



**Federazione Nazionale Agenti Raccomandati Marittimi
e Mediatori Marittimi**

SENATO

8° Commissione Lavori pubblici, comunicazioni

Audizione

Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - S. 2646 -

Roma, 5 luglio 2022.

Gentile Presidente,

Gentili Senatori,

desideriamo, innanzitutto, ringraziarvi per aver accolto la richiesta di audizione al fine di esprimere le considerazioni della nostra categoria al cd. Decreto Infrastrutture.

Federagenti è la Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi ed opera su tutto il territorio nazionale attraverso le 16 locali associazioni di categoria che coprono tutti i 144 porti italiani, in questo connotandosi come unica associazione imprenditoriale del settore marittimo portuale a vantare una rappresentanza così capillare: 450 aziende e 5.000 addetti.

Gli agenti raccomandatori operano, nel rispetto della legge nazionale sulla professione la 135 del 1977, in assistenza alle navi in tutti i settori dello shipping: container, crociere, tramp (rinfuse solide e liquide), nella gestione degli equipaggi, nello yachting (assistenza ad imbarcazioni da diporto a motore e vela) e nel brokeraggio (intermediazione e ricerca noli e compravendita navale). Federagenti ha la rappresentanza in Italia delle Compagnie di Navigazione estere che approdano nei porti nazionali. La categoria è stata protagonista negli ultimi decenni di un processo di diversificazione che è sfociato nell'affermazione di nuove professionalità e nella definizione di nuovi ruoli nell'industria del mare anche a carattere di servizio pubblico.

Federagenti aderisce a Conftrasporto-Confcommercio Imprese per l'Italia, a Confetra, Federazione del Mare, al Comitato Nazionale Welfare Gente di Mare. Inoltre, a [FONASBA](#) (Federazione Mondiale Agenzie Marittime) ed [ECASBA](#) (Federazione Europea Agenzie Marittime).

---***---

OSSERVAZIONI SUL PROVVEDIMENTO

Federagenti condivide in via generale gli obiettivi perseguiti dal Governo con il presente decreto, sia per quanto riguarda la semplificazione e velocizzazione delle procedure, che per quanto riferibile all'ammodernamento della disciplina del settore con l'intento di consolidarne l'importanza strategica per il paese.

Con particolare riferimento all'art. 4 comma 1, non possiamo che condividere di dare autorizzazione al Commissario Straordinario di realizzare un ulteriore punto di attracco temporaneo adibito a navi passeggeri con stazza superiore alle 25.000 GT nell'area di Chioggia, all'interno della Laguna di Venezia. Questo permette, da una parte, di ampliare la purtroppo limitata offerta attuale di ormeggio alle navi passeggere nel sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia) dopo l'entrata in vigore del DL 103/2021 e dall'altra permette di confermare una strategia di porto 'diffuso' del sistema portuale stesso che rende possibile, così facendo, di decentrare parzialmente i flussi con indubbi vantaggi economici per la città di Chioggia che ha, peraltro, tutte le caratteristiche di poter avere una sua attrattività, non solo legata appunto a Venezia, ma ad un concetto più allargato di città porto della Laguna Veneta. Inoltre, di almeno una parte di questi interventi infrastrutturali ne potrebbe godere anche il traffico commerciale insistente sul porto di Chioggia oramai parte integrante del sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale.

Per quanto attiene al comma 2, risultano condivisibili, le misure urgenti in materia di adeguamento funzionale e strutturale introdotte per i porti di Trieste e Monfalcone, atte a garantire un'organizzazione efficace delle navi da crociera destinate a Venezia e un buon livello di servizio ai passeggeri. Vale la pena, però, spiegare l'origine di questo intervento e la causa prima dello stesso, da una parte per circostanziare l'ambito degli interventi, e dall'altra per chiarire, ancora una volta, quanto sia fondamentale l'attività manutentiva di dragaggio che, se fosse stata fatta, avrebbe potuto evitare questa spesa.

