

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

7.

SEDUTA DI MARTEDÌ 4 APRILE 2023

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **SALVATORE DEIDDA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Amich Enzo (FDI)	10
Deidda Salvatore, <i>presidente</i>	2	Carlone Nicola, <i>Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto</i>	2, 13, 16
Audizione del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, sulle tematiche relative al controllo delle attività marittime e portuali svolto dalle Capitanerie di porto- Guardia costiera (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Frijia Maria Grazia (FDI)	11
Deidda Salvatore, <i>presidente</i> ...	2, 10, 11, 12, 13, 16	Furguele Domenico (Lega)	11
		Ghirra Francesca (AVS)	11
		Iaria Antonino (M5S)	11
		Traversi Roberto (M5S)	12

N. B. Sigla dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Azione - Italia Viva - Renew Europe: A-IV-RE; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Noi Moderati (Noi con L'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE: NM(N-C-U-I)-M; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa: Misto-+E.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
SALVATORE DEIDDA

La seduta comincia alle 13.50.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la resocontazione stenografica e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, sulle tematiche relative al controllo delle attività marittime e portuali svolto dalle Capitanerie di porto-Guardia costiera.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, sulle tematiche relative al controllo delle attività marittime e portuali svolto dalle Capitanerie di porto-Guardia costiera.

Ringrazio l'Ammiraglio Carlone, accompagnato dal Contrammiraglio Giuseppe Aulicino, Capo Reparto - 3° Reparto Piani e Operazioni, per avere accettato l'invito della Commissione e gli cedo volentieri la parola per lo svolgimento della relazione. Benvenuti e bentornati, anzi.

NICOLA CARLONE, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto.* Grazie e buon pomeriggio.

Signor Presidente, onorevoli deputati membri della Commissione, vi ringrazio per la preziosa opportunità di illustrare

ad un così autorevole consesso parlamentare le numerose e 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 e 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 per cento 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 dell'estensione fisica delle acque territoriali: quasi 500 mila 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 e 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, descriverò nel corso del mio intervento più compiutamente.

Iniziamo con l'inquadramento giuridico, con 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 a 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 sulla ricerca e soccorso avvenuta nel 1989, il Corpo inizia ad assumere una postura sempre più operativa, certificata dall'istituzione della componente della Guardia costiera, articolazione operativa del Corpo delle capitanerie di porto, avvenuta con il decreto interministeriale 8 giugno 1989 del Ministero 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 come è oggi.

Le attività e 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 e 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 stanziare 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 del ciclo della *performance*, analogamente a quanto avviene per gli altri centri di responsabilità 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, e operano in regime di dipendenza dal Ministero e con il coordinamento centrale del Comando generale, secondo le previsioni del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190, che regola l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le Capitanerie operano inchieste sulla base di obiettivi di risultato forniti annualmente dal Comando generale, e impiegano coerentemente le relative risorse quali funzionari delegati della 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 e autorità di riferimento a livello europeo per l'Italia nelle emergenze ambientali marine, assumendo nell'imme-

diatezza 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 prodotti provenienti dall'estero) e nei ristoranti a tutela della risorsa dell'intera filiera, dal pescatore al consumatore finale. I nostri ispettori svolgono tale attività dopo un articolato processo di formazione che consente loro 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 dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, che, analogamente a quanto visto per il MASE, assegna al Comando generale dotazioni strutturali dal bilancio annuale e risorse *ad hoc* nella forma di convenzione, generalmente con fondi di matrice europea.

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 e di pesca, il personale del Corpo è in possesso della qualifica di ufficiale e agente di Polizia giudiziaria. Può tuttavia svolgere le medesime funzioni anche in ambiti più estesi, purché sotto la delega dell'autorità giudiziaria precedente: 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.

La struttura organizzativa centrale e periferica. Essa si articola nel Comando generale del Corpo 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 Centre*), 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, nonché centro di coordinamento delle emergenze ambientali e centro di coordinamento e monitoraggio sulla pesca marittima.

Inoltre, in una struttura periferica costituita dalle autorità marittime che vede 15 Direzioni marittime quali ufficio 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 e 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 di personale legato all'attivazione di presidi specifici per il soccorso sui grandi laghi. Sul Lago di Garda, in particolare, è presente un presidio operativo tutto l'anno e da questa estate saremo presenti per tutto l'anno anche sul Lago Maggiore, su richiesta pressante delle autorità territoriali, quale presidio di sicurezza.

