

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
EDMONDO CIRIELLI

La seduta comincia alle 14.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione del Contrammiraglio Vincenzo Melone, Capo I reparto personale del Comando generale delle Capitanerie di porto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul reclutamento del personale militare dei ruoli della truppa a dieci anni dal decreto legislativo n. 215 del 2001, l'audizione del Contrammiraglio Vincenzo Melone, Capo I reparto personale del Comando generale delle Capitanerie di porto.

Prima di iniziare l'audizione intendo ringraziare per la partecipazione il capitano di vascello Arturo Faraone del reparto personale.

Do la parola al Contrammiraglio Melone per svolgere la sua relazione, al termine della quale potranno fare seguito eventuali domande e quesiti formulati dai colleghi, nonché la replica del nostro gradito ospite.

VINCENZO MELONE, *Capo I reparto personale del Comando generale delle Capitanerie di porto.* Grazie, presidente, per l'opportunità che ci viene data di parlare dell'argomento della professionalizzazione.

Anticipo, ma è già noto, che di fatto il decreto legislativo n. 215 del 2001 e le successive norme che si sono nel tempo stratificate non hanno comportato una contrazione del personale delle capitanerie di porto e della Guardia costiera, come è avvenuto anche per i carabinieri. A suo tempo, infatti, il legislatore ha riconosciuto a tali corpi — garantendo personale qualificato e nel numero giusto — l'assolvimento di determinati compiti di carattere istituzionale, che tra breve illustrerò in maniera molto sintetica.

Il Corpo delle capitanerie di porto nasce nel 1865. Esso, quindi, ha 147 anni di storia. Con la legge finanziaria del 1992 viene di fatto soppresso il Ministero della marina mercantile, che era un *unicum* per tutte le questioni di carattere marittimo, e le relative competenze « splittano » presso altri dicasteri.

In particolare, l'Ispettorato centrale per la difesa del mare transita al Ministero dell'ambiente e della difesa del territorio e del mare e la Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura al Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali.

Pertanto, strutture che prima vedevano una sola regia a livello centrale e a livello politico da parte del Ministero della marina mercantile, di fatto ora vedono una pluralità di attori a livello politico.

Per il personale delle capitanerie di porto non è cambiato nulla, perché di fatto, pur essendo un corpo della Marina militare, assolviamo ai compiti propri di questi tre dicasteri e di altri di cui poi

parlerò. Le capitanerie di porto, quindi, sin da allora non sono altro che lo sportello unico per tutti gli utenti del mare, perché in Capitaneria di porto, che è la struttura periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, trovano risposta sia i pescatori per quanto riguarda le questioni di pesca, sia chi va in mare per quanto riguarda la sicurezza della navigazione. La Capitaneria garantisce per le questioni marittime, su cui poi scenderò nel dettaglio, l'unicità nei confronti del cittadino. Essa ha, però, tre referenti politici.

Il Corpo delle capitanerie di porto è incardinato, pur essendo un corpo della Marina militare, all'interno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Comando generale è infatti un centro di spesa e di responsabilità amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ragion per cui il bilancio del Corpo delle capitanerie proviene dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'acquisto dei mezzi, per le spese di funzionamento e via elencando.

Che cosa fa il Corpo per conto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti? Prima di tutto sicuramente effettua il comando dei porti, ancorché condividendo alcune competenze con le Autorità portuali, laddove sono presenti. Tuttavia, la missione principale e più importante è quella della salvaguardia della vita umana in mare, come è, purtroppo, all'ordine delle cronache in questo periodo per quanto riguarda il disastro della nave *Concordia*, a tutti noto.

