBURGO SUL SAR AVVENUTA NEL 1989, IL CORPO

INIZIA AD ASSUMERE UNA POSTURA SEMPRE **PIÙ OPERATIVA**, CERTIFICATA DALLA ISTITUZIONE DELLA COMPONENTE DELLA GUARDIA COSTIERA, ARTICOLAZIONE OPERATIVA DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO, AVVENUTA CON IL D.I. 8 GIUGNO 1989 DEL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE DI CONCERTO CON QUELLO DELLA DIFESA.

LA LEGGE 24 GENNAIO 1994, n. 84 DI RIFORMA DEL SISTEMA PORTUALE COSTITUISCE IL COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO, RIDISEGNANDO IL RIPARTO DI COMPETENZE PUBBLICHE NEI PORTI, MENTRE LE SUE SUCCESSIVE MODIFICHE E CORRETTIVI INTERVENUTI NEL TEMPO SEGNERANNO ANCHE L'ASSETTO DELLA NOSTRA ORGANIZZAZIONE COSÌ COM'È OGGI.

LE ATTIVITÀ ED I COMPITI SVOLTI PER IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, IN QUANTO EX MARINA MERCANTILE, SONO DUNQUE QUANTITATIVAMENTE E QUALITATIVAMENTE PREVALENTI, DETERMINANDO L'INQUADRAMENTO ORGANIZZATIVO DEL COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO-GUARDIA COSTIERA QUALE ORGANO ALLE DIRETTE DIPENDENZE DEL MINISTRO CON RANGO DI DIPARTIMENTO, CENTRO DI RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA ED ASSEGNATARIO DUNQUE DELLE DOTAZIONI FINANZIARIE DELLA GUARDIA COSTIERA ANNUALMENTE INSERITE NEL BILANCIO MIT.

TUTTI I COSTI RELATIVI AL PERSONALE, AL FUNZIONAMENTO, AGLI INVESTIMENTI, ALLA FORMAZIONE SONO QUINDI, PER LA LORO QUASI TOTALITÀ, INSERITI NEL BILANCIO MIT, PER UN IMPORTO ANNUALE DI CIRCA 850 MILIONI DI EURO.

LE RISORSE STANZIATE SONO CONSEGUENTEMENTE IMPIEGATE

SULLA BASE DEGLI ATTI DI INDIRIZZO E DELLE PRIORITÀ POLITICHE DEFINITE DAL MINISTRO ANCHE IN FUNZIONE DEL CICLO FINANZIARIO DELLA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA E VERIFICATE A CONSUNTIVO IN SEDE DI CONTROLLO DI GESTIONE E DEL CICLO DELLA PERFORMANCE, ANALOGAMENTE A QUANTO AVVIENE PER GLI ALTRI CDR DEL DICASTERO.

A LIVELLO DECENTRATO LE CAPITANERIE DI PORTO SONO L'AUTORITÀ MARITTIMA PERIFERICA DELLO STATO QUALI UFFICI TERRITORIALI DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI ED OPERANO IN REGIME DI DIPENDENZA DAL MINISTERO E CON IL COORDINAMENTO CENTRALE DEL COMANDO GENERALE, SECONDO LE PREVISIONI DEL DPCM 23 DICEMBRE 2020 N. 190 (REGOLAMENTO RECANTE L'ORGANIZZAZIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI).

LE CAPITANERIE OPERANO ANCH'ESSE SULLA BASE DI OBIETTIVI DI RISULTATO FORNITI ANNUALMENTE DAL COMANDO GENERALE E IMPIEGANO COERENTEMENTE LE RELATIVE RISORSE QUALI FUNZIONARI DELEGATI ALLA SPESA.

SOTTO IL PROFILO AMBIENTALE, LE CAPITANERIE DI PORTO SVOLGONO A LIVELLO DECENTRATO ATTIVITÀ DI PREVENZIONE E REPRESSIONE DEGLI INQUINAMENTI MARINI, SIA DA NAVE CHE DA TERRA, NEI TRATTI DI MARE SOGGETTI ALLA GIURISDIZIONE DELLO STATO, CON LA FINALITÀ DI TUTELA DELLA BIODIVERSITÀ E DELLE AREE MARINE PROTETTE.

TALI SPECIFICI COMPITI SONO SVOLTI IN REGIME DI DIPENDENZA FUNZIONALE DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA (MASE) CHE DESTINA PROPRIE RISORSE AL COMANDO

GENERALE SIA IN FORMA STRUTTURALE DAL PROPRIO BILANCIO ANNUALE, CHE SOTTO FORMA DI CONVENZIONI AD HOC PER FINALITÀ SPECIFICHE.

IL COMANDO GENERALE È ANCHE CENTRO DI MONITORAGGIO NAZIONALE PER GLI INQUINAMENTI MARINI ED AUTORITÀ DI RIFERIMENTO A LIVELLO EUROPEO PER L'ITALIA NELLE EMERGENZE AMBIENTALI MARINE, ASSUMENDO NELL'IMMEDIATEZZA DELL'EMERGENZA TUTTE LE AZIONI NECESSARIE.

NEL SETTORE DELLA PESCA MARITTIMA LE CAPITANERIE DI PORTO-GUARDIA COSTIERA NON SOLO SONO, DI FATTO, LO SPORTELLO UNICO PER TUTTE LE ATTIVITÀ AMMINISTRATIVE MA AD ESSE COMPETONO I CONTROLLI IN MARE ALLE UNITÀ DA PESCA, A TERRA NEI CENTRI DI DISTRIBUZIONE E VENDITA, NEI GATE DI INGRESSO NAZIONALI (AEROPORTI PER PRODOTTO PROVENIENTE DALL'ESTERO) E NEI RISTORANTI A TUTELA DELLA RISORSA E DELL'INTERA FILIERA, DAL PESCATORE AL CONSUMATORE FINALE.

I NOSTRI ISPETTORI SVOLGONO TALI ATTIVITÀ DOPO UN ARTICOLATO PROCESSO DI FORMAZIONE CHE GLI CONSENTE DI ACQUISIRE ABILITAZIONI NAZIONALI, UNIONALI E INTERNAZIONALI NECESSARIE A SVOLGERE CONTROLLI ANCHE AL DI FUORI DELLE ACQUE TERRITORIALI E AD UNITÀ DA PESCA NON NAZIONALI.

TALI COMPITI SONO SVOLTI IN REGIME DI DIPENDENZA FUNZIONALE DAL MINISTERO DELLA AGRICOLTURA, SOVRANITÀ ALIMENTARE E DELLE FORESTE (MASAF) CHE, ANALOGAMENTE A QUANTO VISTO PER IL MASE, ASSEGNA AL COMANDO GENERALE DOTAZIONI STRUTTURALI DAL BILANCIO ANNUALE E RISORSE AD HOC NELLA FORMA DI CONVENZIONI GENERALMENTE CON FONDI DI

MATRICE EUROPEA (FEAMP).