La componente operativa navale, aerea e subacquea. L'assetto operativo della Guardia costiera si articola su una componente navale composta da 580 unità, capillar-

mente distribuite lungo i circa 8 mila chilometri di coste nazionali, suddivise tra unità d'altura, unità SAR, unità costiere, unità litoranee.

La parte d'altura vede due navi maggiori multiruolo, nave Dattilo e nave Diciotti, di circa 90 metri, dotate di ponte di volo, caratterizzate da capacità di comando e controllo e in grado di assicurare elevate *performance* di autonomia e permanenza in mare; nave Gregoretti, specializzata nel controllo sulle attività di pesca; nonché tre pattugliatori d'altura di circa 35 metri e tre nuove unità da 34 metri inaffondabili.

La parte d'altura è completata da 22 unità classe Super 200, di circa 25 metri, mentre la parte SAR è composta principalmente da 26 unità d'altura classe 300 e da 86 unità a medio raggio, entro circa 40 miglia dalla costa, classe 800, alle quali si aggiungono altre unità 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 n. 979 del 1982 sulla difesa del mare ed è attualmente articolata in quattro reparti di volo suddivisi tra comandi, basi aeromobili e sezioni volo elicotteri. La Guardia costiera dispone di tre velivoli ad ala fissa, tipo ATR42 *Maritime Patrol* con alta capacità di scoperta di inquinamenti marini, con dotazioni per il telerilevamento ambientale e multispettrale; di un velivolo ad ala fissa, tipo Piaggio 180, per pattugliamenti ad ampio raggio; e di 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 stanziare 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 sull'attività di pesca nonché di ricerca e soccorso in mare H24 tutto l'anno, segnalo anche le attività di evacuazione a mezzo di 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 su cinque nuclei strategicamente distribuiti lungo le coste italiane. I nuclei subacquei sono reparti tecnico-amministrativi con compiti di ricerca e soccorso, vigilanza e controllo sulle aree marine protette, controlli, ispezioni e rilevamenti fotografici di navi, piattaforme, beni archeologici sommersi, monitoraggio del grado di inquinamento delle acque marine, lotta agli abusivismi in ambito demaniale e altro ancora. Operano a supporto dei comandi periferici dei reparti aeronavali 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 di 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 e 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.

Parliamo ora del 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 di carriera del personale del Corpo è invece militare, ed è analogo a quello del personale della Marina Militare. Qualitativamente abbiamo 1.312 ufficiali, 4.226 sottufficiali, 4.643 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 far 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 della *policy* di sviluppo delle Capitanerie di porto, puntando su una sempre più elevata capacità professionale e un crescente livello di specializzazione di tutte le componenti operative e tecnico-amministrative. Le esigenze evolutive di un'amministrazione che cambia e la crescente complessità delle sfide attuali e future ci impongono di valorizzare appieno ogni singola professionalità, bilanciando esperienze, aspirazioni personali, esigenze di impiego e conformandosi ai principi di flessibilità, sostenibilità e qualità.

Un *focus* sul SAR. Consapevole del particolare contesto di questi mesi, di queste settimane, ritengo opportuno fare a beneficio della Commissione un breve *focus* sul SAR nel quadro dei flussi migratori, attività che ben poco ha di ordinario e che vede le strutture organiz-

zative, i mezzi e gli uomini e donne della Guardia costiera massimamente 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 strutturale 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 e 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, e mi riferisco al 2° 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 la

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 premessa 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 cosiddetta 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 mila chilometri 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 prin-

cipali aree geografiche di partenza delle imbarcazioni dei migranti, è divenuto di fatto prassi frequente.

Tale scenario, secondo le regole internazionali vigenti, determina l'insorgere, 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 e assistiti in mare dal 1991 al 2022 è di 1 milione 182 mila.

Come ho accennato parlando dei nostri mezzi navali, tutto questo sta determinando un prematuro e 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.

Parliamo ora delle attività amministrative al servizio del cittadino. Le Capitanerie svolgono anche tutte le attività direttamente collegate alla sicurezza della navigazione, partendo dal rilascio delle certificazioni di sicurezza alle navi battenti bandiera italiana, fino ai controlli sul rispetto delle norme di sicurezza svolti nei confronti delle navi straniere che solcano i nostri porti. Sono queste le 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 (diportisti, semplici cittadini che decidono di trascorrere il proprio tempo di svago nei nostri mari, laghi o lungo le nostre coste).