Il Corpo delle capitanerie di porto, quindi, sovrintende — da un punto di vista operativo — all'attività di coordinamento delle operazioni di soccorso, il *social rescue*, fatta salva la responsabilità politica che compete al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Si tratta di un'attività che ci viene riconosciuta a livello internazionale e che è svolta con professionalità e capacità. In ultimo, ma solo in ordine di tempo, l'IMO (International Maritime Organisation) ha assegnato per l'anno 2011 un riconoscimento internazionale di *Exceptional Bra-*

very at Sea per gli episodi di eccezionale coraggio in mare svolto dalla Guardia costiera soprattutto a Lampedusa.

Quale altra attività svolgono le capitanerie per il Ministero delle infrastrutture? Ricordiamo la sicurezza della navigazione, nelle due accezioni di *safety* e *security*, la gestione del personale marittimo, il diporto, le matricole delle navi e via elencando. Sono tutti settori propri di questo dicastero.

Come accennato, il Corpo dipende anche dal Ministero dell'ambiente, perché per conto di tale Ministero esso ha la competenza per quanto riguarda la tutela delle aree marine e del mare nella sua globalità. Infatti, nel caso di un incidente che procuri inquinamento del mare è il comandante della capitaneria di porto che ha la direzione delle operazioni per gli interventi di bonifica e di abbattimento. Ovviamente, quando siamo di fronte a un'emergenza di carattere nazionale, come quella che stiamo vivendo e che riguarda la nave *Concordia*, il soggetto che ha la responsabilità è la Protezione civile, che detiene la direzione strategica delle operazioni.

Anche l'attività che il Corpo svolge per il Ministero dell'ambiente è rilevante, al punto che all'interno del medesimo ministero c'è un reparto ambientale marino il cui caporeparto dipende direttamente dal ministro.

Lo stesso discorso vale per il Ministero delle politiche agricole. Il comando generale spetta al Centro controllo nazionale pesca. Per quanto riguarda le questioni di pesca e l'esercizio in mare, come la distanza di pesca dalla costa, la tipologia delle reti, il tipo di pescato, nonché la commercializzazione dei prodotti ai fini della tutela della salute dei cittadini, il Corpo svolge un'attività a 360 gradi. Anche in questo caso esso ha, nell'ambito del Ministero delle politiche agricole, un reparto pesca marittima il cui caporeparto dipende dal ministro.

C'è poi un'attività concorsuale che il Corpo fornisce al Ministero dell'interno, soprattutto per quanto riguarda la questione dell'immigrazione clandestina. In

tal senso il Corpo è presente in realtà estere con unità navali a richiesta dei rispettivi Governi. Mi riferisco alla Spagna e alla Grecia, che hanno rivolto alla Comunità europea e per essa all'agenzia Frontex, che ha la tutela delle frontiere in merito all'immigrazione clandestina, la richiesta di impiego di unità navali del Corpo, per esempio anche in Senegal.

Vorrei ora compiere un passo indietro, ritornando al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Una funzione che il Corpo svolge per conto del ministero è il sistema di controllo del traffico in mare, ossia la gestione di tutti i sistemi tenuti a controllare il traffico in mare.

In particolare, in relazione a questo aspetto, il Corpo ha avuto da parte dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) il mandato di gestire il sistema AIS (*Automatic identification System*), di cui avete sentito tanto parlare in questi giorni, per conto di tutti i Paesi europei che si affacciano sul Mediterraneo allargato. Il *server* di questo sistema di controllo del traffico si trova nella centrale operativa presso il Comando generale. Accanto a questo sistema ci sono altri sistemi di controllo del traffico e tutti insieme concorrono a creare un unico sistema integrato per le informazioni.

Qual è la missione di questi sistemi di controllo del traffico? Essa riguarda innanzitutto la sicurezza e la navigazione, la tutela ambientale e la *security* anche dal punto di vista della prevenzione di eventuali attacchi terroristici.

Sottolineo che si tratta di prevenzione e non di attività di intervento, le quali sono proprie delle Forze armate e delle Forze di polizia nei rispettivi settori di competenza. Parlo di attività preventiva, perché il Comandante generale è autorità nazionale competente in materia di *security* ai fini preventivi.