IL COMANDO GENERALE È ANCHE CENTRO DI MONITORAGGIO E CONTROLLO NAZIONALE PER TUTTE LE ATTIVITÀ SVOLTE DAI PESCHERECCI NAZIONALI E NON NELLE AREE DI GIURISDIZIONE A TUTELA DELLA SICUREZZA E DELLO SFORZO DI PESCA.

PER TUTTI GLI AMBITI DI COMPETENZA CHE LE NORME DI SETTORE AFFIDANO ALLA TUTELA DELLA GUARDIA COSTIERA, TANTO IN MATERIA DI NAVIGAZIONE MARITTIMA CHE DI AMBIENTE CHE DI PESCA, IL PERSONALE DEL CORPO È IN POSSESSO DELLA QUALIFICA DI UFFICIALE ED AGENTE DI POLIZIA GIUDIZIARIA.

PUO', TUTTAVIA, SVOLGERE LE MEDESIME FUNZIONI ANCHE IN AMBITI PIÙ ESTESI PURCHÈ SOTTO DELEGA DELL'AUTORITÀ GIUDIZIARIA PROCEDENTE, MOTIVO PER CUI SIAMO PRESENTI CON CIRCA 100 UNITÀ DI PERSONALE DEDICATO, A SUPPORTO DELLE PROCURE DI TUTTA ITALIA.

IN ULTIMO PER L'ESERCIZIO DELLE RESIDUALI FUNZIONI MILITARI OGGI SVOLTE DALLE CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA CHE CONSISTONO NELLA LEVA (OGGI SOSPESA) E NEL SUPPORTO LOGISTICO NEI PORTI E DI AUSILIO ALLA MARINA MILITARE, IL CORPO DIPENDE DALLA FORZA ARMATA.

3. LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA CENTRALE E PERIFERICA

LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA SI ARTICOLA:

- **NEL COMANDO GENERALE DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA, NELLA SEDE STORICA DELL'EX MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE ALL'EUR DOVE HA ANCHE SEDE IL**

CENTRO OPERATIVO NAZIONALE DELLA GUARDIA COSTIERA CHE OPERA QUALE CENTRO NAZIONALE DI COORDINAMENTO DEL SOCCORSO MARITTIMO (ITALIAN MARITIME RESCUE COORDINATION CENTER - IMRCC), RESPONSABILE DEL COORDINAMENTO DEI SOCCORSI IN MARE NELL'AREA DI RICERCA E SOCCORSO (AREA SAR) NAZIONALE IN LINEA CON LE PREVISIONI DELLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI RATIFICATE DALL'ITALIA, NONCHÈ CENTRO DI COORDINAMENTO EMERGENZE AMBIENTALI E CENTRO DI COORDINAMENTO E MONITORAGGIO SULLA PESCA MARITTIMA;

- IN UNA STRUTTURA PERIFERICA COSTITUITA DALLE AUTORITÀ MARITTIME CHE VEDE **15 DIREZIONI MARITTIME** QUALI UFFICI DI LIVELLO REGIONALE, **55 CAPITANERIE DI PORTO** A LIVELLO PROVINCIALE, **51 UFFICI CIRCONDARIALI MARITTIMI** E ULTERIORI ARTICOLAZIONI MINORI PER UN TOTALE DI **271** UFFICI, TUTTI DIPENDENTI DAL MINISTERO PER IL TRAMITE DEL COORDINAMENTO DEL COMANDO GENERALE.

L'ORGANIZZAZIONE CAPILLARE DESCRITTA RIFLETTE L'ESIGENZA DI GARANTIRE, IN UN PAESE MARITTIMO COME L'ITALIA, **PROSSIMITÀ** AL CITTADINO PER ADEMPIERE ALLE ATTIVITÀ MARITTIME AMMINISTRATIVE, OPERATIVE E DI CONTROLLO A SUPPORTO ED AL SERVIZIO DELLA COMUNITÀ MARITTIMA E DEGLI UTENTI DEL MARE, SULLA BASE DELLE LEGGI SPECIALI E DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE.

NEGLI ULTIMI ANNI, SI È AGGIUNTO L'ULTERIORE SFORZO ORGANIZZATIVO E DI PERSONALE LEGATO ALL'ATTIVAZIONE DI PRESID SPECIFICI PER IL **SOCCORSO SUI GRANDI LAGHI**.

SUL LAGO DI GARDA, IN PARTICOLARE È PRESENTE UN PRESIDIO OPERATIVO TUTTO L'ANNO E DA QUEST'ESTATE SAREMO PRESENTI PER TUTTO L'ANNO ANCHE SUL LAGO MAGGIORE, SU RICHIESTA PRESSANTE DELLE AUTORITÀ TERRITORIALI QUALE PRESIDIO DI SICUREZZA.

4. COMPONENTI OPERATIVE NAVALE, AEREA E SUBACQUEA

L'ASSETTO OPERATIVO DELLA GUARDIA COSTIERA SI ARTICOLA SU UNA COMPONENTE NAVALE COMPOSTA DA 580 UNITÀ CAPILLARMENTE DISTRIBUITE LUNGO I CIRCA 8.000 KM DI COSTE NAZIONALI, SUDDIVISE TRA UNITÀ D'ALTURA, UNITÀ SAR, UNITÀ COSTIERE, UNITÀ LITORANEE.

LA PARTE D'ALTURA VEDE **2 NAVI MAGGIORI MULTIRUOLO** (DATTILO E DICIOTTI) DI CIRCA 90 METRI, DOTATE DI PONTE DI VOLO, CARATTERIZZATE DA CAPACITÀ DI COMANDO E CONTROLLO ED IN GRADO DI ASSICURARE ELEVATE PERFORMANCE DI AUTONOMIA E PERMANENZA IN MARE; NAVE GREGORETTI, SPECIALIZZATA NEI CONTROLLI SULLE ATTIVITÀ DI PESCA; **3 PATTUGLIATORI DI ALTURA** DI CIRCA 55 METRI (NAVE FIORILLO, NAVE PELUSO E NAVE CORSI), E **3 NUOVE UNITÀ** DA 34 METRI INAFFONDABILI (CLASSE "DE GRAZIA").

LA PARTE D'ALTURA È COMPLETATA DA **22 UNITÀ CLASSE "S200"**, DI CIRCA 25 METRI.