Chiunque voglia intraprendere un'attività marittima, da chi voglia prendere la patente nautica al marittimo che deve comandare l'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 professionali 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.

I sistemi di monitoraggio del traffico marittimo. È 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 e di informazione sul traffico marittimo navale in uso e gestiti dal Comando generale, noti come *Vessel Traffic Monitoring Information System*, previsti dal decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante 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 (mi riferisco alle motonavi Erika, Prestige e 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 il monitoraggio dell'origine di sversamenti da navi 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 il sistema denominato PMIS (*Port Management Information System*), 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 la legge n. 156 del 20 novembre 2021 si è data inoltre compiuta attuazione nell'ordinamento interno alle previsioni del regolamento comunitario (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 sé.

Per quanto riguarda la proiezione internazionale, il mare e i trasporti marittimi, per loro natura, sono intrinsecamente caratterizzati da norme, consuetudini e rapporti di livello internazionale. Gli scenari attuali impongono alla Guar-

dia costiera, quale elemento del sistema Paese, di operare in contesti marittimi che travalicano i confini nazionali e che richiedono necessariamente lo sviluppo e 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 e il rafforzamento della cooperazione con le 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, nonché 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 lo *European Fisheries Control Agency*, a Varsavia per la *European Border and Coast Guard Agency*; inoltre abbiamo rappresentanti a Bruxelles presso la Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione Europea, a Londra presso l'Ambasciata d'Italia per seguire le attività dell'*International Maritime Organization* (agenzia delle Nazioni Unite per la sicurezza marittima) e a Tripoli presso la missione EUBAM Libya. Inoltre il Comando generale, in ambito IMO, segue e prende parte ai lavori di tutti i comitati e sottocomitati d'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 e 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 equipaggi 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 dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima per lo sviluppo di tutte le linee guida di supporto alle corrette implementazioni delle direttive e dei regolamenti comunitari.

Il quadro sinora descritto trova la sua cornice e la sua coerenza sistematica nell'aggiornamento della strategia per la sicurezza marittima dell'Unione europea 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'Unione europea 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'Unione europea ha istituito una cooperazione inter-agenzie 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 otto delle undici funzioni di Guardia costiera europea, così come effettivamente è concepito dai vertici delle stesse istituzioni europee.

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, ampliate e consolidate sia a livello nazionale che europeo e internazionale, concorrendo in modo efficace alla salvaguardia e promozione degli interessi nazionali sul mare. L'attuale contesto geo-

politico 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 dipendono buona parte degli interessi nazionali. La Guardia costiera e le Capitanerie rappresentano un'organizzazione moderna che guarda al futuro, e che per questo si sta attrezzando per rispondere al meglio alle numerose sfide del settore marittimo nazionale e internazionale.

Il Documento di economia e finanza 2022, e speriamo anche quello di prossima e imminente adozione, ha indicato le linee di sviluppo della Guardia costiera, identificando l'ammodernamento e l'efficientamento delle nostre componenti operative navali ed aeree, lo sviluppo della capacità delle proprie reti di monitoraggio del traffico 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 10.200 uomini e donne ad alta specializzazione. Lo sviluppo della digitalizzazione, dello snellimento dei processi non porterà con sé — 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 a un incremento progressivo di personale per svolgere 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, rispetto alle quali i processi di integrazione e polarizzazione rischierebbero di appiattire le specificità e abbassare il *rating* di *performance*. Una delle nostre principali qualità è la flessibilità e la capacità di adat-

tarsi 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 e organizzativi in armonia con le esigenze dei cittadini e della società, nell'interesse esclusivo del Paese, in un processo virtuoso che è tuttora in atto e che in nome di quell'interesse sarebbe utile assecondare e 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 a ospitarvi nella nostra sede del Comando generale delle capitanerie di porto. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie mille, Comandante.

Chiedo se vi siano deputati che intendano intervenire. Si sono prenotati tutti. Cominciamo dal collega Amich, poi Frijia.

ENZO AMICH. Innanzitutto grazie, Comandante, per la sua relazione, ma soprattutto grazie per la vostra straordinaria quotidianità. Ci teniamo, come intero gruppo di Fratelli d'Italia, a ringraziarvi per il vostro operato: ci rendete orgogliosi non soltanto in ambito nazionale, ma siete di esempio a livello europeo. Grazie di cuore a tutti gli uomini e donne che compongono le Capitanerie.

