

**Intervento del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera (*Ammiraglio ispettore (CP) Vincenzo MELONE*) sul disegno di legge recante modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico nautici.**

Roma, 27 settembre 2016

### **1. INTRODUZIONE**

SIG. PRESIDENTE, SENATORI COMPONENTI LA COMMISSIONE, RIVOLGO A TUTTI LORO IL MIO DEFERENTE SALUTO E QUELLO DEGLI UNDICIMILA DONNE ED UOMINI DELLA GUARDIA COSTIERA.

RINGRAZIO PER L'OPPORTUNITÀ CHE MI SI OFFRE DI RENDERE IL CONTRIBUTO DEL CORPO SUL TEMA OGGETTO DELLA LORO ATTENZIONE, OCCASIONE PER OFFRIRE UTILI ELEMENTI DI VALUTAZIONE SUL RUOLO DEI *SERVIZI TECNICO NAUTICI*, STRETTAMENTE INCIDENTE SULLA GESTIONE DELLA SICUREZZA NEI PORTI E NEGLI SPECCHI ACQUEI, QUALI COMPONENTI ATTIVE DEL SISTEMA ECONOMICO PRODUTTIVO PORTUALE.

LA PROPOSTA DI LEGGE, COMPOSTA DA TRE ARTICOLI, APPORTA:

- MODIFICHE ALLA DISCIPLINA RIGUARDANTE LA RESPONSABILITÀ DEL PILOTA DEL PORTO, CONTENUTA NEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE, E STABILISCE CONSEGUENTI ADEGUAMENTI SULLE NORME DEL

REGOLAMENTO PER L'ESECUZIONE DEL MEDESIMO CODICE;

- MODIFICHE ALL'ART.14 DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994 N. 84<sup>1</sup>, COME RECENTEMENTE NOVELLATA, IN MATERIA DI SERVIZI TECNICO-NAUTICI.

## **2. ANALISI DELL'ARTICOLATO DEL DDL SULLA RESPONSABILITÀ DEL PILOTA DEL PORTO**

IN MERITO ALLA DISCIPLINA VIGENTE RIGUARDANTE LA RESPONSABILITÀ DEL PILOTA DEL PORTO, IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE INDIVIDUA UN REGIME DI *RESPONSABILITÀ DEL PILOTA* DEL PORTO LIMITATAMENTE AI DANNI SUBITI DALLA NAVE.

L'ONERE DELLA PROVA DEL *FATTO* DA CUI TRAE ORIGINE LA RESPONSABILITÀ (ART.93) É A CARICO DEL DANNEGGIATO.

LA RESPONSABILITÀ DEL PILOTA DIPENDE DALL'INESATTEZZA DELLE INDICAZIONI E DELLE INFORMAZIONI FORNITE, CHE COSTITUISCONO OGGETTO DELLA PRESTAZIONE DEL PILOTA.

INOLTRE, ACCANTO ALLA RESPONSABILITÀ DEI PILOTI, LO STESSO CODICE PREVEDE CHE GLI STESSI RISPONDONO *SOLIDALMENTE CON LA CORPORAZIONE* (ART.94), "NEI LIMITI DELLA CAUZIONE" PRESTATATA.

L'IMPORTO DELLA CAUZIONE DA PRESTARE DA PARTE DELLA CORPORAZIONE DEI PILOTI, A GARANZIA DI EVENTUALI RESPONSABILITÀ, É DEFINITA SULLA BASE DEI REGOLAMENTI LOCALI (ART.89).

INTERVENENDO SULLE PREVISIONI CHE HO DESCRITTO, IL DISEGNO DI LEGGE PREVEDE:

- **ALL'ART.1, COMMA 2**, LA SOSTITUZIONE DELL'ART.93 DEL CODICE, PREVEDENDO CHE

---

<sup>1</sup> Legge 28 gennaio 1994 n. 84, modificata da ultimo dal **decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169**, recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124".