LA PARTE SAR È COMPOSTA PRINCIPALMENTE DA **26 UNITÀ D'ALTURA CLASSE 300** "AMMIRAGLIO FRANCESE" E "AMMIRAGLIO POLLASTRINI" E DA **86 UNITÀ A MEDIO RAGGIO** (ENTRO 40 MG. DALLA COSTA) CLASSE "800". ALLE QUALI SI AGGIUNGONO 3 UNITÀ DELLA

"CLASSE "450" DEDICATE ESCLUSIVAMENTE AL "SERVIZIO DI IDROAMBULANZA" CON LE ISOLE MINORI DEL GOLFO DI NAPOLI.

INFINE, LA **COMPONENTE COSTIERA** E QUELLA LITORANEA SONO COMPOSTE DA UNITÀ NAVALI MULTIFUNZIONE E DAI BATTELLI PNEUMATICI IMPIEGATI A BREVE DISTANZA DALLA COSTA.

TUTTA LA COMPONENTE NAVALE SOPRA DESCRITTA È INTERESSATA DA UNA STRUTTURALE E GENERALE **OPERA DI AMMODERNAMENTO ED EFFICIENTAMENTO** IN CHIAVE GREEN, FINANZIATA CON LE RISORSE PREVISTE DALLA LEGGE 30 DICEMBRE 2021, N. 234, NECESSARIA ANCHE IN VIRTÙ DEL PARTICOLARE STRESS CUI SPECIALMENTE LE UNITÀ SAR SONO STATE SOTTOPOSTE NEGLI ULTIMI ANNI.

LA COMPONENTE AEREA È STATA COSTITUITA IN ATTUAZIONE DELLA LEGGE 979/82 SULLA DIFESA DEL MARE ED È ATTUALMENTE ARTICOLATA IN 4 REPARTI DI VOLO SUDDIVISI TRA COMANDI BASI AEROMOBILI E SEZIONI VOLO ELICOTTERI.

LA GUARDIA COSTIERA DISPONE DI **N. 3 VELIVOLI ALA FISSA TIPO ATR42 MP** CON ALTA CAPACITÀ DI SCOPERTA DI INQUINAMENTI MARINI, CON DOTAZIONI PER IL TELERILEVAMENTO AMBIENTALE E MULTISPETTRALE, **N.1 VELIVOLO ALA FISSA TIPO PIAGGIO P180** PER PATTUGLIAMENTI AD AMPIO RAGGIO E DI **N.16 ELICOTTERI TIPO AW139**, TUTTI DISTRIBUITI NELLA PENISOLA E NELLE ISOLE MAGGIORI IN MODO DA COPRIRE L'INTERA AREA DI COMPETENZA E RESPONSABILITÀ.

NELL'ULTIMA **LEGGE DI BILANCIO** SONO STATE STANZIATE IMPORTANTI RISORSE PER AMMODERNARE E CONSOLIDARE LA QUALITÀ E CONSISTENZA DELLA COMPONENTE AD ALA ROTANTE,

PARTICOLARMENTE EFFICACE E VERSATILE IN MOLTE ATTIVITÀ OPERATIVE DI ISTITUTO.

TRA LE ATTIVITÀ PIÙ SIGNIFICATIVE SVOLTE DAI MEZZI AEREI, OLTRE ALLA SORVEGLIANZA AMBIENTALE, ALLA VIGILANZA SULLE ATTIVITÀ DI PESCA NONCHÈ DI RICERCA E SOCCORSO IN MARE H24 TUTTO L'ANNO, SEGNALE ANCHE LE ATTIVITÀ DI **EVACUAZIONE A MEZZO ELICOTTERO** DI NAUFRAGHI O PERSONE IN PERICOLO SU NAVI DA CROCIERA O NAVI MERCANTILI IN GENERALE, EVENTI SEMPRE PIÙ FREQUENTI.

LA **COMPONENTE SUBACQUEA** È ARTICOLATA IN **5 NUCLEI**, STRATEGICAMENTE DISTRIBUITI LUNGO LE COSTE ITALIANE.

I NUCLEI SUBACQUEI SONO REPARTI TECNICO-OPERATIVI CON COMPITI DI RICERCA E SOCCORSO, VIGILANZA E CONTROLLO SULLE AREE MARINE PROTETTE, CONTROLLI, ISPEZIONI E RILEVAMENTI FOTOGRAFICI DI NAVI, PIATTAFORME, BENI ARCHEOLOGICI, MONITORAGGIO DEL GRADO DI INQUINAMENTO DELLE ACQUE MARINE, LOTTA AGLI ABUSIVISMI IN AMBITO DEMANIALE ED ALTRO ANCORA.

OPERANO A SUPPORTO DEI COMANDI PERIFERICI E DEI REPARTI AEREI O NAVALI E POSSONO ESSERE TEMPORANEAMENTE IMBARCATI SULLE UNITÀ NAVALI DEL CORPO.

AL RIGUARDO, UN BREVE CENNO AL “**SOCCORRITORE MARITTIMO**”, FIGURA PROFESSIONALE ALTAMENTE SPECIALIZZATA NELLE ATTIVITÀ DI RICERCA E SOCCORSO CHE HA LA PARTICOLARITÀ DI OPERARE DIRETTAMENTE IN ACQUA E NON DAL BORDO DELL'UNITÀ NAVALE, ANCHE IN ZONE PRECLUSE A QUALSIASI MEZZO NAUTICO O IN CONDIZIONI D'INTERVENTO CRITICHE.

TALE FIGURA È STATA MUTUATA DALLA *US COAST GUARD* E SI È RIVELATA PARTICOLARMENTE EFFICACE NEL CONTESTO DEL SOCCORSO A MIGRANTI CHE L'ESPERIENZA HA RIVELATO NON ESSERE SPESSO IN GRADO DI NUOTARE.

INFINE, TRA LE COMPONENTI SPECIALISTICHE DEL CORPO SEGNALO LA PRESENZA DEL **LABORATORIO ANALISI AMBIENTALI "COMANDANTE DE GRAZIA"** COSTITUITO DA DUE LABORATORI AMBIENTALI MOBILI (LAM) ED UNO FISSO, CERTIFICATO IN QUALITÀ ISO, CHE SVOLGE CAMPIONAMENTI E ANALISI A SUPPORTO DEGLI UFFICI TERRITORIALI PER L'ACCERTAMENTO TECNICO DI VIOLAZIONI E ILLECITI PREVISTI DAL TESTO UNICO AMBIENTALE.

5. IL PERSONALE

IL NOSTRO **ORGANICO**, COMPLESSIVAMENTE COMPOSTO DA **11 MILA** MILITARI, HA UNA CONSISTENZA EFFETTIVA DI **CIRCA 10.200 UNITÀ** A CAUSA DI UN GAP DI RECLUTAMENTI LEGATO ALL'EMERGENZA COVID.