Vado subito alla domanda. Verso la fine fa proprio riferimento al personale. Abbiamo visto che sempre di più vi viene richiesto, sempre di più sono le azioni e i compiti che dovete andare a svolgere anche nei vari Ministeri, di competenza dei vari Ministeri. Quello che vi chiedo è: secondo voi qual è il personale, il numero di persone che serve per cercare di svolgere al meglio le varie funzioni che dovrete andare a svolgere anche nel futuro prossimo. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Collega Frijia.

MARIA GRAZIA FRIJIA. Grazie, Presidente. Io mi associo a quanto detto dal collega Amich e ci tengo a sottolineare l'ultimo intervento del Corpo della Capitaneria di porto nel salvataggio di 32 immigrati: tra l'altro un salvataggio molto particolare, a dimostrazione del fatto che la Capitaneria di porto è una grande realtà operativa sul nostro territorio e anche oltre, come ha detto bene il Comandante.

Ci tengo a rimarcarlo perché io, tra l'altro, vengo dal Golfo della Spezia, dove la Capitaneria di porto svolge un ruolo molto particolare perché è un golfo che integra veramente tante realtà che lavorano sul mare. Ma oltre alla domanda del mio collega, in virtù del fatto che la Capitaneria di porto svolge moltissimi ruoli e ha tantissimi compiti come ci ha ben detto, Comandante, la domanda che io le pongo non è solo quella sul personale, ma anche in termini di mezzi e soprattutto di mezzi costieri (visto che gli interventi poi si sviluppano spesso e volentieri nei primi 500 metri dalla costa, soprattutto nel periodo estivo), se anche su quel fronte è necessario... Ovviamente lei ha fatto un passaggio dicendo che nella legge di bilancio sono state destinate delle risorse da parte di questo Governo, ma se è necessario destinare ulteriori risorse nell'ammmodernamento dei mezzi che serviranno per andare a svolgere tutte le operazioni. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Il collega Furgiuele.

DOMENICO FURGIUELE. Grazie, Presidente. Ringrazio l'Ammiraglio Carlone per la sua relazione, molto articolata ma abbastanza precisa. Ne approfitto per salutare l'Ammiraglio Aulicino, che abbiamo audito in Commissione in relazione al decreto cosiddetto ONG. Ovviamente ringrazio il Corpo della Guardia costiera, tutto lo staff che vi accompagna, e ovviamente con voi il ringraziamento va a tutti i dipendenti di questo Corpo molto importante.

Nella sua introduzione lei ha parlato dei sistemi che gestite per conto del Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti per il monitoraggio e il controllo dei traffici commerciali. Vorrei chiedere se può spiegarmi meglio come funzionano e quali sono le reali potenzialità di questi sistemi. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Collega Iaria.

ANTONINO IARIA. Grazie, Presidente. Grazie, Ammiraglio. Vi ringraziamo anche per il vostro lavoro, tra l'altro chi fa soccorso in mare merita tutto il nostro rispetto.

La mia domanda verte proprio su questo tema, alla luce appunto dell'applicazione del decreto cosiddetto ONG che ormai ha quattro mesi: dal vostro punto di vista privilegiato, le problematiche relative per esempio al soccorso multiplo e anche alla convivenza con le navi ONG, sono delle problematiche da analizzare ulteriormente? Perché uno dei temi che noi abbiamo sollevato nella discussione di quel decreto-legge era proprio bloccare la possibilità di fare soccorsi multipli. Mi sembra quindi utile fare un po' un'analisi, a quattro mesi dall'attivazione di questo decreto-legge, su come è appunto la situazione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Collega Ghirra.

FRANCESCA GHIRRA. Grazie, Presidente. Anch'io ci tengo a ringraziare l'Ammiraglio Ispettore Capo e l'Ammiraglio Aulicino per la relazione di oggi, ma soprattutto porgere i ringraziamenti - credo da parte di tutti noi - per il lavoro che quotidianamente fate. Vista l'articolazione dell'attività poi del Corpo le curiosità e le domande sarebbero tante. Io provo a concentrarmi; visto che comunque anche le attività sono articolate in funzione, oltre che del MIT, del Ministero della difesa e dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, in funzione appunto delle attività che svolgete.

Anch'io ho una curiosità rispetto al personale, nel senso che voi avete segnalato che avete 833 unità in meno su una pianta organica di 11.200. Mi chiedo intanto se appunto sia una pianta che risponde ancora alle esigenze del Corpo, e

poi quali siano le procedure per le nuove assunzioni e che tipo di formazione sia prevista, vista anche l'alta specializzazione che è richiesta dalle attività che conducete.