Un'altra attività del Corpo è quella dell'archeologia subacquea che viene svolta per conto del Ministero per i beni e le attività culturali.

Oltre che nei confronti delle Forze armate e delle Forze di polizia, il Corpo ha un dipartimento anche all'interno della

Protezione civile; tale dipartimento si occupa proprio delle emergenze in mare e facilita l'eventuale passaggio di consegne e di competenze, nel momento in cui si passa da un'emergenza locale a un'emergenza nazionale, come quella recente prima ricordata.

Ho sintetizzato moltissimo le competenze delle capitanerie di porto, ma comprendete bene che tutte le funzioni che si svolgono in mare e che riguardano il *cluster* marittimo nella sua globalità — ovvero la sicurezza della navigazione nei due aspetti di *safety* e *security*, il *search and rescue*, la tutela del personale marittimo, la tutela ambientale, la vigilanza pesca — hanno come punto di riferimento il Corpo delle capitanerie di porto, praticamente da sempre. Il fatto che tali competenze da un'unica regia che, come ricordavo, spettava al Ministero della marina mercantile, siano di fatto « splittate » nei confronti di altri tre dicasteri non ha tuttavia cambiato l'ambito delle competenze proprie del Corpo.

Concludo la mia relazione, che ho voluto illustrare rapidamente, soffermandomi su quanto stabilito dal legislatore nel 2001, riconoscendo di fatto la trasformazione — in un rapporto uno a uno — del personale di leva in quello delle capitanerie di porto. Si tratta di un numero significativo, perché parliamo di 3.500 militari di leva, ossia di un terzo di tutta la forza del Corpo, che ammonta in totale a 10.500 uomini, poco meno dei vigili urbani di Roma, tanto per avere una dimensione. Questo è stato per noi un grandissimo vantaggio, perché siamo passati, attraverso e grazie alla professionalizzazione, ad avere non più personale di leva, ma professionisti, perché i membri sono stati sostituiti con altrettanti professionisti. Di fatto, quindi, la truppa, che è pari a 5.250 uomini e donne, corrisponde al 50 per cento della forza totale.

Mi fermo qui. Rimango a disposizione, presidente, per ulteriori approfondimenti, se richiesti. Grazie per l'attenzione.

PRESIDENTE. Grazie, Contrammiraglio Melone.

Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

FILIPPO ASCIERTO. Rivolgo un ringraziamento alla Capitaneria di porto per tutto il lavoro che sta svolgendo, non da oggi, ma da sempre, in mare e sulle nostre coste.

Vorrei innanzitutto domandare al contrammiraglio se ritiene che sia urgente una riforma della Capitaneria di porto per darle una configurazione più simile a una Forza di polizia. Voi svolgete, in realtà, più che un'attività militare una funzione di tutela dell'ordine in mare e di controlli tipici dell'attività di Polizia giudiziaria.

Non ritiene, inoltre, che oggi ci siano alcune sovrapposizioni nel tipo di attività che svolgete? Peraltro, in alcuni casi le attività della Capitaneria di porto a terra sono in sovrapposizione con altre attività. Per esempio, mi riferisco ai controlli sul commercio, che, anche se legato al pesce, è pur sempre commercio. Mi risultano addirittura controlli della Capitaneria di porto in ristoranti.

Tale controllo si sovrappone, dunque, ai già numerosi controlli che ogni esercizio può avere. Per evitare sovrapposizioni ritiene che una nuova legge di riordino dell'intero Corpo possa aiutare a rendere meno burocrattizzato il settore e a fare maggiore chiarezza?

VINCENZO MELONE, *Capo I reparto personale del Comando generale delle Capitanerie di porto*. Ringrazio l'onorevole Ascierio per la domanda.