Come ripetutamente lamentato da Federagenti e più generalmente dal cluster marittimo, l'introduzione del noto divieto di transito per le navi passeggeri di dimensioni superiori alle 25.000 GT per il Bacino di San Marco con effetto dal 1 di Agosto del 2021 (DL 103/2021) **in assenza della disponibilità di soluzioni alternative che offrissero accosti adeguati a soddisfare le esigenze della domanda, ha generato danni rilevantissimi al settore, non solo a Venezia, ma in tutti i porti del Mar Adriatico, per il prezioso ruolo di home port svolto dallo scalo della Laguna.**

Il primo problema che si sarebbe dovuto risolvere preventivamente alla chiusura del Canale della Giudecca, doveva essere quello dell'accessibilità nautica attraverso il canale Malamocco Marghera: le sezioni dei canali e dei bacini di evoluzione (e non parliamo qui di profondità massima) sono tali da determinare molte limitazioni al transito delle navi passeggeri, ben riassunti nell'ordinanza 96 del 5.10.2021 della Capitaneria di Porto di Venezia che, legittimamente da un punto di vista tecnico di sicurezza della navigazione, impone limiti di vento a 15 nodi per navi sopra 75.000 GT e 20 nodi sopra le 60.000 GT (contro gli usuali 30). La probabilità del verificarsi di

queste condizioni purtroppo molto frequenti, soprattutto nelle code stagionali, determina la necessità di approntare soluzioni chiamiamole di 'back up' per permettere alle navi di poter svolgere le proprie attività di sbarco e imbarco passeggeri in sicurezza anche in tali condizioni meteo in porti di prossimità (Monfalcone e Trieste) garantendo idonei servizi ai passeggeri nella, appunto, non remota impossibilità di entrare in porto a Venezia (evento già verificatosi 6 volte nella fase iniziale della stagione in corso).

Tutto questo in presenza di regolare attività manutentiva dei canali di grande navigazione (canale Malamocco Marghera e Vittorio Emanuele) nel rispetto del vigente Piano Regolatore Portuale non si sarebbe mai reso necessario.

A Venezia si sono persi migliaia di posti di lavoro, e molto deve essere ancora fatto per migliorare il rapporto tra porto e città, partendo, innanzitutto dal rilancio del lavoro e delle attività marittimo-portuali. Il modo migliore per garantire la vita ad una città quale Venezia è quello di garantire il lavoro per le giovani generazioni rilanciando l'economia del porto in cui è nata. Andrebbero, pertanto, innanzitutto garantiti un **supporto più adeguato, rispetto ai danni subiti, al terminal passeggeri di Venezia, sostegni alle compagnie di navigazione che credono in Venezia come pure a tutti i lavoratori e le imprese dell'indotto.** Il DL 103 aveva previsto tutto questo (Tutela della città e dei posti di lavoro) ma allo stato attuale non abbiamo avuto alcun segnale concreto circa i ristori previsti, almeno per quanto riguarda la categoria che rappresentiamo; lo stesso vale per tutto l'indotto, migliaia di famiglie ancora in attesa del sostegno economico promesso.

Ma quanto detto circa gli escavi manutentivi a Venezia vale purtroppo per tanti porti italiani: **le opere di dragaggio** non rappresentano come per i maggiori porti europei attività ordinarie con procedure routinarie seppur sempre attente alle esigenze dell'ambiente. Per i porti italiani si tratta di attività 'straordinarie' che richiedono tempi spesso indefiniti e dove la semplificazione normativa diventa non più procrastinabile. Infatti, una cosa sicuramente abbiamo imparato prima dalla pandemia e poi purtroppo dallo stato di tensione geopolitica indotta dalla invasione della Ucraina: è strategico per qualsiasi paese avere il controllo delle cosiddette 'catene del valore' su cui basa la propria forza di sostentamento e sviluppo. L'approvvigionamento energetico è il primo esempio su cui il Governo ha dimostrato di aver oggi posto grande attenzione, ma lo stesso si deve dire e fare per le catene logistiche di approvvigionamento di tutte le materie prime strategiche.

E queste viaggiano per mare e attraverso i nostri porti.

