CONVEGNANGOLA

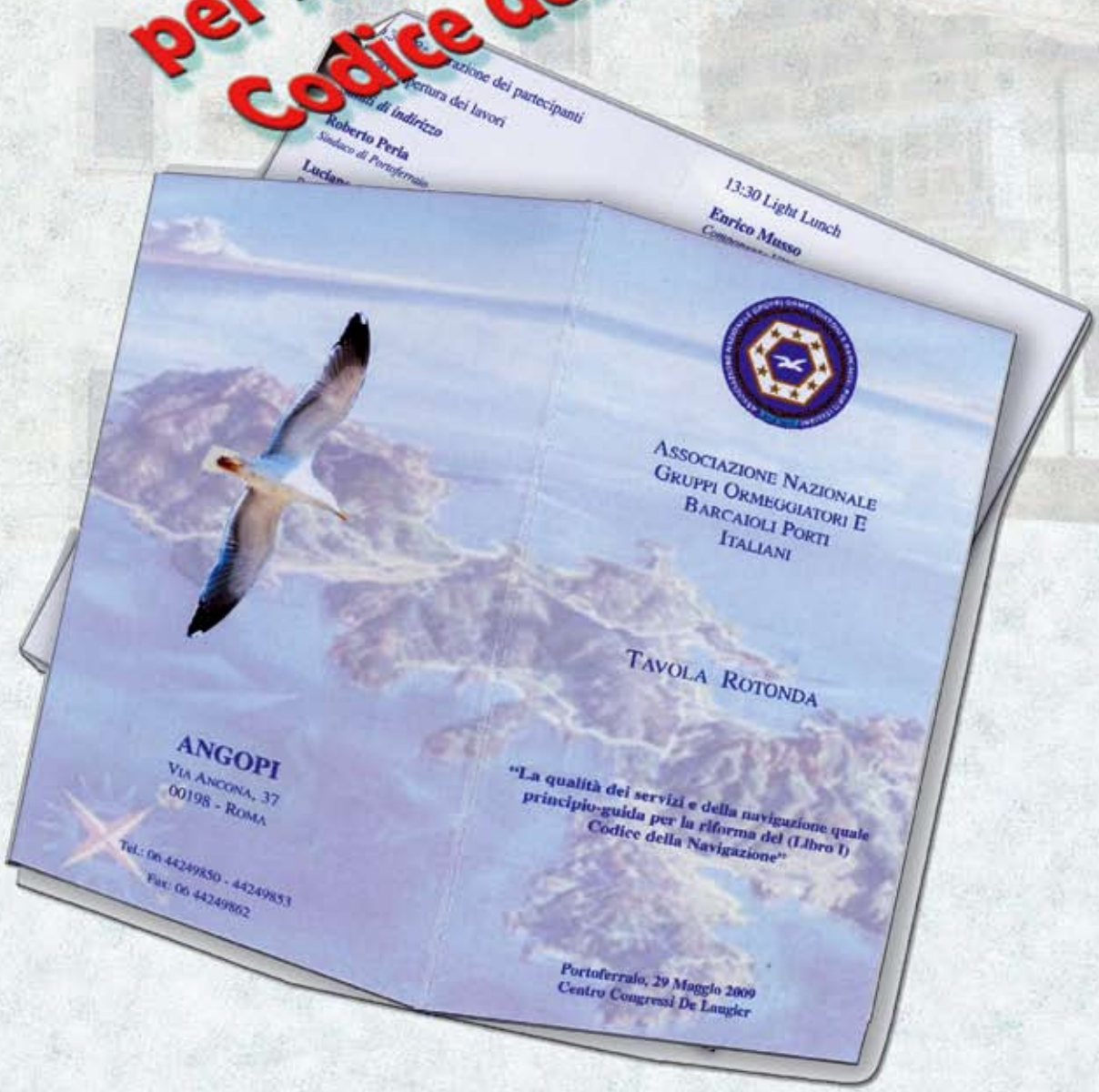


Portoferraio 29 maggio 2009

Centro Congressi De Laugier

Tavola rotonda

La qualità dei servizi e della navigazione quale principio-guida per la riforma del (Libro I) Codice della Navigazione



FILO DI CRONACA

Tre flash, retrocedendo da quello finale, per sintetizzare il contenuto e il livello della tavola rotonda 'La qualità dei servizi e della navigazione quale principio-guida per la riforma del (Libro I) Codice della navigazione', organizzata dall'ANGOPI al Centro congressi De Laugier di Portoferraio il 29 maggio 2009, in concomitanza con l'assemblea nazionale Angopi e sotto l'egida del Consiglio dei Ministri, che ha evidentemente colto l'attualità e l'importanza del tema proposto.