SE L'ORIGINE È LA MATRICE MERCANTILE DELLA NOSTRA ORGANIZZAZIONE, LO STATUS, L'INQUADRAMENTO ORDINAMENTALE E DI CARRIERA DEL PERSONALE DEL CORPO È INVECE MILITARE ED È ANALOGO A QUELLO DEL PERSONALE DELLA MARINA MILITARE, A CUI IL CORPO APPARTIENE.

QUALITATIVAMENTE ABBIAMO 1312 UFFICIALI, 4226 SOTTUFFICIALI E 4643 MILITARI DI TRUPPA E GRADUATI.

TUTTAVIA, OGGI L'ATTENZIONE AL PERSONALE NON SI TRADUCE SOLO NELL'ESIGENZA CHE AVVERTIAMO – IN MANIERA SEMPRE PIÙ

IMPELLENTE – DI UN RAFFORZAMENTO DEGLI ORGANICI PER FARE FRONTE ALLE NOSTRE MISSIONI.

SERVE IL NOSTRO MASSIMO IMPEGNO ANCHE PER GARANTIRE CHE IL PERSONALE SIA SEMPRE MOTIVATO, FORMATO, EQUIPAGGIATO E CHE SAPPIA ECCELLERE NELL'ESERCIZIO DI OGNI COMPITO.

PER QUESTA RAGIONE HO VOLUTO DEDICARE AL NOSTRO “CAPITALE UMANO” UNA PARTE IMPORTANTE DELLE “LINEE DI INDIRIZZO DEL COMANDANTE GENERALE 2022/2025”, DOCUMENTO PROGRAMMATICO CHE DESCRIVE LE PRIORITÀ VERSO CUI ORIENTARE LA NOSTRA BUSSOLA NEI PROSSIMI ANNI E DOVE IL PERSONALE VIENE MESSO AL CENTRO DELLE POLICY DI SVILUPPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO, PUNTANDO SU UNA SEMPRE PIÙ ELEVATA CAPACITÀ PROFESSIONALE ED UN CRESCENTE LIVELLO DI SPECIALIZZAZIONE DI TUTTE LE COMPONENTI OPERATIVE E TECNICO-AMMINISTRATIVE.

LE ESIGENZE EVOLUTIVE DI UNA AMMINISTRAZIONE CHE CAMBIA E LA CRESCENTE COMPLESSITÀ DELLE SFIDE ATTUALI E FUTURE CI IMPONGONO DI VALORIZZARE A PIENO OGNI SINGOLA PROFESSIONALITÀ, BILANCIANDO ESPERIENZE, ASPIRAZIONI PERSONALI, ESIGENZE DI IMPEGO E CONFORMANDOSI AI PRINCIPI DI FLESSIBILITÀ, SOSTENIBILITÀ E QUALITÀ.

6. FOCUS SAR

CONSAPEVOLE DEL PARTICOLARE CONTESTO DI QUESTI MESI/SETTIMANE RITENGO OPPORTUNO FARE, A BENEFICIO DI CODESTA COMMISSIONE, UN BREVE FOCUS SUL SAR NEL QUADRO DEI FLUSSI MIGRATORI, ATTIVITÀ CHE BEN POCO HA DI ORDINARIO E CHE

VEDE LE STRUTTURE ORGANIZZATIVE, I MEZZI E GLI UOMINI E DONNE DELLA GUARDIA COSTIERA MASSIVAMENTE COINVOLTI OGNI GIORNO E SENZA SOSTA DA CIRCA 13 ANNI, INDIPENDENTEMENTE DALLA MAGGIORE O MINORE ATTENZIONE MEDIATICA RISERVATA A QUESTE SPECIFICHE ATTIVITÀ.

MI RIFERISCO ALLA GESTIONE DEL FENOMENO MIGRATORIO PROVENIENTE DALLA SPONDA SUD DEL MEDITERRANEO CHE È FORTEMENTE INFLUENZATO - NELLE SUE DINAMICHE - DA EVENTI GEOPOLITICI SIA STRUTTURALI (SVILUPPO DEMOGRAFICO, DEFICIT ECONOMICI TRA AREE GEOGRAFICHE, FATTORI CLIMATICI) CHE CONTINGENTI (CATASTROFI NATURALI, CONFLITTI TRA STATI, CRISI POLITICO/ISTITUZIONALI).

MI PREME AL RIGUARDO EVIDENZIARE UN CONCETTO, FORSE BANALE, MA CHE RITENGO ESSENZIALE.

IL SOCCORSO SVOLTO DA UN'ORGANIZZAZIONE DELLO STATO, PROFESSIONALE E STRUTTURATA COME LA NOSTRA, È UN'ATTIVITÀ CHE, SEPPURE DI EMERGENZA, RICHIEDE DISCIPLINA E ORGANIZZAZIONE, NON ESTEMPORANEITÀ O IMPROVVISAZIONE.

PER QUESTO LA GUARDIA COSTIERA HA SEMPRE OPERATO ED OPERA, E NON POTREBBE ESSERE ALTRIMENTI, SU UNA BASE GIURIDICA CERTA E STABILE OFFERTA DALLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI DI SETTORE, DALLE NORME EUROPEE E NAZIONALI, DALLE PROCEDURE E DAI MANUALI OPERATIVI ANCH'ESSI APPROVATI E RESI ESECUTIVI CON NORME REGOLAMENTARI.

TUTTE NORME SUL CUI RISPETTO ED ATTUAZIONE INTERVIENE UNA RESPONSABILITÀ PENALE DIRETTA E PERSONALE DEI NOSTRI OPERATORI, SIANO ESSI IN MARE O NELLE NOSTRE CENTRALI

OPERATIVE.

ALTRO NON C'È, NON VI SONO ORDINI, DISPOSIZIONI O SUGGERIMENTI CHE, DA QUALUNQUE PARTE VENGANO, POSSANO IN QUALCHE MODO DEROGARE DA QUESTO MODELLO.

POI VI È NATURALMENTE LA COMPONENTE DEL CORAGGIO E L'ABNEGAZIONE DEL SINGOLO, NEL METTERE A REPENTAGLIO LA PROPRIA VITA QUANDO È IN GIOCO LA VITA DEGLI ALTRI, COME DIMOSTRANO ALCUNI FATTI EROICI DI COLLEGHI CHE OGGI NON CI SONO PIÙ (2^A CAPO VISALLI).