Come è stato fatto per l'energia, anche per i porti si deve pensare ad una **semplificazione per l'ottenimento delle autorizzazioni a partire da quelle in campo**

ambientale (con l'identificazione di idonei siti di conferimento) per eliminare colli di bottiglia che potrebbero essere pericolosissimi per il paese, come appunto abbiamo verificato nel settore delle rinnovabili. Procedure semplificate non significa minori controlli ma minor rimbalzo di competenze e maggior **responsabilità nelle scelte**; tutto quello che non è successo e non succede da anni, ad esempio, sulla questione del Piano Morfologico della Laguna e sul Protocollo Fanghi, laddove la burocrazia, che coinvolge almeno 4 ministeri (MIMS, MITE, Salute e Cultura), sta nei fatti mettendo in stallo procedurale una attività necessaria per la vita della città e della laguna, stallo che sta danneggiando le attività sociali, economiche come pure l'ambiente. E' necessario ricordare che oggi **Venezia (non solo il suo porto) ha praticamente esaurito i siti di conferimento per i sedimenti da scavare.**

Le semplificazioni dovrebbero, poi, poter sfruttare i **processi di digitalizzazione** che il nostro paese dovrebbe portare avanti con maggiore impulso a partire proprio dalla digitalizzazione della logistica e dalla interoperabilità dei sistemi cosiddetti PCS (Port Community Systems) in una visione sempre più integrata ed europea esattamente come si sta facendo con ottimi risultati con il PMIS (Port Management Information System) e la futura EMSA (European Maritime Single Window); nel processo di digitalizzazione va attenzionata, con adeguata dotazione economica, l'importanza della sicurezza dei sistemi informativi (**Cyber Security**), annoverata purtroppo tra i principali rischi per le catene del valore a livello mondiale.

A nostro parere, oltre alla questione dei dragaggi già ampiamente esposta, ulteriori specifici interventi di semplificazione delle normative in essere andrebbero quindi perseguiti con maggior forza. In particolare, e solo a titolo esemplificativo:

- **Istituzione dell'anagrafe digitale unica della gente di mare** che favorirebbe il processo della digitalizzazione del settore marittimo rispetto al sistema dell'attuale collocamento della gente di mare, avvicinando sensibilmente domanda ed offerta di lavoro.

- **Proposta di modifica dell'articolo 11-ter della Legge n. 84/94** in modo da prevedere che la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale sia presieduta da un soggetto nominato dal Ministro del MIMS.

Da parte della Federazione, si auspica:

- che venga dato un fattivo ruolo di coordinamento alla Conferenza che rappresenta un tassello fondamentale della riforma della *governance* portuale italiana. Ciò nell'ottica di una politica portuale che sia quanto più possibile omogenea ed armonizzata a livello centrale;

- un maggiore coinvolgimento delle rappresentanze dell'utenza alle tematiche d'interesse da affrontare in tale consesso, anche attraverso la partecipazione dei rappresentanti dell'Utenza al Comitato di Gestione;
 - che venga garantita all'utenza portuale una maggiore capacità di indirizzo e decisionale già all'interno degli Organismi di Partenariato, anche rafforzando le funzioni di questi ultimi.
- **Affidamento e controllo dei servizi di pulizia e di raccolta dei rifiuti delle navi**, laddove sarebbe importante precisare che "affidamento" non significa per forza "concessione" e che la regola deve essere l'apertura al mercato.
 - **STED (Sportello Telematico del Diporto)**: riconoscimento al raccomandatario marittimo titolare di STED della facoltà di autenticazione delle sottoscrizioni degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l'alienazione di unità da diporto o la costituzione di diritti di garanzia sulle medesime.

Desideriamo confermare che gli agenti marittimi italiani, quali veri conoscitori delle dinamiche di approvvigionamento delle materie prime e movimentazione dei manufatti, anello di congiunzione tra mare e terra, mettono a disposizione del Sistema Paese il know-how, la professionalità e la capacità imprenditoriale per il rilancio e la crescita dell'economia italiana.

Ringraziamo per l'opportunità che ci avete concesso e restiamo a disposizione per ogni eventuale approfondimento riteniate necessario.

Il Presidente
Dott. Ing. Alessandro Santi