La seconda domanda riguarda l'aspetto della prevenzione e repressione degli inquinamenti marini, perché immagino che le repressioni riguardino le sanzioni; mi chiedo sul piano della prevenzione invece quali siano le attività che conducete.

L'ultima domanda riguarda proprio l'attività dei soccorsi in mare, perché avete fatto giustamente riferimento a una base giuridica certa e stabile che si richiama alle norme internazionali ed europee, considerando appunto una responsabilità penale diretta e personale degli operatori. Quindi anche io mi chiedo se sia cambiato qualcosa nelle vostre modalità di intervento dopo l'entrata in vigore del decreto cosiddetto flussi e quale sia la catena di comando: nel senso che abbiamo visto, in particolare con la tragedia che è accaduta a Cutro, l'intervento prioritario della Guardia di Finanza. Quindi, senza nessun intento polemico, vorrei capire chi decide come si interviene in situazioni come quella. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie.

Passo la parola al collega Traversi e ricordo sempre con piacere che mi diede lui, da sottosegretario, la bella notizia dell'ufficio di Villasimius.

ROBERTO TRAVERSI. Grazie, Presidente. Ringrazio l'Ammiraglio per la presentazione che è stata chiarissima, però non rende poi alla fine tutto il lavoro che fate.

Sono anni che lavoriamo insieme, posso proprio dire così. Iniziammo nel periodo del Covid. Abbiamo parlato di situazione ordinaria che è già molto complicata, lo vediamo soprattutto in questo periodo molto difficile, per quanto riguarda la situazione migranti; però anche durante il Covid abbiamo affrontato insieme una sfida davvero epica, che spero nessuno più al Ministero debba fronteggiare.

Premesso questo abbiamo sempre, anche come Movimento 5 Stelle, avuto nel

cuore tutto il sistema della Guardia costiera. Abbiamo visitato diverse Autorità portuali, non abbiamo mai mancato di visitare anche gli uffici delle Capitanerie di porto locali, sempre per far vedere la nostra vicinanza. Già come personale possiamo anche dire che c'è stata un'inversione di numeri dall'ultima legislatura: erano numeri che andavano sempre più riducendosi, invece siamo riusciti a rialzarli, e sono contento delle domande dei colleghi perché mi fanno ben sperare anche per un prosieguo di questa attività che credo sia fondamentale al giorno d'oggi.

Faccio una domanda invece un po' diversa, nel senso che vorrei uscire da tutti questi temi che abbiamo trattato. Visto che con la Guardia costiera c'è anche comunque un confronto che ovviamente non è politico, ma per l'esperienza che essi maturano ogni giorno sul mare, il sogno che avevamo noi come Movimento 5 Stelle era quello di portare avanti un « progetto Mediterraneo » che poteva andare al di là della questione del Ministero del mare che anche i colleghi di Fratelli d'Italia, già nella scorsa legislatura, avevano molto sostenuto.

Adesso abbiamo visto la conclusione. Secondo me è ancora un po' un sotto-stimare il problema del mare, che è un problema invece in realtà enorme. Non è un problema: è il 6 per cento del PIL nazionale, quindi a mio avviso andrebbe aiutato maggiormente.

Alla luce di questo vengo alla domanda. Il mio sogno sarebbe ancora in realtà quello che era il Ministero della marina mercantile dell'epoca. Da quel momento il mare per la nostra nazione è diventato sempre più importante; dall'altra parte, anche a livello ministeriale, abbiamo visto sempre più ridursi quello che era Ministero, spezzettarsi, trasformarsi in Direzioni. Poi addirittura adesso abbiamo la Direzione, e quindi, per quanto siano bravi e capaci in quella Direzione, mi sembra sottostimato.

La riforma Delrio aveva portato invece un modo di concepire un po' meglio la situazione del mare e da là ci siamo allontanati. Visto che avete seguito in tutti

questi anni tutte queste vicende relative alle norme, da quella che fu dei porti fino a oggi, vorremmo un giudizio da chi nel mare c'è tutti i giorni e per questo non smetteremo mai di ringraziarvi. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie mille.

Ammiraglio, io le cedo la parola. Abbiamo un quarto d'ora.

NICOLA CARLONE, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto.* Grazie, Presidente. Lei mi interrompa quando vado oltre.