IL COINVOLGIMENTO DELLA GUARDIA COSTIERA NELLE OPERAZIONI DI SOCCORSO AI MIGRANTI, VANNO RICERCATE ESSENZIALMENTE NEGLI ARTICOLI 69 E 70 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E NEGLI OBBLIGHI CHE L'ITALIA HA ASSUNTO CON L'ADESIONE ALLA CONVENZIONE DI AMBURGO DEL 1979, RATIFICATA CON LEGGE 3 APRILE 1989, N. 147.

LA NORMA DI RECEPIMENTO DELLA CONVENZIONE DI AMBURGO, AFFIDA AL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI LA RESPONSABILITÀ POLITICA PER L'ESECUZIONE DELLA CONVENZIONE.

QUESTI, A SUA VOLTA, DELEGA IL COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA (IN RAGIONE DI QUEL VINCOLO ORGANIZZATIVO E FUNZIONALE CHE IN PREMESA HO PIÙ DIFFUSAMENTE ILLUSTRATO) AL COORDINAMENTO TECNICO DEL DISPOSITIVO SAR ITALIANO SULLA BASE DELLE PROCEDURE DEL PIANO SAR, AGGIORNATO NEL 2021.

TALE DISPOSITIVO SI ARTICOLA NELL'ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO E NEI

RELATIVI ASSETTI AERONAVALI SOPRA VISTI, A COSTITUIRE LA C.D. “MAGLIA SAR”, OVVERO IL CRITERIO ORGANIZZATIVO DI UOMINI E MEZZI A COPERTURA DELLO SPAZIO DI MARE RIENTRANTE NELL’INTERA AREA DI RESPONSABILITÀ SAR ITALIANA, LA CUI ESTENSIONE MISURA COME DETTO CIRCA 500.000 KM/QUADRATI.

ENTRO QUESTI CONFINI, SPAZIALI E FUNZIONALI, OPERA LA GUARDIA COSTIERA NELL’ESERCIZIO DEI PROPRI COMPITI E, DI CONSEGUENZA, NELL’ASSOLVIMENTO DELLE CONNESSE RESPONSABILITÀ.

MA L’ASSENZA O L’INADEGUATEZZA DI UNA STABILE “ORGANIZZAZIONE SAR” DEI PAESI FRONTISTI IN GRADO DI INTERVENIRE IN QUELLA CHE DOVREBBE ESSERE (QUALORA DICHIARATA ED ESERCITATA) LA PROPRIA “AREA DI RESPONSABILITÀ SAR”, FA SÌ CHE – IN OSSEQUIO A QUEL SISTEMA DI REGOLE DELLA CONVENZIONE DI AMBURGO A CUI FACEVO CENNO IN PREMESSA – QUANDO L’ORGANIZZAZIONE SAR ITALIANA VENGA A CONOSCENZA DI UNA SITUAZIONE DI PERICOLO PER LA VITA DEI MIGRANTI IN MARE, ANCHE SE L’UNITÀ SI TROVA BEN AL DI FUORI DELLE “ACQUE DI RESPONSABILITÀ SAR ITALIANE”, SUSSISTE COMUNQUE L’OBBLIGO DI INTRAPRENDERE LE AZIONI NECESSARIE E CONTINUARE A COORDINARE I SOCCORSI.

IN ALTRE PAROLE, CIÒ CHE PER LE REGOLE DI AMBURGO DOVREBBE RAPPRESENTARE UN’ECCEZIONE, UNA REGOLA “DI CHIUSURA” DEL SISTEMA (OSSIA L’INTERVENTO MEDIO TEMPORE DI CHI APPRENDE LA NOTIZIA NELLE MORE CHE INTERVENGA L’ORGANIZZAZIONE CHE NE HA LA RESPONSABILITÀ DIRETTA), NELLO SCENARIO DEL FENOMENO MIGRATORIO CHE VEDE LA LIBIA, LA

TUNISIA, L'EGITTO E LA TURCHIA COME PRINCIPALI AREE GEOGRAFICHE DI PARTENZA DELLE IMBARCAZIONI DEI MIGRANTI, È DIVENUTA, DI FATTO, PRASSI FREQUENTE.

TALE SCENARIO, SECONDO LE REGOLE INTERNAZIONALI VIGENTI, DETERMINA L'INSORGERE ED IL PERDURARE DELLA SPECIFICA SITUAZIONE DI OBBLIGO CHE VINCOLA L'ORGANIZZAZIONE SAR ITALIANA AD INTERVENIRE. LE NOSTRE UNITÀ E I NOSTRI EQUIPAGGI SONO SEMPRE PIÙ FREQUENTEMENTE CHIAMATI AD OPERARE A DISTANZE ELEVATISSIME DALLE COSTE ITALIANE, INTERVENENDO SU UNITÀ SPESSO SOVRACCARICHE E PRIVE DI EQUIPAGGIO E DELLE PIÙ BASILARI DOTAZIONI DI SICUREZZA.

PER DARVI SOLO UN DATO CHE RITENGO SIGNIFICATIVO, IL NUMERO DEI MIGRANTI SOCCORSI ED ASSISTITI IN MARE DAL 1991 AL 2022 È DI 1.182.000.

COME HO ACCENNATO PARLANDO DEI NOSTRI MEZZI NAVALI, TUTTO QUESTO STA DETERMINANDO UN PREMATURO ED INEVITABILE LOGORIO E DETERIORAMENTO DELLO STRUMENTO AERONAVALE, CHE INCIDE IN MANIERA DETERMINANTE SULLA SUA VITA OPERATIVA E PER IL QUALE ABBIAMO PIÙ VOLTE EVIDENZIATO LA NECESSITÀ DI URGENTI INTERVENTI DI ADEGUAMENTO.

7. LE ATTIVITÀ AMMINISTRATIVE AL SERVIZIO DEL CITTADINO

LE CAPITANERIE SVOLGONO ANCHE TUTTE LE ATTIVITÀ DIRETTAMENTE COLLEGATE ALLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE, PARTENDO DAL RILASCIO DALLE CERTIFICAZIONI DI SICUREZZA ALLE NAVI BATTENTI BANDIERA ITALIANA, FINO AI CONTROLLI SUL

RISPETTO DELLE NORME DI SICUREZZA SVOLTI NEI CONFRONTI DELLE NAVI STRANIERE CHE SCALANO I PORTI NAZIONALI (PORT STATE CONTROL).

SONO QUESTE ATTIVITÀ AMMINISTRATIVE A FAVORE DI TUTTI COLORO CHE LAVORANO SUL MARE E PER IL MARE (MARITTIMI, PESCATORI, ARMATORI, IL *CLUSTER* MARITTIMO IN GENERE) O CHE IN MARE TRASCORRONO IL TEMPO LIBERO (DIPIORTISTI, SEMPLICI CITTADINI CHE DECIDONO DI TRASCORRERE IL PROPRIO TEMPO DI SVAGO NEI NOSTRI MARI, LAGHI O LUNGO LE NOSTRE COSTE).