Dunque, il flash conclusivo del direttore generale per i Porti al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Cosimo Caliendo (come gli altri due dei tre qui ricordati nonché tutti gli interventi della tavola rotonda appaiono sul sito internet di Angopi). "... la giornata credo abbia dato moltissimo già con gli interventi – lo ripeto ancora una volta – estremamente qualificati. Non credo che faremo subito la riforma del Codice della navigazione, però sono state poste delle basi con il lavoro proficuo di questa giornata, di questo seminario, come giustamente è stato definito: sono stati esaminati i profili economici, i profili giuridici, i profili di opportunità ".

Prima di lui il commento del presidente dell'Associazione Porti italiani Francesco Nerli. "Io credo che il confronto di questa mattina mi faciliti nel riprendere una serie di argomenti che sono stati discussi, a partire dall'introduzione, dall'intervento del Senatore Musso e con le risposte del Professor Carbone. Insomma, credo che ci siamo chiariti diversi aspetti e ne riprenderò solo alcuni per fare qualche ipotesi di lavoro".

E prima ancora, il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto Raimondo Pollastrini. "Grazie di questo ennesimo invito a partecipare ai lavori, ormai consueti dell'associazione. Tra l'altro, io ho sempre notato e apprezzato proprio lo sforzo fatto da Angopi di cercare di dare in qualche modo dei contenuti agli incontri annuali che si sono svolti in questi ultimi anni. Indubbiamente, l'appuntamento di oggi conferma questo trend; è un appuntamento importante, perché l'argomento scelto riguarda la riforma del Codice della navigazione.

Ma c'è un altro aspetto che giunge a sottolineare ancor più decisamente l'intensità della giornata. Si tratta della dimensione (intesa sia in termini di ampiezza sia nella misura del fervore) delle chiose con cui il moderatore della tavola rotonda Sergio Maria Carbone, intercalava il susseguirsi degli interventi dei relatori. Interventi preceduti dai saluti del sindaco di Portoferraio Roberto Peria, del presidente dell'Autorità portuale di Piombino, Portoferraio, Rio Marina Luciano Guerrieri, del comandante del porto di Portoferraio Nerio Busdraghi e dalla relazione introduttiva del presidente di Angopi Cesare Guidi. successivamente hanno presentato le loro relazioni il direttore della Scuola di dottorato in Diritto pubblico ed Economia all'Università di Pisa Giovanna Colombini, il presidente del Registra Italiano Navale Gaspare Ciliberti, l'ordinario di Diritto dell'Unione europea all'Università di Genova Francesco Munari, il componente dell'VIII Commissione Lavori pubblici del Senato Enrico Musso, il segretario Commissione Porti e infrastrutture di Confitarma Giuseppe Lombardi.

Con gli interventi di cui sopra si è conclusa la sessione antimeridiana della Tavola rotonda; mentre quella pomeridiana, ha visto avvicendarsi al palco dei relatori il componente della IX Commissione alla Camera dei Deputati Vincenzo Garofalo, il vice presidente della IX Commissione della Camera dei Deputati Silvia Velo, oltre ai citati Pollastrini, Nerli, e Caliendo che hanno chiuso l'impegnativo appuntamento di Portoferraio. Appuntamento che ha incluso il conclusivo, articolato ed esauriente intervento del moderatore della tavola rotonda.

g.g.