IL PILOTA RISPONDA DEI DANNI CAGIONATI ALLA **NAVE**, A **PERSONE** O A **COSE** (NON PIÙ QUINDI SOLO DEI DANNI CAGIONATI ALLA NAVE), CON ONERE DELLA PROVA CHE RESTA IN CAPO AL DANNEGGIATO.

UNITAMENTE ALL'**ESTENSIONE DEL NOVERO DEI DANNI RISARCIBILI**, SI PROPONE DI PREVEDERE UN **LIMITE ECONOMICO PER IL RISARCIMENTO DEL DANNO** CAGIONATO, PER SINGOLO EVENTO ED INDIPENDENTEMENTE DAL NUMERO DEI SOGGETTI DANNEGGIATI E DALLA TIPOLOGIA DEL SINISTRO. TALE LIMITE, FISSATO IN UN MILIONE DI EURO PER EVENTO, NON OPERA QUALORA SIA ACCERTATO IL DOLO O LA COLPA GRAVE DEL PILOTA, IPOTESI IN CUI NON SI APPLICA ALCUN LIMITE AL RISARCIMENTO DEL DANNO;

- **ALL'ART.1, COMMA 3**, LA MODIFICA ALL'ART. 94 DEL CODICE, INTRODUCENDO, IN SOSTITUZIONE DEL SISTEMA DELLA CORRESPONSABILITÀ SOLIDALE DELLA CORPORAZIONE DEI PILOTI, UNA COPERTURA OBBLIGATORIA IN CAPO AI SINGOLI PILOTI.

A TALE FINE, LE DISPOSIZIONI CONTENUTE NEL NOVELLATO ART.94 PREVEDONO:

- a) LA STIPULA DI UN CONTRATTO DI ASSICURAZIONE, CON UN MASSIMALE PARI AL LIMITE MASSIMO DEL DANNO RISARCIBILE (CHE VIENE FISSATO IN UN MILIONE DI EURO PER CIASCUN EVENTO), OBBLIGATORIO PER TUTTI I PILOTI;
- b) L'OBBLIGO DI DEPOSITO DI UNA COPIA DEL CONTRATTO DI ASSICURAZIONE STIPULATO, PRESSO LA CORPORAZIONE DEI PILOTI DOVE L'INTERESSATO PRESTA SERVIZIO;
- c) LA POSSIBILITÀ, NELL'AMBITO DEI POTERI DI VIGILANZA DELL'AUTORITÀ MARITTIMA,

- DI CONTROLLARE LA VALIDITÀ E L'IDONEITÀ DEL CONTRATTO STIPULATO;
- d) LA PRECLUSIONE DELLO SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITÀ DI PILOTAGGIO IN CASO DI MANCANZA, INVALIDITÀ O INSUFFICIENZA DELLA COPERTURA ASSICURATIVA.

INOLTRE, L'**ART.1, COMMA 1**, TENUTO CONTO DELLA COMPLESSIVA RIDEFINIZIONE DEL REGIME DELLE GARANZIE, ABROGA L'ART.89 DEL CODICE CHE DISCIPLINA L'OBBLIGO DELLA CAUZIONE.

L'**ART.2**, AL FINE DI ADEGUARE LE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO PER L'ESECUZIONE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE AL NUOVO REGIME DELLA RESPONSABILITÀ DEL PRESTATORE DEL SERVIZIO DI PILOTAGGIO, DEMANDA AD UN APPOSITO PROVVEDIMENTO REGOLAMENTARE LE NECESSARIE MODIFICHE, FISSANDO TASSATIVI PRINCIPI SULLA CUI BASE IL GOVERNO É AUTORIZZATO AD ADOTTARE UN APPOSITO REGOLAMENTO.