CHIUNQUE VOGLIA INTRAPRENDERE UNA ATTIVITÀ MARITTIMA, DALLA PATENTE NAUTICA O AL MARITTIMO CHE DEVE COMANDARE UN'UNITÀ NAVALE E SOSTENERE ESAMI PROFESSIONALI HA COME RIFERIMENTO NECESSARIO GLI UFFICI MARITTIMI DELLA GUARDIA COSTIERA.

LE STESSE NAVI VENGONO ISCRITTE NEI REGISTRI TENUTI DALLE CAPITANERIE, ATTIVITÀ QUESTE TUTTE RIFERITE SEMPRE AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI CHE, SOLO PER FORNIRE UN DATO PURAMENTE INDICATIVO, AMMONTANO MEDIAMENTE A CIRCA 1 MILIONE DI PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI L'ANNO.

FUNZIONI DI AMMINISTRAZIONE ATTIVA A LIVELLO LOCALE, DISCIPLINA DI ALCUNI PROFILI ESSENZIALI DELLA VITA PORTUALE QUALE CONTRIBUTO AL CORRETTO E SICURO SVOLGIMENTO DEI TRASPORTI MARITTIMI, NONCHÉ DI PREVENZIONE E LOTTA ALL'INQUINAMENTO MARINO LEGATO O DOVUTO AD ATTIVITÀ MARITTIME.

IN QUESTO QUADRO I COMANDANTI DEI PORTI RAPPRESENTANO SICURAMENTE UN ATTORE FONDAMENTALE DELL'ECONOMIA NAZIONALE ED ATTUANO QUELLA FUNZIONE DI RACCORDO CHE REALIZZA E FAVORISCE IL PIENO ESERCIZIO DI QUELLA CHE DEFINIREI LA *“FUNZIONE MARITTIMA”* DELLO STATO PER GLI USI CIVILI DEL MARE CODIFICATA A LIVELLO EUROPEO NELLE FUNZIONI DI GUARDIA COSTIERA.

8. I SISTEMI DI MONITORAGGIO DEL TRAFFICO MARITTIMO

UN ALTRO PILASTRO A SUPPORTO DEL SISTEMA TECNICO OPERATIVO DELLA GUARDIA COSTIERA, MA CON RIFLESSI ESSENZIALI ANCHE SULL'EFFICIENZA DELLA GESTIONE AMMINISTRATIVA DEL COMPARTO MARITTIMO CIVILE, È COSTITUITO DAI SISTEMI DI MONITORAGGIO ED INFORMAZIONE SUL TRAFFICO MARITTIMO NAVALE IN USO E GESTITI DAL COMANDO GENERALE, NOTI COME **VESSEL TRAFFIC MONITORING INFORMATION SYSTEM (VTMIS – NAZIONALE)**, PREVISTO DAL DECRETO LEGISLATIVO 19 AGOSTO 2005, N. 196 , *“ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2002/59/CE RELATIVA ALL'ISTITUZIONE DI UN SISTEMA COMUNITARIO DI MONITORAGGIO E DI INFORMAZIONE SUL TRAFFICO NAVALE”*.

IL COMANDO GENERALE, PER CONTO DEL MIT, HA, INFATTI, REALIZZATO E GESTISCE IN VIA ESCLUSIVA SISTEMI PER L'ACQUISIZIONE E LO SCAMBIO DELLE INFORMAZIONI RELATIVE ALLE NAVI, PROVVEDENDO ANCHE AL LORO INOLTRO VERSO LE ALTRE AMMINISTRAZIONI NAZIONALI (TRA CUI QUELLE PREPOSTE ALLA DIFESA NAZIONALE E ALLA SICUREZZA PUBBLICA) E CON GLI ALTRI STATI DELL'UNIONE EUROPEA E PIÙ IN GENERALE IN AMBITO

INTERNAZIONALE.

È UN SISTEMA CHE NASCE ALL'INDOMANI DEI GRANDI SINISTRI MARITTIMI DEGLI ANNI '90 (ERIKA, PRESTIGE ED HAVEN) CON FINALITÀ DI ANTICOLLISIONE OVVERO DI INDIVIDUARE LA POSIZIONE DELLE NAVI AL FINE DI PRESTARE LORO SOCCORSO O ASSISTENZA ED EVITARE INCIDENTI.

OLTRE ALLE FUNZIONI DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E SAR, IL SISTEMA HA ANCHE NUMEROSE APPLICAZIONI IN CAMPO AMBIENTALE TRA CUI LA POSSIBILITÀ DI SCOPERTA DI INQUINAMENTI ATTRAVERSO LA VERIFICA E MONITORAGGIO DELL'ORIGINE DI SVERSAMENTI DA NAVE DI SOSTANZE NOCIVE PER L'AMBIENTE.

TUTTAVIA, PROPRIO GRAZIE A QUESTI SISTEMI OGGI È POSSIBILE DIGITALIZZARE LA TRASMISSIONE DEI DATI DALLE NAVI SEMPLIFICANDO E VELOCIZZANDO LE PRATICHE AMMINISTRATIVE DI ARRIVO E PARTENZA DAI PORTI NAZIONALI E UNIFORMARLE A QUELLE DI TUTTI I PORTI DELL'UNIONE EUROPEA.

IL COMANDO GENERALE ATTRAVERSO QUESTO SISTEMA DENOMINATO **PMIS (PORT MANAGENMENT INFORMATION SISTEM)** COSTITUISCE IL NODO PRINCIPALE PER LO SCAMBIO E CONDIVISIONE DELL'INTERFACCIA MARITTIMA NAZIONALE DEI DATI NAVE-TERRA E PER L'INOLTRO AI SISTEMI IN USO ALLE ALTRE AMMINISTRAZIONI (AD ESEMPIO CON L'AGENZIA DELLE DOGANE).

CON LEGGE N. 156 DEL 20 NOVEMBRE 2021, SI È DATA, INOLTRE, COMPIUTA ATTUAZIONE NELL'ORDINAMENTO INTERNO ALLE PREVISIONI DEL REGOLAMENTO (UE) 2019/1239 DEL PARLAMENTO

EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 20 GIUGNO 2019, CHE ISTITUISCE UN SISTEMA DI INTERFACCIA UNICA MARITTIMA EUROPEA, CHE HA INDIVIDUATO NEL **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA**, L'AUTORITÀ NAZIONALE COMPETENTE CHE AGISCE COME COORDINATORE NAZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DELL' INTERFACCIA UNICA MARITTIMA EUROPEA.