LE MOLTE VITE DELLO STORICO EDIFICIO

De Laugier, da convento a caserma a centro culturale

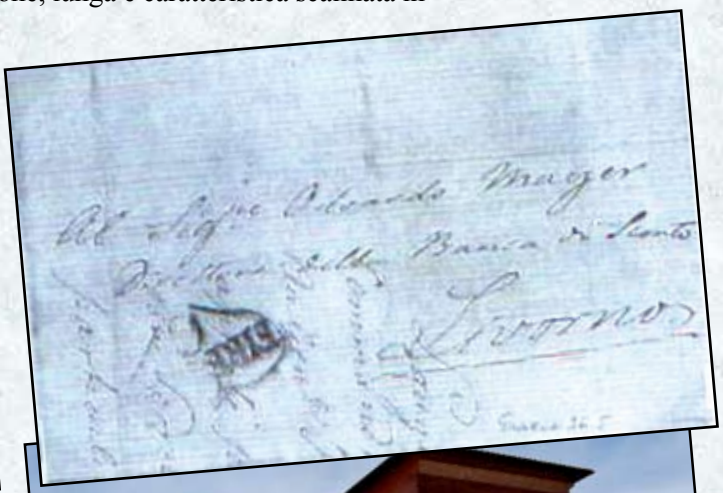
La Tavola rotonda organizzata da ANGOPI a Portoferraio si è svolta in un edificio di notevole interesse storico ed architettonico. I lavori si sono svolti nel Centro culturale De Laugier, antico convento cinquecentesco trasformatosi nei secoli, sino ad assumere il suo attuale aspetto, prima come caserma a inizio Ottocento al tempo dell'occupazione francese, infine come sede culturale. Restaurato recentemente, l'edificio conserva dipinti, stampe, disegni e mobili di varie epoche, donati al Municipio dal collezionista ed erudito Mario Foresi. Il Centro culturale comprende dipinti e sculture del XVI-XIX secolo, e anche opere più recenti raccolte dal Comune. Da segnalare la sezione ottocentesca. Il Centro Culturale e Congressuale intitolato a Cesare De Laugier de Bellecour (Portoferraio 1789 - Fiesole 1871), ufficiale napoleonico di madre portoferraiese, eroe della battaglia risorgimentale di Curtatone e Montanara, attualmente offre un'ampia sala congressi (circa 250 posti) dotata di sistema audio e video, e una sala espositiva. Situato nel centro storico di Portoferraio, si raggiunge attraverso la Salita Napoleone, lunga e caratteristica scalinata in pietra rosa.




GLORIOSO RICORDO ITALIANO
IN QUESTI CAMPI DI CURTATONE E MONTANARA
IL 29 MAGGIO 1848
L'AUSTRO MARESCIALLO RADETZKY ASSALITA
COL POMPOSO SUO ESERCITO
UN PUGNO DI GIOVANI TOSCANI ATTATTO PRIVI DI OGNI SOCCORSO
RESISTETTER SETTE ORE ED INFINE ESAUSTE LE MUNIZIONI
PIEGARONO IN GOITO E CASTELLUCCHIO
NON OSARONO I NEMICI INSEGUIRLI
TRA LE FILE DEI TOSCANI IL LOR CONCITTADINO, GENERALE CESARE DE LAUGIER
BENEDIZIONI E MEMORIA AI MARTIRI DELL'AMOR PATRIO


IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA ITALIANA CON SUO DECRETO 21 MAGGIO 1948 SU PROPOSTA DEL MINISTRO DELLA DIFESA HA CONFERITO LA MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE ALLA BANDIERA DEL BATTAGLIONE VOLONTARI TOSCANI CHE COMBATTÈ A CURTATONE IL 29.V.1848 CON LA MOTIVAZIONE SEGUENTE
A RICONOSCIMENTO DELLA LUMINOSA TRADIZIONE SEGNATA UN SECOLO FA NELLA GIORNATA DI CURTATONE DAL BATTAGLIONE UNIVERSITARIO TOSCANO E RIAFFERMATA DAGLI UNIVERSITARI ITALIANI IN TUTTE LE GUERRE DEL RISORGIMENTO E SUCCESSIVE CON LARGO CONTRIBUTO DI VOLONTARI E PARTIGIANI A TESTIMONIANZA DELLA RICONOSCENZA DELLA PATRIA PER LE GENERAZIONI STUDENTESCHE ITALIANE CHE IL PAESE INTENDE ONORARE ED ESALTARE NEL GLORIOSO VESSILLO CHE L'ATENEO DI PISA HA IL PRIVILEGIO DI CUSTODIRE.
29 MAGGIO 1948









Nelle foto di questa pagina: lapidi commemorative (e relative trascrizioni) murate nel porticato dell'Università 'La Sapianza' di Pisa e a Le Grazie di Curtatone; immagine ottocentesca del generale De Laugier; una lettera spedita da un volontario da Le Grazie di Curtatone il 26 maggio 1848 (con bollo a cuore Firenze), nella quale si dava notizia dell'assunzione al comando, nella stessa data, del gen. De Laugier (da notare tra i volontari la presenza di Carlo Lorenzini, alias Collodi, futuro autore del celeberrimo 'Pinocchio', ma anche di altri giovani destinati a prestigioso futuro); il Centro intitolato al generale; ormeggiatori sulla scalinata di accesso. Nelle foto della pagina a lato: il presidente di ANGOPI introduce la tavola rotonda evidenziando la ricorrenza della battaglia di Curtatone e Montanara; il bollo commemorativo dell'avvenimento risorgimentale emesso da Poste Italiane il 30.05.2008; stampa ottocentesca della battaglia.