RITENUTO CHE IL PILOTAGGIO COSTITUISCE UNO *STRUMENTO OPERATIVO ED UN SUPPORTO DECISIONALE DI ELEVATA QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE*, LE SOPRACITATE DISPOSIZIONI HANNO IL PREGIO DI DEFINIRE, CON CERTEZZA, LE CONDIZIONI E I LIMITI DELLA RESPONSABILITÀ DEI PILOTI, PER I DANNI CHE POSSONO ESSERE CAGIONATI NELLO SVOLGIMENTO DELLA STESSA ATTIVITÀ DI PILOTAGGIO, PERMETTENDO COSÌ AGLI STESSI DI AFFRONTARE I PROPRI COMPITI NELLE MIGLIORI CONDIZIONI POSSIBILI.

TENUTO CONTO DEI RIFLESSI SUGLI ASPETTI DI **SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E DELLE ATTIVITÀ SVOLTE NELL'AMBITO DEI PORTI**, RITENGO CHE LA MODIFICA AL REGIME DELLA RESPONSABILITÀ DEI PILOTI, CONTENUTA NEL DDL IN DISCUSSIONE, ELIMINANDO ALCUNE INCERTEZZE DELL'ATTUALE DISCIPLINA, CONTRIBUIRÀ, AL MANTENIMENTO DI UN PIÙ ELEVATO LIVELLO DI AFFIDABILITÀ COMPLESSIVA

DELL'ORGANIZZAZIONE DI SICUREZZA, CHE È PROPRIA DELL'AMBITO PORTUALE OLTRECHÉ ALLA CERTEZZA IN MERITO ALLA DISCIPLINA AL RIGUARDO RILEVANTE.

TRA L'ALTRO, QUANTO ORA INDICATO INDUCE IL PILOTA AD UN PIÙ "SERENO" DISIMPEGNO DELLE PROPRIE MANSIONI.

IL PILOTA - PUR RESTANDO RESPONSABILE DELL'ADOZIONE DELLE MISURE IMPOSTE E/O SUGGERITE PER LA RIDUZIONE DEI LIVELLI DI RISCHIO - HA, INFATTI, L'OPPORTUNITÀ DI FARE AFFIDAMENTO SULLA POSSIBILITÀ DI RESTARE INDENNE DA OBBLIGHI RISARCITORI - ANCHE DI ELEVATA ENTITÀ, CONSIDERATO IL VALORE DEI BENI POTENZIALMENTE COINVOLTI -, LADDOVE ABBAIA ASSOLTO AI PROPRI COMPITI CON LA DOVUTA DILIGENZA SENZA DOLO O COLPA GRAVE. D'ALTRO CANTO, I DANNEGGIATI POTRANNO CONTARE SULLA CERTEZZA DELLA SODDISFAZIONE DEL RISARCIMENTO DELLE CONSEGUENZE ECONOMICHE DI UNA ERRATA MANOVRA, DIPENDENTE DA ERRATE INDICAZIONI DEL PILOTA, ATTRAVERSO LA COPERTURA ASSICURATIVA.

INOLTRE, LA MODIFICA AL REGIME DELLA RESPONSABILITÀ DEL PILOTA CONSERVA - INTATTO - QUALE PROPRIO ELEMENTO ESSENZIALE LA RELAZIONE TRA IL COMANDANTE DELLA NAVE ED IL PILOTA.

RELAZIONE IMPRONTATA ALLA LEALTÀ ED ALLA PIENA COLLABORAZIONE DEL COMANDANTE DELLA NAVE NEI CONFRONTI DEL PILOTA, COME ANCHE NEI CONFRONTI DELL'AUTORITÀ MARITTIMA E DELL'ORGANIZZAZIONE PORTUALE NEL SUO COMPLESSO, CON SPECIFICO RIGUARDO TANTO ALL'EFFICIENZA DEI DISPOSITIVI DI BORDO CHE IN RELAZIONE ALLE CONDIZIONI CIRCOSTANTI IN CUI SI SVOLGE LA MANOVRA (COME GLI SPAZI DISPONIBILI O LE CONDIZIONI METEO MARINE).

IL COMPLESSO DI TALI ELEMENTI SI CONCRETIZZANO NELL'ATTIVITÀ POSTA IN ESSERE DAL PILOTA E NELL'INTERAZIONE CON **LE MISURE DI SICUREZZA GENERALI** POSTE DAL COMANDANTE DEL PORTO.