UN SISTEMA CHE TRA I SUOI INDUBBI BENEFICI HA QUELLO DI VELOCIZZARE LE OPERAZIONI PORTUALI, SEMPLIFICANDO LE PROCEDURE AMMINISTRATIVE E DIMINUENDO LA CONGESTIONE DEI PORTI, CON CONSEGUENTI POSITIVI EFFETTI ANCHE SUL PESO AMBIENTALE CHE COMUNQUE LE ATTIVITÀ PORTUALI PORTANO CON SÈ.

9. LA PROIEZIONE INTERNAZIONALE

IL MARE ED I TRASPORTI MARITTIMI, PER LORO NATURA, SONO INTRINSECAMENTE CARATTERIZZATI DA NORME, CONSUETUDINI E RAPPORTI DI LIVELLO INTERNAZIONALE.

GLI SCENARI ATTUALI IMPONGONO ALLA GUARDIA COSTIERA, QUALE ELEMENTO DEL SISTEMA PAESE, DI OPERARE IN CONTESTI MARITTIMI CHE TRAVALICANO I CONFINI NAZIONALI E CHE RICHIEDONO NECESSARIAMENTE LO SVILUPPO ED IL MANTENIMENTO DI RELAZIONI INTERNAZIONALI STRUTTURATE E CONSOLIDATE.

IN QUEST'ULTIMO DECENNIO LE INIZIATIVE DI *COAST GUARD COOPERATION* SI SONO MOLTIPLICATE E RAFFORZATE NEL QUADRO COERENTE DELLO SVILUPPO E DEL PROCESSO DI INTEGRAZIONE EUROPEA.

L'APPARTENENZA ALLA "FAMIGLIA" DELLE GUARDIE COSTIERE EUROPEE, LA PROIEZIONE NEL MEDITERRANEO, LO SGUARDO A BACINI STRATEGICI QUALI QUELLO ADRIATICO, IONICO E TIRRENICO ED IL RAFFORZAMENTO DELLA COOPERAZIONE CON OMOLOGHE ORGANIZZAZIONI DI GUARDIA COSTIERA, SONO SOLO ALCUNE DELLE LINEE DI SVILUPPO SU CUI IL MINISTERO E IL COMANDO GENERALE STANNO PUNTANDO IN QUESTI ANNI.

LA PARTECIPAZIONE A PROGETTI DI *CAPACITY BUILDING*, DA ULTIMO ANCHE CON L'UCRAINA, E LA PRESENZA DI MEZZI AERONAVALI AD OPERAZIONI ED ESERCITAZIONI INTERNAZIONALI, NONCHÈ IL DISTACCO DI NOSTRO PERSONALE PRESSO AGENZIE E ISTITUZIONI EUROPEE E INTERNAZIONALI, SONO LA CIFRA DELLA PROIEZIONE INTERNAZIONALE ORMAI ACQUISITA DALLA NOSTRA GUARDIA COSTIERA.

IL NOSTRO PERSONALE OPERA PRESSO LE AGENZIE EUROPEE.

- A LISBONA PER LA EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY (EMSA);
- A VIGO PER L'EUROPEAN FISHERIES CONTROL AGENCY (EFCA);
- A VARSAVIA PER L'EUROPEAN BORDER AND COAST GUARD AGENCY (FRONTEX);

INOLTRE ABBIAMO RAPPRESENTANTI:

- A BRUXELLES PRESSO LA RAPPRESENTANZA PERMANENTE D'ITALIA IN UNIONE EUROPEA;
- A LONDRA PRESSO L'AMBASCIATA D'ITALIA PER SEGUIRE LE ATTIVITÀ DELL'INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO);

- A TRIPOLI PRESSO LA MISSIONE EUBAM LIBIA.

IL COMANDO GENERALE IN AMBITO IMO SEGUE E PRENDE PARTE AI LAVORI DI TUTTI I COMITATI E SOTTO - COMITATI DI INTERESSE SULLA PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE DELLE NAVI, SUI REQUISITI DEI SISTEMI ED EQUIPAGGIAMENTI ANTINCENDIO E DEI MEZZI DI SALVATAGGIO, SULLA CERTIFICAZIONE DELLA NAVE, SULLA PROMOZIONE DEL LAVORO MARITTIMO, CONTRIBUISCE ALLA REVISIONE DELLE DISPOSIZIONI DI RILEVANTE IMPATTO SUL TRASPORTO MARITTIMO INTERNAZIONALE E A TUTTE LE INIZIATIVE DELL'AGENZIA INTERNAZIONALE DELLE NAZIONI UNITE.

IN AMBITO UNIONALE SEGUIAMO DIRETTAMENTE I LAVORI DI SVILUPPO NORMATIVO NEGLI AMBITI DELLA "SAFETY", DELLA "MARITIME SECURITY", DEL "PORT STATE CONTROL", DEGLI "EQUIPAGGIAMENTI MARITTIMI E SORVEGLIANZA SUL MERCATO" E DEL "RICICLAGGIO DELLE NAVI".

A QUESTI COMITATI PARTECIPIAMO CON NOSTRI ESPERTI CHE COADIUVANO, TECNICAMENTE I MENZIONATI ORGANI PER LE MATERIE DI COMPETENZA ESCLUSIVA DELLA COMMISSIONE EUROPEA.

IN AGGIUNTA SIAMO PRESENTI NEI GRUPPI TEMATICI COORDINATI DA EMSA PER LO SVILUPPO DI TUTTE LE LINEE GUIDA DI SUPPORTO ALLA CORRETTA IMPLEMENTAZIONE DELLE DIRETTIVE E DEI REGOLAMENTI (CE).

IL QUADRO SINORA DESCRITTO TROVA LA SUA CORNICE E LA SUA COERENZA SISTEMATICA NELL'AGGIORNAMENTO DELLA STRATEGIA PER LA SICUREZZA MARITTIMA DELL'UE E DEL RELATIVO PIANO

D'AZIONE, AGGIORNATA IL 10 MARZO ULTIMO SCORSO DALLA COMMISSIONE EUROPEA.

UN PIANO DI AZIONE CHE RAFFORZA LA NECESSITÀ DI INTENSIFICARE LA COOPERAZIONE A LIVELLO DELL'UE IN MATERIA DI FUNZIONI DI GUARDIA COSTIERA, PROMUOVENDO LO SVILUPPO DI OPERAZIONI MARITTIME MULTIFUNZIONALI IN PIÙ BACINI MARITTIMI IN TUTTA L'UNIONE. A TAL FINE NELLO STESSO PIANO SI LEGGE CHE L'UE HA ISTITUITO UNA COOPERAZIONE INTERAGENZIE TRA L'EFCA, L'EMSA E FRONTEX AL FINE DI SOSTENERE LE AUTORITÀ NAZIONALI DI GUARDIA COSTIERA, ANCHE NEL SETTORE DELLA CONOSCENZA SITUAZIONALE MARITTIMA.

