



Senato della Repubblica, 8^a Commissione
(Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici,
comunicazioni, innovazione tecnologica)
Audizione

Roma, 12 dicembre 2023

NOTA UNIONE INTERPORTI RIUNITI U.I.R.

Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione e del lavoro marittimo (S. 673)

Porgiamo il saluto ed insieme il ringraziamento di UIR al Presidente Sen. Fazzone ed a tutti i componenti la 8^a Commissione permanente del Senato, Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica, ringraziamo per l'opportunità di essere auditi sul disegno di legge S.673 che reca modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni all'ordinamento amministrativo della navigazione e del lavoro marittimo.

Unione Interporti Riuniti, U.I.R. è l'organizzazione nazionale di categoria che riunisce e rappresenta gli interporti italiani e la loro Rete di infrastrutture a servizio della logistica integrata e della intermodalità. A livello internazionale è organismo costituente Europlatforms- European Association of Freight Villages.

Rappresentiamo una rete di 26 nodi interportuali distribuiti su tutta la Penisola dal Brennero a Catania sui corridoi europei della rete TEN-T.

In una catena della logistica sempre più integrata, gli interporti operano sempre più in stretto contatto e cooperazione con il grande sistema della “**economia del mare**” e con tutti i suoi attori.

In primo luogo, quindi, operiamo in stretto contatto con i Porti italiani e in alcuni casi il binomio porto/interporto è una realtà già operativa e già pienamente funzionale. Ricordiamo i nodi di Civitavecchia, di Venezia Porto Marghera, di Vado Ligure, di Trieste e di Livorno, in queste località insistono insieme la infrastruttura portuale e quella interportuale.

Infine, ci sono da sottolineare le funzioni e le attività retroportuali che gli interporti svolgono su tutto il territorio nazionale, l'esempio tipico è quello nel NordOvest e degli interporti piemontesi di Rivalta Scrivia, Novara e Torino rispetto alla movimentazione delle merci ed alle funzioni retroportuali a favore dei porti della Liguria. Così come è altro esempio la realizzazione degli interporti siciliani (Catania e Termini Imerese) che avanza in parallelo con l'incremento di traffici merci dei rispettivi porti dell'isola.

Per la caratteristica orografica e peninsulare del territorio italiano e dei suoi maggiori scali portuali, si può riassumere che questa “*funzionalità retroportuale*” caratterizza tutta le Rete degli interporti italiani.

Da qui l'interesse di U.I.R. di essere audita per rappresentare la necessità **di uno sforzo di innovazione e competitività della catena logistica nazionale in ambito marittimo**, dentro un quadro di competizione internazionale che caratterizza i traffici mercantili marittimi, le loro rotte ed i servizi ad essi connessi.

Diamo atto che la disposizione normativa in esame va in questa corretta direzione, soprattutto diamo una valutazione positiva all'indirizzo di semplificazione e di efficientamento che caratterizza il **disegno di legge S.673** ed il suo articolato.

Ne sono un esempio gli art. 3, art. 4 e art. 5 che prevedono la possibilità di ricorrere anche alla modalità digitale per la convalida delle convenzioni di

arruolamento, annotazioni del ruolo equipaggio e pratiche consolari di regolarizzazione degli imbarchi e sbarchi dei marittimi, nonché per la procedura di accettazione al comando della nave da parte del Comandante.

Così anche tutto il Capo II, gli articoli dall'8 al 13 dispongono una serie di notevoli semplificazioni e razionalizzazione di tutte le pratiche di bordo con esteso ricorso alla digitalizzazione dei flussi documentali

Rispetto al tema della digitalizzazione facciamo invito e sollecitiamo affinché ci sia convergenza ed interoperabilità e soprattutto reale semplificazione. Così ad esempio all'art. 6, la prevista **Anagrafe digitale unica della gente di mare**, auspichiamo che sia strumento di reale semplificazione ed abbia futura interoperabilità con i servizi digitali che analogamente si stanno implementando nei Porti con i PCS (**Port Community System**) e negli Interporti con i FVS (**Freight Village System**) e che convergono nella più ampia Piattaforma Logistica Nazionale (PLN).

Uguale parere positivo si esprime sul CAPO III (art.14-15) relativo al regime amministrativo della nave ed agli art.16 e art.17 dedicati alla competitività.

Proprio su questo ultimo aspetto rileviamo la necessità di adottarle nella maniera più rapida in vista dell'imminente estensione dal Registro Internazionale alle bandiere UE/SEE, queste norme diventano indispensabili per assicurare la competitività delle imprese di navigazione nazionali ed evitare il flagging out della flotta italiana verso registri navali più concorrenziali.

In appendice a questa Nota come Unione Interporti Riuniti ci facciamo anche noi portatori di due istanze, già illustrate in questa sede nel corso dell'audizione dell'organizzazione di categoria Confitarma.

Ci riferiamo, nello specifico alle due proposte avanzate riguardo:

a) alla **semplificazione dell'iter formativo per conseguire la certificazione di cuoco equipaggio**, disciplinato da una normativa risalente ormai agli anni '50 del secolo scorso (legge 4 agosto 1955, n. 727 e DPR 14 luglio 1957, n. 1065) che prevede l'obbligo di svolgere un periodo di 24 mesi di effettiva navigazione da garzone di cucina, figura che a bordo delle navi da carico ormai non esiste più;

b) alle **modifiche al Codice della Navigazione in materia di pubblicità dell'ipoteca navale e di consolidamento dell'ipoteca.**

Come Unione Interporti Riuniti ci associamo ad entrambe le richieste sopra elencate e meglio dettagliate nella nota Confitarma che abbiamo trovato agli atti dell'esame del disegno di legge S.673.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, concludiamo la nostra audizione e rinnoviamo il nostro sincero apprezzamento per il lavoro fatto dal Parlamento e da questa 8^a Commissione del Senato.

* * *