Come è noto, in base all'articolo 1235 del Codice della navigazione, gli ufficiali, i sottufficiali e il personale di truppa del Corpo delle capitanerie di porto sono ufficiali e agenti di Polizia giudiziaria. È ovvio che sia così, perché, esercitando attività di controllo, la funzione di Polizia giudiziaria diventa importante e fondamentale.

Sinceramente, io non vedo sovrapposizioni. Esaminiamo distintamente le attività in mare e quelle a terra. In mare ognuno sa esattamente quali sono le rispettive

competenze e, pertanto, viene riconosciuta la competenza e, quindi, il « potere », in senso buono, di coordinare.

Mi spiego meglio. Quando noi effettuiamo un'operazione di *search and rescue*, ci avvaliamo delle unità navali e delle forze presenti in mare. Per esempio, l'unità della Guardia di finanza è stata contattata dalla Capitaneria di porto di Livorno, perché era in mare e si sapeva che era in mare, per poterla indirizzare presso la nave *Concordia*. Poi sono seguiti tutti gli altri mezzi.

La competenza e la responsabilità sono in capo alle capitanerie per quanto riguarda il *search and rescue* (SAR). Questo fatto è riconosciuto dalle altre forze che lavorano in mare. C'è, quindi, una sinergia per affrontare le problematiche.

Ancora, per quanto riguarda l'immigrazione clandestina, si sa benissimo che, con il provvedimento discendente dalla legge Bossi-Fini, il decreto interministeriale e l'accordo tecnico operativo, sono stati riconosciuti due soggetti per quanto riguarda il controllo in mare: nelle acque territoriali e nella zona contigua la Guardia di finanza coordina tutte le unità presenti in mare ai fini del contrasto dell'immigrazione. Se l'attività diventa di SAR, spetta alla Capitaneria.

In alto mare, invece, oltre le 24 miglia, ancorché la zona contigua non sia stata dichiarata, è la Marina militare che sovrintende a un'attività di coordinamento.

Ho semplificato la situazione per affermare che le competenze e le responsabilità sono codificate e che, quindi, non c'è sovrapposizione.

A terra, essendo ufficiali agenti di Polizia giudiziaria — lei ha citato l'esempio dell'attività di controllo di pesca — il Corpo svolge i controlli nei ristoranti, nei centri di smercio, nei mercati ittici e andiamo anche a Milano a controllare. È una logica conseguenza della competenza che il Corpo ha in materia di pesca.

Tuttavia, non svolgiamo tale attività da soli, perché vi coinvolgiamo i veterinari e l'ASL. Andiamo insieme e ognuno opera per i rispettivi settori di competenza. Il

sottomisura, in relazione alla dimensione dei pesci pescati, è una delle attività che andiamo a verificare.

Lo stesso vale anche per la frode in questo campo. Se il pangasio viene spacciato per merluzzo, si tratta di una frode ed è un'attività che noi andiamo in ogni caso a riscontrare. Anche in questo caso, comunque, non c'è sovrapposizione.

PRESIDENTE. Volevo porre anch'io una domanda, contrammiraglio, più rivolta al tema dell'indagine conoscitiva per cui l'abbiamo chiamata, ossia quello del funzionamento della legge sulla professionalizzazione.

Mi interesserebbe sapere come i giovani che provengono dalle Forze armate come volontari in ferma breve, uomini e donne, si sono inseriti al termine del loro percorso di un anno o di quattro anni all'interno del Corpo e quali sono le valutazioni (positive o negative) anche se immagino che voi avrete le vostre preferenze. Restano specificamente soltanto coloro che già svolgono il servizio da voi?

VINCENZO MELONE, Capo I reparto personale del Comando generale delle Capitanerie di porto. Noi effettuiamo l'arruolamento secondo i canoni dettati dalla Forza armata, come immagino sia già stato illustrato dal collega dello stato maggiore, capo del reparto personale nell'audizione che ha recentemente svolto.