AD OGGI LA GUARDIA COSTIERA ITALIANA PUÒ RAPPRESENTARE A LIVELLO EUROPEO BEN 8 DELLE 11 FUNZIONI DI GUARDIA COSTIERA EUROPEA, COSÌ COME EFFETTIVAMENTE CONCEPITO DAI VERTICI DELLE STESSE ISTITUZIONI EUROPEE.

10.CONCLUSIONI

MI ACCINGO A TERMINARE IL MIO INTERVENTO.

A DISTANZA DI QUASI 158 ANNI DALLA LORO ISTITUZIONE LE CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA SI SONO NOTEVOLMENTE EVOLUTE, AMPIATE E CONSOLIDATE SIA A LIVELLO NAZIONALE CHE EUROPEO ED INTERNAZIONALE, CONCORRENDO IN MODO EFFICACE ALLA SALVAGUARDIA E PROMOZIONE DEGLI INTERESSI NAZIONALI SUL MARE.

L'ATTUALE CONTESTO GEOPOLITICO E GLI INDIRIZZI EUROPEI RAFFORZANO TALE VISIONE ANCHE CON RIFERIMENTO ALLE PROSPETTIVE FUTURE CONFERMANDO CHE **DALL'EFFICACIA E DALLA**

SICUREZZA DEI TRASPORTI MARITTIMI E DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI DIPENDONDO BUONA PARTE DEGLI INTERESSI NAZIONALI.

LA GUARDIA COSTIERA E LE CAPITANERIE RAPPRESENTANO UNA ORGANIZZAZIONE MODERNA CHE **GUARDA AL FUTURO** E CHE PER QUESTO SI STA ATTREZZANDO PER RISPONDERE AL MEGLIO ALLE NUMEROSE SFIDE DEL SETTORE MARITTIMO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE.

IL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA (DEF) 2022, E SPERIAMO ANCHE QUELLO DI PROSSIMA ED IMMINENTE ADOZIONE, HA INDICATO LE LINEE DI SVILUPPO DELLA GUARDIA COSTIERA, IDENTIFICANDO **L'AMMODERNAMENTO ED EFFICIENTAMENTO DELLE NOSTRE COMPONENTI OPERATIVE (NAVALE ED AEREA)**, **LO SVILUPPO DELLA CAPACITÀ DELLE PROPRIE RETI DI MONITORAGGIO DEL TRAFFICO MARITTIMO** E LA **MODERNIZZAZIONE E SOSTENIBILITÀ DELLE PROPRIE INFRASTRUTTURE** COME PUNTI CENTRALI DI QUESTO PROCESSO DI EVOLUZIONE E SVILUPPO.

MA IL DEF IDENTIFICA ANCHE UN ALTRO ASSET STRATEGICO DA POTENZIARE E SVILUPPARE, QUELLO DEL **PERSONALE DEL CORPO** LA CUI CAPACITÀ E PROFESSIONALITÀ TROVANO RISCONTRO OGNI GIORNO SUL CAMPO CON DIMOSTRAZIONI CONCRETE.

SIAMO UN CORPO NUMERICAMENTE PICCOLO, COMPLESSIVAMENTE DI 10.200 UOMINI E DONNE, AD ALTA SPECIALIZZAZIONE: LO SVILUPPO DELLA DIGITALIZZAZIONE E DELLO SNELLIMENTO DEI PROCESSI NON PORTERÀ CON SÈ, ALMENO NON IMMEDIATAMENTE, UN MINORE FABBISOGNO DI PERSONALE, MA ANZI RICHIEDERÀ UNA PARTECIPAZIONE ATTIVA AL PROCESSO IN ATTO DI

RIVOLUZIONE DIGITALE CON PERSONALE SEMPRE PIÙ QUALIFICATO.

PER QUESTO L'OBIETTIVO PROSSIMO SARÀ QUELLO DI ACCEDERE AD UN INCREMENTO PROGRESSIVO DI PERSONALE PER SVOLGERE LE NUMEROSE E SEMPRE PIÙ VITALI FUNZIONI IN CAMPO CIVILE MARITTIMO.

L'ASSETTO ORDINAMENTALE ATTUALE È BEN CALIBRATO E BASATO SULLE SINGOLE ECCELLENZE DELLE FORZE CHE OPERANO IN MARE, SENZA DUPLICAZIONI E SOVRAPPOSIZIONI. EVENTUALI PROCESSI DI INTEGRAZIONE E POLARIZZAZIONE AVREBBERO L'EFFETTO DI APPIATTIRE LE SPECIFICITÀ ED ABBASSARE IL RATING DI PERFORMANCE.

UNA DELLE NOSTRE PRINCIPALI QUALITÀ È LA FLESSIBILITÀ E LA CAPACITÀ DI ADATTARCI AI CAMBIAMENTI, QUALITÀ PREZIOSE IN UNO SCENARIO FUTURO CHE, ANCHE PER I TRASPORTI E LA LOGISTICA MARITTIMA, SARÀ CARATTERIZZATO DA INSTABILITÀ E PROSPETTIVE DI BREVE TERMINE.

LA GUARDIA COSTIERA HA DIMOSTRATO LA LUNGIMIRANZA E LA CAPACITÀ DI EVOLVERE E MODIFICARE I SUOI ASSETTI ORDINAMENTALI ED ORGANIZZATIVI, IN ARMONIA CON LE ESIGENZE DEI CITTADINI E DELLA SOCIETÀ, NELL'INTERESSE ESCLUSIVO DEL PAESE, IN UN PROCESSO VIRTUOSO CHE È TUTT'ORA IN ATTO E, CHE IN NOME DI QUELL'INTERESSE, SAREBBE UTILE ASSECONDARE ED ACCOMPAGNARE ANCHE NEI PROSSIMI ANNI.

VI RINGRAZIO PER LA VOSTRA ATTENZIONE E COLGO INFINE, L'OCCASIONE PER ESPRIMERVI LA MIA PERSONALE GRATITUDINE E QUELLA DI TUTTE LE DONNE E GLI UOMINI DEL CORPO CHE HO L'ONORE DI RAPPRESENTARE PER L'ATTENZIONE CONCESSAMI CON L'INVITO AD

OSPITARVI NELLA NOSTRA SEDE DEL COMANDO GENERALE DELLE
CAPITANERIE DI PORTO.