

Gentilissimi,

sono rammaricato nel non poter intervenire, purtroppo sopravvenute esigenze familiari mi hanno costretto ad allontanarmi dall'Abruzzo in questi giorni; pertanto, mi scuso con la promessa di una nuova visita di saluto in una delle prossime date del Corso.

Colgo, tuttavia, l'occasione per fissare alcuni punti che ritengo indispensabili nel quadro delle tematiche che si stanno affrontando e che sono fondamentali per comprendere in pieno il senso del successivo intervento della mia collega.

1. Estremo dinamismo dei porti

Una caratteristica questa che è strettamente connessa alla dinamicità e velocità dei flussi commerciali; ciò comporta una capacità da parte di tutti gli Enti che amministrano la vita del porto o che, a vario titolo, vi incidono, di saper essere parte di un sistema nel quale ad ogni propria azione corrisponde una reazione, ad ogni *input* segue un *output* che può essere – in proporzione all'intensità – più o meno rilevante per le attività che si svolgono all'interno dei sorgitori.

Ma ciò significa anche capacità di adattarsi e rispondere ad *input* provenienti dalle attività stesse (per esse intendo imprese, concessionari, armatori, ecc.) che insistono in un porto.

L'Autorità Marittima, o Capitaneria di porto – Guardia Costiera (che dir si voglia), è chiamata quotidianamente a questa sfida. Ovvero, è chiamata a saper dare una risposta adeguata in termini di adattamento del sistema porto agli *input* costituiti dall'implementazione di normative, di esigenze commerciali, di necessità dei vettori, di condizioni metereologiche avverse, di fattori infrastrutturali imprevedibili (es. chiusura di banchine più o meno temporanee), di emergenze.

L'adeguatezza della risposta significa riuscire a mantenere elevata la competitività dello scalo, attraverso la previsione degli effetti di determinate scelte che, operate a livello strategico, debbono essere calate in realtà operative, nonché mediante la ricerca di soluzioni rispetto ad elementi non previsti né prevedibili.

Un esempio è costituito appunto dalla normativa di *security*, di come la stessa incida sulla logistica portuale e di quali siano i necessari adattamenti dell'una e dell'altra di fronte all'imprevedibile verificarsi di un evento esterno che determini il venir meno di porzioni delle strutture portuali.

2. Sistema della *governance*

Il sistema porto visto nel punto precedente è in realtà parte di un sistema più ampio che è quello degli Enti che agiscono in funzione della *governance* dello stesso. Cosa s'intende per *governance*? La definizione più utilizzata è quella dell'insieme dei principi, dei modi, e delle procedure per la gestione ed il governo di un sistema complesso.

Dunque quanti sono gli Enti che intervengono nella *governance* di un porto?

Ne potrei enumerare diversi che, a vario titolo, intervengono nella vita del porto a volte con competenze estese, a volte con competenze minime, a volte con competenze trasversali in quanto afferenti diverse fattispecie.

Giusto per dare un quadro, sperando di non dimenticarne nessuno, nella vita di un porto, inteso come sistema complesso di attività, mezzi, persone che vi lavorano, intervengono: l’Autorità di Sistema portuale, il Comune (pensiamo agli aspetti di pianificazione territoriale), la Regione, l’Agenzia del Demanio, l’Agenzia delle Dogane, la Polizia di Frontiera (per Ortona i Carabinieri), la Guardia di Finanza, i Vigili del Fuoco, la Sanità Marittima, il Provveditorato Opere pubbliche, il Chimico di porto (pur non essendo un Ente), la Prefettura (per alcuni aspetti d’interconnessione con piani d’emergenza), l’Agenzia delle Entrate.

La sola elencazione dei tanti Enti – forse – basta a far comprendere quanto sia complesso il sistema porto e quanto sia determinante la capacità di conciliare gli interessi e di favorire l’interazione tra i soggetti onde evitare un rallentamento nell’ordinato svolgimento delle operazioni portuali, nello sviluppo delle infrastrutture e dei traffici ed – in generale – nel processo produttivo che è lo scopo stesso dell’esistenza del sorgitore/sistema porto.

Ho omesso volutamente di citare le Capitanerie di porto poiché, permettetemi una punta d’orgoglio, il ruolo dell’Autorità Marittima, in quel sistema è - e resterà – sempre centrale grazie al connubio di competenze (derivanti dalle norme), di conoscenze professionali e dal quotidiano contatto con la vita del porto che - nel complesso – formano un *know how* insostituibile.

In tale ottica ed in netto contrasto con la visione, improvvidamente sostenuta da taluni anche in sedi istituzionali, di un’Autorità Marittima burocratica ed attenta alla “collocazione dei timbri” come metafora di una visione ancora ottocentesca e codicistica, il Corpo delle Capitanerie di porto sta implementando nuovi sistemi che siano al passo con la velocità richiesta dalle imprese e che, contestualmente, consenta un dialogo rapido tra le imprese stesse ed i vari Enti interessati.

Un esempio in tal senso è l’interfaccia unica nazionale per l’invio delle formalità di dichiarazione di arrivo e partenza navi nei porti italiani, detta interfaccia, denominata Port Management Information System (PMIS), è una piattaforma totalmente sviluppata dal Corpo delle Capitanerie di porto ed è finalizzata alla interoperabilità con altri sistemi informativi operanti ed alla standardizzazione della pratica nave. Il tutto allo scopo di agevolare, semplificare e velocizzare le operazioni portuali.

Non intendo dilungarmi oltre. Spero con questo mio intervento di aver contribuito ad accendere due *spot* su quanto andrà ad illustrare di seguito la mia collega, riconducendo i due argomenti trattati allo scopo di questo Corso.

Porgo, pertanto, un cordiale saluto ed un augurio di buona prosecuzione dei lavori.

Capitano di Fregata (CP)

Giuseppe MARZANO