Il processo parte con l'arruolamento dei volontari a ferma prefissata per un anno (VFP1). Sul personale vincitore di questo concorso, durante la frequenza del corso che si svolge a Maricentro Taranto, viene effettuata la divisione delle categorie tra nocchieri di porto, capitani di porto e coloro che sono destinati al Corpo Equipaggi della Marina Militare (CEMM).

Il personale delle capitanerie di porto, nell'anno del VFP1 — purtroppo la rafferma non c'è più e poi magari aprirà una piccola parentesi — può partecipare al concorso per passare al VFP4, ossia alla ferma volontaria per quattro anni.

Anche in quel caso il concorso, che è indetto e svolto sempre nell'ambito della

Forza armata, prevede la possibilità di indicare l'impiego presso il Corpo delle capitanerie di porto. Coloro che vincono il concorso svolgono il servizio nelle capitanerie di porto per quattro anni. Poi la ferma viene continuamente rinnovata fino a che non si passa in servizio permanente. Noi abbiamo calibrato gli arruolamenti, i concorsi per VFP4, per fare in modo che un giovane che trova un'attività lavorativa e che ha piacere di rimanere nell'ambito delle capitanerie di porto non venga dopo i quattro anni mandato a casa.

Scatta, dunque, un meccanismo di rinnovo per un anno, due anni e tre anni fino a che il soggetto non viene assunto in maniera definitiva e passa in servizio permanente.

Questa forma di azzeramento, che ha riguardato anche i volontari a ferma breve — prima c'erano i volontari a ferma breve, ossia volontari triennali — nel 2012 sarà completata. Pertanto nel 2012 tutti i giovani che erano VFP4 e che hanno rinnovato negli anni questa forma di rapporto a contratto a tempo determinato, saranno tutti — passatemi il termine — a contratto a tempo indeterminato e passeranno in servizio permanente.

Da noi non provengono membri da altre Forze armate o dalle Forze di polizia. È il contrario.

PRESIDENTE. Invece dalla Marina militare proviene qualcuno verso di voi, oppure non c'è impermeabilità? Vorrei capire la questione.

VINCENZO MELONE, Capo I reparto personale del Comando generale delle Capitanerie di porto. No. Da questo punto di vista no. Ci sono alcuni casi specifici. Per esempio, se parliamo di ufficiali di stato maggiore che perdono l'idoneità. Io sono un esempio: sono un ex ufficiale dello stato maggiore della Marina che, a causa della vista — a suo tempo, purtroppo, venuta meno — è transitato nel Corpo delle capitanerie di porto, ma sono casi specifici. Per i volontari ciò non avviene.

Oppure è successo che, proprio con la professionalizzazione nel 2001, la situa-

zione di esubero della Forza armata Marina, che era in contrazione, così come lo è oggi, determinò il passaggio di 800 sottufficiali nelle capitanerie di porto.

AUGUSTO DI STANISLAO. Rispetto a tanta storia, c'è altrettanta prospettiva? In una dimensione meno provinciale e meno regionale e, quindi, in una dimensione europea, quali ambizioni coltivate? Altrimenti non si riesce a capire che di che cosa parliamo veramente.

Non mi convince poi, e lo ammetto francamente, il tema della sicurezza preventiva. Sono in tanti a voler fare sicurezza e credo che alla fine andremo a cozzare, guarda caso, anche con le guardie giurate. Grazie.

VINCENZO MELONE, *Capo I reparto personale del Comando generale delle Capitanerie di porto*. La ringrazio per le domande, per la prima in particolare, perché mi danno l'opportunità di approfondire una questione che avevo tralasciato semplicemente per una questione di tempo.

Il Corpo ha un respiro internazionale molto forte. Siamo più conosciuti all'estero che in Italia, onorevole. Purtroppo è così, al punto che ufficiali e sottufficiali del Corpo delle capitanerie di porto sono presenti in tutti i consessi internazionali che parlano di sicurezza della navigazione, di tutela ambientale e di questioni marittime. Mi riferisco all'EMSA, alla DG MOVE, all'IMO, a Frontex, alla Direzione generale della pesca, alla CFCA e via elencando.