LA SICUREZZA È SORRETTA DA UN INTERESSE CHE TENDE ALLO SVILUPPO DELLA PRODUTTIVITÀ E COMPETITIVITÀ DEI PORTI, "ELEMENTO STRATEGICO DI CRESCITA", CHE VEDE DA SEMPRE IMPEGNATI I SERVIZI TECNICO NAUTICI, COSÌ COME GLI OPERATORI PORTUALI TUTTI, NEI PORTI E NEGLI SPECCHI ACQUEI.

PER I DANNI LA CUI ENTITÀ SUPERI IL LIMITE DELLA RESPONSABILITÀ DEL PILOTA, RESTA COMUNQUE SALVAGUARDATA L'ESIGENZA DI GARANTIRE I TERZI DANNEGGIATI, ALLA LUCE DEI PRINCIPI GENERALI IN TEMA DI RESPONSABILITÀ EXTRACONTRATTUALE, IN CASO DI DOLO O COLPA GRAVE.

PREME RILEVARE, IN PROPOSITO, COME LA FISSAZIONE DI UN LIMITE ALLA RESPONSABILITÀ DEL PILOTA COSTITUISCA ESPRESSIONE DI UNA VOLONTÀ DEROGATORIA – DA PARTE DEL LEGISLATORE - AI CRITERI GENERALI CHE SOVRINTENDONO LA RISARCIBILITÀ DEL DANNO ED È PERTANTO UNA MISURA CHE SI GIUSTIFICA ANCHE IN RAGIONE DEL PREVALENTE INTERESSE PUBBLICO AD ALLINEARE L'OFFERTA NAZIONALE ALLE PRASSI DEL MERCATO INTERNAZIONALE DEL TRASPORTO VIA MARE, PER SOSTENERE LA COMPETITIVITÀ DEI NOSTRI PORTI, SULLA BASE DI CONDIZIONI TASSATIVE ED IN PRESENZA DI ADEGUATE GARANZIE SOSTITUTIVE DI NATURA ASSICURATIVA O FIDEJUSSORIA.

PIÙ IN GENERALE, AVUTO RIGUARDO ALLA DISCIPLINA COMPLESSIVA DELLA PROFESSIONE DI PILOTA, MI PREME SOTTOLINEARE COME SIA IN CORSO, UNITAMENTE ALLA DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA DELLE AUTORITÀ PORTUALI E LE INFRASTRUTTURE PORTUALI ED IL TRASPORTO MARITTIMO, UNA REVISIONE DEL REGIME DEI

REQUISITI PSICOFISICI PER L'ACCESSO ALLA PROFESSIONE E PER IL MANTENIMENTO DEGLI STESSI DURANTE IL PERCORSO LAVORATIVO.

PARTICOLARE RILIEVO ASSUME L'ETÀ DI ACCESSO CHE, A FRONTE DELLA TENDENZA GENERALE A RIMUOVERE IL LIMITE MASSIMO PER LE PROFESSIONI PUBBLICHE, NELLA FATTISPECIE, DI CONTRO, SI RITIENE RICHIEDA LA FISSAZIONE DI UN RAGIONEVOLE LIMITE, STANTE LA PECULIARITÀ DELLE MANSIONI PRESTATE, IL PERCORSO PROFESSIONALE PREGRESSO DI CUI L'ASPIRANTE PILOTA DEVE DISPORRE E - UNA VOLTA AVVIATA LA PROFESSIONE - IL CONGRUO LASSO DI TEMPO NECESSARIO AD ACQUISIRE UN ADEGUATO LIVELLO DI CAPACITÀ TECNICA.