Intanto vi ringrazio per le parole di vicinanza che avete avuto tutti e io le parteciperò a tutto il mio personale. Ho chiesto loro anche di ascoltare questa audizione, in modo che possano sentire direttamente quale sia appunto la vicinanza della Commissione in particolare. Grazie per quello che mi avete detto e che ci fa onore.

Inizio dalla prima domanda. Io più che darle un numero su quale potrebbe essere l'organizzazione ottimale, le spiego perché c'è bisogno di questo. È molto semplice: perché noi abbiamo avuto un percorso, c'è un « prima » e c'è un « dopo ». Il « prima » è il fatto che nel tempo sono state emanate diverse normative europee e internazionali che hanno sempre trovato la modalità « a costo zero » del recepimento, e questo ha creato continui *layer* sovrapponendo varie norme che hanno trovato sempre lo stesso organico. Poi possiamo menzionare anche le dinamiche lavorative del personale, che ha istituito il recupero compensativo dei servizi di guardia: quindi ogni attività di guardia comportava un recupero che chiaramente ha inciso sulla presenza negli uffici. Io ho sempre detto, quando l'onorevole Traversi era sottosegretario mi ricordo che gli dicevo: « Noi la mattina l'ufficio lo dobbiamo aprire, perché noi siamo aperti al cittadino »; questa era un'esigenza che abbiamo dovuto mantenere, lo sportello deve rimanere aperto.

Un altro elemento che non ho evidenziato, ma che mi fa piacere evidenziare in questo momento, è quello del personale

civile. Nelle sedi delle Capitanerie c'è del personale civile del MIT e abbiamo ad oggi una riduzione del 60 per cento di questo organico: significa che da 685 unità siamo quasi al di sotto delle 300. Vuol dire che questa è stata, è una grande risorsa per la continuità amministrativa del personale. Poi ci sono state anche altre norme che sono sopravvenute. Tutto questo ha quindi inciso su quella che era un'organizzazione che non ha mai avuto la possibilità di adeguarsi, nel recepimento delle norme, a quello che era poi l'impatto di queste norme.

Vediamo il futuro. Io inizio innanzitutto dalle grandi opere. La diga di Genova chiederà un *surplus* di lavoro su Genova. Il Mose sta già richiedendo un'attenzione particolare da parte del personale, quindi anche la regolamentazione del traffico in quell'area è influenzata dall'attivazione del Mose. Quando partirà il ponte sullo Stretto andrà sicuramente a incidere anche sulle attività. E tutte le altre opere del PNRR, questo non lo dobbiamo dimenticare.

I traffici marittimi stanno crescendo: stanno crescendo sia dal punto di vista commerciale, mercantile, sia dal punto di vista passeggeri, e anche dei superyacht, da cui il Mediterraneo è il mare più richiesto. Ma nel Mediterraneo con l'apertura, con il raddoppio del Canale di Suez abbiamo visto un incremento quasi del 15 per cento del traffico marittimo rispetto all'anno precedente. Non dimentichiamo anche la componente ambientale: presto nel Mediterraneo si attiverà l'area di controllo delle emissioni di zolfo, la cosiddetta *sulfur emission control area*, quindi bisognerà controllare tutte le emissioni di questo tipo.

Questo fa sì che... L'onorevole Traversi ha citato un aumento di organico che c'è stato dal 2018 al 2020 di 750 unità che, come ho detto, con il Covid non siamo riusciti ancora a inserire nel nostro organico, che è stata la prima volta in cui è aumentato. Io a questo punto mi sento di dare un numero. Io direi: ottimale 14 mila, possibilmente 12 mila. Questi sono i *range* all'interno dei quali io credo... Ma

come ho spiegato durante il mio intervento, è per servire meglio il cittadino, per permetterci di aprire l'ufficio tutte le mattine, per essere vicini alle esigenze dei cittadini: perché non dimentichiamo, l'Italia è uno dei Paesi che ha la più alta densità di attività a mare, più degli altri Paesi europei. Se ci riflettiamo, attività industriali, attività di pesca, attività diportistiche, i porti: abbiamo circa 90 porti in Italia, dal più piccolo al più grande. Questo è lo scenario che abbiamo di fronte.