Tali ufficiali vi si recano non perché c'è il posto tabellare, come ben sappiamo, ma perché sono vincitori di concorso. I nostri ufficiali partecipano insieme a tutti gli altri rappresentanti dei Paesi europei per occupare le posizioni di esperto nazionale distaccato. Noi siamo presenti in questi consessi e ciò ci viene riconosciuto.

Come accennavo prima — lei mi parla del ruolo internazionale delle capitanerie di porto — lei sa bene che le norme nel campo della sicurezza della navigazione, come nel campo ambientale e in quello

della pesca, si emanano a livello europeo, a livello internazionale. Noi andiamo poi a recepire le direttive europee in particolare per questi settori.

Essere presenti a quei tavoli con ufficiali capaci, perché vincitori di concorso — ci tengo a sottolinearlo — significa anche «indirizzare» ciò che, in base alle indicazioni politiche che vengono dai dicasteri per i quali lavoriamo, può facilitare la norma e quanto meno cercare, nel limite del possibile, di prendere in considerazione anche gli interessi nazionali.

Il ruolo delle capitanerie è così importante che la Guardia costiera italiana è presente all'estero con le unità navali, ma non solo. L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) ha dato incarico all'Italia e per essa alla Guardia costiera di realizzare il sistema di controllo del traffico del Mediterraneo allargato. In centrale operativa — le rivolgo al riguardo un invito, presidente, qualora la Commissione avesse piacere di venire a vedere la centrale operativa presso il Comando generale — noi vediamo tutte le unità mercantili superiori a 300 tonnellate che navigano nel Mediterraneo allargato. Parliamo di 7-8 mila unità.

Questa è, rapidamente, la situazione a livello internazionale.

FRANCESCO SAVERIO GAROFANI. La mia domanda è stata sostanzialmente anticipata dal presidente Cirielli e riguardava le modalità del reclutamento, ossia l'oggetto della nostra indagine conoscitiva.

Mi chiedevo soltanto se e come venga valutata una specificità di cui lei ci ha parlato nella vostra azione, nel ruolo che svolgete quotidianamente, ossia come i giovani che entrano a far parte del Corpo vengono valutati e se si tiene conto di particolari requisiti, dovendo scegliere i vincitori del concorso. Grazie.

VINCENZO MELONE, *Capo I reparto personale del Comando generale delle Capitanerie di porto*. Ovviamente, come in tutti i concorsi, deve essere superato un dato sbarramento e, quindi, i candidati

devono avere determinati requisiti, non solo di carattere psicofisico, ma anche in termini di qualità conoscitive.

Se vogliamo limitarci al discorso della truppa, fa certamente testo il voto del diploma, perché con un diploma ottenuto con la sufficienza il candidato non viene nemmeno chiamato al VFP1 ad arruolarsi. Il voto del diploma costituisce, dunque, già uno sbarramento.

Dopodiché, quando i vincitori passano e accedono al VFP4, il personale svolge alcuni corsi di formazione, alla Maddalena in particolare, per i nocchieri di porto, per un periodo di sei mesi. Prima di passare in servizio permanente — anche per passare in servizio permanente bisogna essere vincitori di concorso; ancorché entrino tutti, come vi ho riferito prima, entrano però per aliquote e magari ne prendiamo 60 all'anno — i giovani effettuano un altro

refresh, sempre alla Maddalena, nelle diverse materie di competenza del Corpo delle capitanerie già prima illustrate.

PRESIDENTE. Ringrazio il contrammiraglio Melone per la sua partecipazione ai lavori, nonché tutti i colleghi intervenuti.

Contrammiraglio, le chiedo di lasciarci la sua documentazione, in modo che la possiamo mettere agli atti.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 12 marzo 2012.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