### **3. QUANTO ALLA PARTE DELL'ARTICOLATO DEL DDL IN MATERIA DI SERVIZI TECNICO-NAUTICI, OFFRO ALLA COMMISSIONE ALCUNI ELEMENTI DI VALUTAZIONE**

COME NOTO, L'ART. 14, COMMA 1 BIS, DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84, RECITA CHE "I SERVIZI TECNICI NAUTICI DI PILOTAGGIO, RIMORCHIO, ORMEGGIO E BATTELLAGGIO SONO **SERVIZI DI INTERESSE GENERALE ATTI A GARANTIRE NEI PORTI, OVE ESSI SONO ISTITUITI, LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E DELL'APPRODO**".

SI TRATTA DI UN SERVIZIO PUBBLICO DI PRIMARIA RILEVANZA CHE ASSICURA UNA PRESTAZIONE "UNIVERSALE" E SENZA SOLUZIONE DI CONTINUITÀ NELL'ARCO DELLE 24 ORE.

IN GENERALE, I SERVIZI TECNICO-NAUTICI ASSOLVONO AD UN FONDAMENTALE RUOLO CHE INCIDE DIRETTAMENTE SULL'*OPERATIVITÀ PORTUALE* SIA PER I PROFILI DI SICUREZZA IN SENSO STRETTO CHE PER LA VELOCIZZAZIONE DELLE PROCEDURE ED IL PIÙ PROFICUO UTILIZZO DEGLI SPAZI PORTUALI.

PER QUESTA RAGIONE, SENZA IL LORO QUALIFICATO APPORTO SOTTO IL COORDINAMENTO DELL'AUTORITÀ MARITTIMA, IL NOSTRO SISTEMA PORTUALE NON SAREBBE IN GRADO DI ACCOGLIERE NAVI DALLE MODERNE CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE (PER DIMENSIONE E PESCAGGIO), ANCHE IN CONSIDERAZIONE DELLA VETUSTÀ DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI.

LA PRESENZA DEGLI STESSI IN CIASCUN PORTO É NECESSARIA PER LE ESIGENZE DI SICUREZZA CHE ESSI SODDISFANO.

IL PROVVEDIMENTO IN DISCUSSIONE APPORTA MODIFICHE ALL'ART.14, COMMA 1 BIS, SECONDO E TERZO PERIODO, DELLA LEGGE 84/94, INTERVENENDO SUL *REGIME DI OBBLIGATORIETÀ DEI SERVIZI TECNICO NAUTICI (ART.3)*.

LA DISCIPLINA VIGENTE STABILISCE CHE PER IL **PILOTAGGIO** L'OBBLIGATORIETÀ SIA FISSATA CON DECRETO DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, MENTRE PER GLI ALTRI SERVIZI TECNICO NAUTICI - **RIMORCHIO, ORMEGGIO E BATTELLAGGIO** -, L'AUTORITÀ MARITTIMA POSSA RENDERNE OBBLIGATORIO L'IMPIEGO, TENUTO CONTO DELLA LOCALIZZAZIONE DELLE STRUTTURE PORTUALI E LE PECULIARI CONDIZIONI DELLA MANOVRA.

IN PARTICOLARE, IL DISEGNO DI LEGGE INTERVIENE SULL'ARTICOLO 14 E PROPONE:

- *DI ESTENDERE A TUTTI I SERVIZI TECNICO NAUTICI LA COMPETENZA DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI A DECIDERE SULL'OBBLIGATORIETÀ DEL SERVIZIO STESSO;*
- *DI AVVIARE IL PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO SU IMPULSO DELL'AUTORITÀ MARITTIMA CHE, D'INTESA CON L'AUTORITÀ PORTUALE OVE ISTITUITA (OGGI AdSP, A SEGUITO DELL'INTERVENUTE MODIFICHE ALLA LEGGE 84/94), SENTITE LE*

ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA INTERESSATE, *PROPONE L'OBBLIGATORIETÀ DEL SERVIZIO STESSO;*

- IN CASO DI INTERVENUTE CONDIZIONI DI NECESSITÀ ED URGENZA *DI MODIFICARE TEMPORANEAMENTE*, AD UN PERIODO NON SUPERIORE A 30 GIORNI, PROROGABILI UNA SOLA VOLTA, *IL REGIME DI OBBLIGATORIETÀ*, SU PROPOSTA DELL'AUTORITÀ MARITTIMA, SENTITA L'AUTORITÀ PORTUALE OVE ISTITUITA.