Passo alla seconda domanda, sui mezzi. Noi con le leggi di bilancio riusciremo a innovare la nostra componente e anche la componente costiera; stiamo andando verso la progettazione di un'unità che possa coprire un po' tutte le necessità sotto costa. I fondi in effetti con la legge di bilancio di due anni fa ci sono stati assegnati; anche qui sposiamo il collo di bottiglia del *procurement*. I contratti, i bandi, eccetera prendono tempo, spesso anche con ricorsi che ci rallentano la tempistica di contrattualizzazione: questo è il motivo per cui abbiamo esigenza di rinnovare la flotta. Ultimamente però il flusso migratorio, che ormai è in aumento, ci costringe ad affrettarci a rinnovare anche la componente ricerca e soccorso, perché stiamo impiegando queste unità, stiamo utilizzando queste unità, la vita di queste unità si sta riducendo sempre di più.

I sistemi di gestione del traffico. Quella sulla gestione del traffico è una norma che nasce dopo i grandi incidenti, perché l'Europa voleva capire e sapere quali erano le unità che gli giravano intorno. Quella che vedete in questo momento è l'immagine reale, è l'immagine che ci rappresenta quante unità sono in questo momento in navigazione reale. Spesso si conosce *MarineTraffic*, ma *MarineTraffic* è un sistema *open*, che viaggia su Internet ma che non è certificato. Su questo invece noi abbiamo tutte le unità superiori a 300 tonnellate che hanno l'obbligo del *transponder* radio, che hanno l'obbligo del *transponder* satellitare, tutti i pescherecci nazionali e quelli che entrano nelle acque

di giurisdizione italiana e anche le unità da diporto superiori a 45 metri che hanno l'obbligo del *transponder* AIS.

Questo è fondamentale. Inizio col riconoscere qual è la merce trasportata, il che ci permette anche di intervenire in maniera precisa su quelle che sono le tipologie di merci, ma soprattutto ci permette nello scenario mediterraneo... Come vedete, quella «x» blu che si segue da diversi giorni è un'imbarcazione con 500 persone a bordo che in questo momento è seguita da dei mercantili dirottati attraverso un sistema che abbiamo lanciato già il giorno precedente, ieri, in modo tale che le unità si dirottano e si mandano nella zona di operazioni.

Un altro esempio è: di una nave io riesco a sapere le dimensioni, sia gli elementi statici, sia gli elementi dinamici, che mi permettono di conoscere il tipo di navigazione, il tipo di merce, la destinazione e tutti gli altri dati dinamici.

Tutto questo noi lo scambiamo con la Marina Militare, con la Guardia di finanza, con la Polizia di Stato, con le dogane, proprio perché le norme nazionali prevedono che il detentore del dato lo debba mettere a disposizione degli altri. Il monitoraggio del traffico è quindi fatto attraverso questo sistema. Noi raccogliamo tutte le informazioni dei Paesi UE del Mediterraneo e le rilanciamo all'Agenzia europea per la sicurezza marittima, che a sua volta ci dà tutte le informazioni degli altri Paesi europei e non: quindi ci permette di seguire anche il traffico nazionale ovunque esso si trovi nel mondo.

L'altra domanda, sulla questione del soccorso multiplo e del decreto cosiddetto ONG. Sul decreto cosiddetto ONG noi possiamo dire che fino ad ora 12 unità ONG hanno già sbarcato a terra diversi migranti durante le operazioni di soccorso; abbiamo avuto solo due casi dove abbiamo dovuto applicare il decreto-legge comminando delle sanzioni amministrative, tra l'altro per delle ragioni completamente diverse: una per ragioni più amministrative che altro, la seconda perché proprio nell'attività di coordinamento ave-

vamo chiesto di effettuare un'attività, di rientrare nel posto di sbarco, soprattutto perché era un'unità che aveva la certificazione per massimo 60 persone a bordo ma ne stava caricando molte di più. Eravamo già sulla scena d'azione, eravamo lì con i nostri mezzi, quindi si voleva evitare una situazione di difficoltà. Poi l'unità è andata direttamente a Lampedusa. Quindi da questo punto di vista le unità che fanno soccorsi, nel momento in cui si tratti dell'unico mezzo che può operare, fanno anche più di un soccorso; quando l'unità invece ha operato un soccorso e ci sono i mezzi dello Stato o è addirittura nella nostra area di ricerca e soccorso, in questo caso il coordinamento viene governato dal Centro nazionale di soccorso marittimo e quindi la gestione è direttamente sotto la nostra giurisdizione.