COMPLETA L'ARCHITETTURA DEL DISEGNO DI LEGGE, LA PREVISIONE DI VALIDITÀ DEI PROVVEDIMENTI CONCERNENTI I REGIMI DI OBBLIGATORIETÀ DEI SERVIZI TECNICO NAUTICI VIGENTI AL MOMENTO DELL'ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGGE STESSA.

IN QUESTO CONTESTO, MI PREME SOTTOLINEARE, ANCORA UNA VOLTA, COME I SERVIZI TECNICO NAUTICI - DOTATI DI ELEVATA QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE - COSTITUISCONO PER L'**AUTORITÀ MARITTIMA**, CIASCUNO CON RUOLO E RESPONSABILITÀ PROPRI, UN AUSILIO INDISPENSABILE PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E DELL'APPRODO.

AL RIGUARDO, LE NUOVE DISPOSIZIONI PREVEDONO IL **TRASFERIMENTO** DEL POTERE DI FISSARE L'OBBLIGATORIETÀ DELL'UTILIZZO DEI SERVIZI TECNICO NAUTICI **DALLE AUTORITÀ MARITTIME AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**.

IN TEMA DI OBBLIGATORIETÀ DEI SERVIZI, LA PROPOSTA DI MODIFICA FA COMUNQUE SALVE *LE VALUTAZIONI DELLE ESIGENZE DI SICUREZZA* CHE SONO RIMESSE AL PREVENTIVO *APPREZZAMENTO TECNICO AMMINISTRATIVO DELL'AUTORITÀ MARITTIMA*, E QUINDI IN ULTIMO DEMANDATE ALL'APPROVAZIONE DEL MINISTRO.

IL TESTO IN DISCUSSIONE STABILISCE, INFATTI, CHE L'AUTORITÀ MARITTIMA FORMULI LA PROPOSTA DI OBBLIGATORIETÀ SULLA SCORTA DELL'INTESA CON L'AdSP E DEL PARERE DELLE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA.

SUL PUNTO SI SOTTOLINEA CHE IL REGIME DI OBBLIGATORIETÀ AFFERISCE STRETTAMENTE A PROFILI DI SICUREZZA E CHE PERTANTO **RISULTEREBBE PIÙ ADEGUATA L'INTRODUZIONE DI UN PARERE (SENTITO) DELLA AdSP, ANALOGAMENTE A QUANTO PREVISTO IN TEMA TEMPORANEA MODIFICA AL REGIME DELL'OBBLIGATORIETÀ.**

AVUTO RIGUARDO ALLA SICUREZZA COMPLESSIVA DELLE ATTIVITÀ LEGATE ALL'ARRIVO ED ALLA PARTENZA DELLE NAVI E DELL'AMBITO PORTUALE IN GENERALE, RIMANGONO SALDI IL RUOLO E LE FUNZIONI DELL'AUTORITÀ MARITTIMA/COMANDANTE DEL PORTO.

UN ASPETTO DI PARTICOLARE RILEVANZA AFFERISCE ALL'INTERAZIONE CON L'AdSP. IN TALE MOMENTO, PUR NEL QUADRO DELL'ACQUISIZIONE DI ULTERIORI ELEMENTI DI VALUTAZIONE CHE POSSANO MIGLIORARE LA QUALITÀ COMPLESSIVA DELLA REGOLAMENTAZIONE DEL SETTORE DEI SERVIZI TECNICO-NAUTICI (COMUNQUE GARANTITI DA UN PARERE OBBLIGATORIO), ANDRÀ SALVAGUARDATA LA DIVERSA ANGOLAZIONE DA CUI I DUE SOGGETTI ISTITUZIONALI (A.M. ED ADSP) HANNO L'OBBLIGO DI VALUTARE LA FATTISPECIE DELL'OBBLIGATORIETÀ DEL SERVIZIO.

ENTRA IN GIOCO, A TAL FINE, IL CONSOLIDATO RIPARTO DI COMPETENZE CHE LA NOVELLA ALLA LEGGE N.84/94 FA SALVO INTEGRALMENTE. IN BASE AD ESSO, L'A.M. ASSOLVE AL PROPRIO RUOLO DI GARANTE DELLA SICUREZZA DELL'APPRODO.

DALLA PROPRIA POSIZIONE DI GARANZIA, L'A.M. METTE A DISPOSIZIONE DEL CLUSTER PORTUALE LA PROPRIA COMPETENZA TECNICO SPECIALISTICA, A

SERVIZIO DELLE ISTANZE DI COMPETITIVITÀ DEL PORTO E DEI PROFILI CONNESSI ALLA GESTIONE COMMERCIALE DELLO SCALO, OVVERO DEGLI INTERESSI DI CUI L'ADSP È DIRETTA PORTATRICE E CUSTODE, UNITAMENTE ALLE ALTRE ATTRIBUZIONI CONNESSE AL NUOVO ASSETTO DI GOVERNANCE E NELLA LOGICA DI UN OGGETTIVO RAFFORZAMENTO DELLE CAPACITÀ DI OPERARE UNA CONSIDERAZIONE SISTEMATICA DELLA PLURALITÀ DI SCALI CHE FANNO PARTE DEL SISTEMA.

UNA *PARTNERSHIP* – QUELLA TRA A.M. ED ADSP – CONNOTATA, DUNQUE, DA DISTINTE COMPETENZE, CAPACITÀ E RESPONSABILITÀ, MA, NONDIMENO, CONSOLIDATA DA UNA LUNGA ESPERIENZA APPLICATIVA, TRA ESSE RECIPROCAMENTE BEN DEFINITE E CHE, IN MATERIA DI DISCIPLINA DELL'OBBLIGATORietà DEI SERVIZI TECNICO NAUTICI, TROVANO ADEGUATO RILIEVO NELLA RECENTE RIFORMA, CHE OPERA UNA SINTESI VIRTUOSA DELLE RISPETTIVE FUNZIONI INCLUDENDO LA SICUREZZA, QUALE PREROGATIVA DELL'AUTORITA' MARITTIMA, E VALORIZZANDO OGNI ASPETTO RELATIVO AI PROFILI DI GESTIONE COMMERCIALE, PROPRI DELL'AdSP.

INFINE, IL TESTO DEFINISCE - AI FINI DELLA PRESTAZIONE DEI SERVIZI TECNICO-NAUTICI – COSA DEBBA INTENDERSI PER "*PORTI O ALTRI LUOGHI DI APPRODO E DI TRANSITO DELLE NAVI*".

IN PROPOSITO, SI INTRODUCE UN OPPORTUNO ALLINEAMENTO, SUL PIANO DELLA DISCIPLINA E DELLE DEFINIZIONI NORMATIVE, AL CONCETTO DI "*AMBITO PORTUALE*" ORDINARIAMENTE GIÀ POSTO A BASE DELL'APPREZZAMENTO TECNICO FATTO PROPRIO DELL'A.M. IN SENO ALLE ORDINANZE DI REGOLAMENTAZIONE DELLE ATTIVITÀ. NELL'AMBITO PORTUALE VENGONO INFATTI ANNOVERATI ANCHE TRATTI DI MARE ED INFRASTRUTTURE OFF SHORE CHE, PUR FISICAMENTE "ESTERNI" ALLE OPERE

FORANEE, SONO COMUNQUE PIENAMENTE  
CORRELATI ALL'OPERATIVITÀ PORTUALE ED ALLE  
DISCENDENTI MISURE DI PREVENZIONE E  
REGOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ MARITTIME,  
COMPLESSIVAMENTE INTESE.

\*\*\*\*\*