Per quanto riguarda la domanda sul personale, il discorso è che il reclutamento noi lo effettuiamo attraverso la Forza armata, quindi si capisce che il reclutamento segue dei processi che sono del Ministero della difesa, che sono dei processi che hanno una tempistica ben definita. È chiaro che adesso c'è un riallineamento da parte di tutti perché sono esigenze che hanno tutte le Forze armate: tutti abbiamo sofferto del fermo della pandemia, quindi adesso ci indirizzeremo tutti per recuperare questo *gap*. La professionalizzazione viene fatta esclusivamente dai nostri centri di formazione, soprattutto per la componente specialistica navale e in particolare per i soccorritori marittimi, per gli aerosoccorritori, per i sub, e devo dire che la Forza armata mi ha dato una grossa possibilità di reclutare direttamente i giovani al primo arruolamento. Quindi riusciamo ad avere, in queste specialità altamente professionali ma soprattutto molto impegnative dal punto di vista anche fisico, ragazzi giovani che riescono a entrare nel Corpo immediatamente e direttamente.

L'inquinamento marino, la prevenzione. La prevenzione è tutta un'attività che noi svolgiamo in convenzione con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Noi lo facciamo con i nostri

velivoli, lo facciamo con le nostre unità in mare, ma soprattutto siamo responsabili del controllo delle 29 aree marine protette. L'Italia è uno dei primi Paesi al mondo per aree marine protette, quindi è un'attività ordinaria che viene svolta durante tutto l'anno, in particolare durante il periodo estivo, per monitorare le aree soggette a tutela ambientale marina. Questa è l'attività di prevenzione; poi c'è tutta l'attività che viene svolta anche di repressione, che spesso si unisce all'attività di controllo della pesca. Ultimamente vi sono sentenze di condanna dei contravventori per disastro ambientale, queste sanzioni sono molto più incisive per evitare ulteriori eventi.

Posso rassicurare l'onorevole Ghirra: non è cambiato nulla. Sto parlando del sistema delle operazioni di soccorso: non dimentichiamo che, come ho detto anche di recente in un'intervista, il primo vero cambiamento che ha posto in essere la differenza, o meglio ha istituito la componente *law enforcement* per la migrazione, è avvenuto nel 2003. I risultati però... Nel tempo lo avete visto, non ha cambiato il nostro atteggiamento: i 180 mila del 2016 o i 100 mila dell'anno scorso non sono influenzati dall'applicazione di un *law enforcement* o di un SAR. Il *law enforcement* o il SAR partono nel momento in cui si identifica l'unità e ci sono gli elementi che indirizzano verso l'operazione di soccorso o verso la l'operazione di polizia. Quando un mezzo è in grado di navigare, è in grado di percorrere dei tratti di mare e di uscire anche in sicurezza, a volte parte prima il *law enforcement* che diventa SAR, o il SAR che diventa *law enforcement*. Quindi l'impiego dei mezzi in mare viene immediatamente nel momento in cui si attiva l'attività di soccorso.

Per quanto riguarda invece l'aspetto legato alle Autorità di sistema portuale, alla riforma Delrio del 2016, io devo dire che sono stato fortunato perché ho avuto l'occasione di fare il comandante del porto di Genova dove ero nei due comitati portuali, quello di Genova e quello di La Spezia, dove c'erano anche lì più porti e

addirittura di regioni diverse. Posso dire che tutto dipende anche dal ruolo del presidente, quanto il presidente non sia campanilista; mi passi questa chiosa perché in effetti ho visto presidenti molto attenti a tutti i porti in maniera omogenea, ho visto presidenti un po' più attenti al proprio porto rispetto ad altri. Vedremo lo sviluppo di questa norma nei prossimi anni.

Ho visto che ha preso la campanellina, quindi io mi sono subito ritratto...

PRESIDENTE. Grazie. Scusi la fretta, ma alle 15 riprende l'Aula e dobbiamo tenere anche un Ufficio di Presidenza abbastanza importante sullo Stretto di Messina e il ponte.

Grazie veramente. Come ha visto, Comandante, qui al di là del dell'appartenenza ai gruppi, tutti i gruppi hanno ma-

nifestato grande apprezzamento per il lavoro del vostro personale. Riporti quindi veramente con piacere che tutti i gruppi sono a disposizione per dare ascolto e anche rispondere alle vostre esigenze. Grazie veramente.

NICOLA CARLONE, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto*. E poi vi aspetto all'Eur.

PRESIDENTE. Il Comandante ci aspetta in visita anche al Centro operativo, per conoscerlo veramente bene. Grazie.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.50.

Licenziato per la stampa

il 16 maggio 2023

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



19STC0033010