Porti
servizi tecnico nautici



Introduzione alla tavola rotonda

CESARE GUIDI
Presidente A.N.G.O.P.I.
Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani



Buongiorno a tutti, grazie d'avere accettato il nostro invito. Come ogni anno, in occasione dei nostri lavori assembleari, organizziamo una tavola rotonda affrontando temi più vasti, che comunque abbracciano il settore marittimo – portuale e quindi non strettamente riconducibili alle nostre attività. Vorrei però dare avvio a questa giornata facendo una piccola chiosa.

Oggi, 29 maggio, è la ricorrenza della battaglia di Curtatone. Il generale De Laugier in quella battaglia - 29 maggio 1848 -, con a capo un pugno di volontari toscani, per lo più studenti, fronteggiò gli austriaci comandati dal maresciallo Radetzky: ben diciottomila uomini bene armati ed equipaggiati, che dovevano assalire i piemontesi impegnati nella battaglia di Peschiera. Un anno dopo, incontrando De Laugier a Firenze, dove era diventato ministro della Guerra del Granducato di Toscana, Radetzky si complimentò per la resistenza eroica che quel pugno di ragazzi aveva effettuato nei confronti dell'esercito austriaco, resistendogli appunto per delle ore, addirittura facendogli credere che aveva di fronte il meglio dell'esercito piemontese.

GLORIOSO RICORDO ITALIANO
IN QUESTI CAMPI DI CURTATONE E MONTANARA
IL 29 MAGGIO 1848
L'AUSTRO MARESCIALLO RADETZKY ASSALIVA
COL PODEROSO SUO ESERCITO,
UN PUGNO DI GIOVINI TOSCANI AFFATTO PRIVI DI OGNI SOSTEGNO.
RESISTETTER SETTE ORE ED INFINE ESAUSTE LE MUNIZIONI,
PIEGARONO IN GOITO E CASTELLUCCHIO.
NON OSARONO I NEMICI INSEGUIRLI.
ERA DUCE DEI TOSCANI IL LOR CONCITTADINO, GENERALE CESARE DE LAUGIER.
BENEDIZIONI E MEMORIA AI MARTIRI DELL'AMOR PATRIO.



Ho raccontato questi fatti ieri aprendo i lavori dell'assemblea nostra, ma mi piace oggi qui ripeterli per ricordare quanti atti di eroismo e di solidarietà stanno sotto all'unità di questo Stato.

La qualità dei servizi e della navigazione quale principio-guida per la riforma del (Libro I) Codice della Navigazione



Relazione introduttiva

CESARE GUIDI
Presidente A.N.G.O.P.I.
Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani

Ringrazio tutti i graditissimi ospiti che hanno voluto accettare il nostro invito; un ulteriore ringraziamento va ai colleghi elbani che, unitamente al Comandante Busdraghi, ci hanno dato una straordinaria opportunità per affrontare i nostri lavori in questa magnifica cornice che è l'isola d'Elba, posto ideale per riflettere sul ruolo e sulla qualità dei servizi e più in generale della stessa navigazione, intesa come cammino svolto dall'uomo fin dai primordi, sempre spinto dal suo desiderio di avventura e dalla volontà di conoscere e di capire.

Un momento quindi di incontro e di confronto su una tematica qual è quella relativa alla riforma del Codice della navigazione, del ruolo del navigare, della condotta a bordo, della qualità dei servizi nel XXI secolo del nostro tempo.

Parlare di questi temi sarebbe comunque riduttivo se nel mettere in rilievo i profili giuridici non li collegassimo al rigore tecnologico e scientifico applicato ai sistemi di navigazione dove, in ogni modo ed ancora oggi, non solo di sofisticata e tecnica strumentazione dobbiamo parlare, ma anche e soprattutto di arte marinaresca: di valore delle risorse umane come preparazione



che si acquisisce attraverso l'esperienza necessaria per raggiungere livelli di competenze così elevate che non hanno riscontro in altre attività, unitamente a quei comportamenti solidali che sono tipici dello spirito marinaro.
Alcune considerazioni come punto di partenza.
La riforma del Codice nell'attuale quadro economico/strutturale dovrebbe realizzarsi tenendo conto:

- ✓ dell'incidenza del trasporto e sul trasporto
- ✓ dei sistemi e delle strutture portuali e delle sue articolazioni
- ✓ del ruolo dei vari servizi marittimo/portuali e del miglioramento della qualità degli stessi in funzione della sicurezza, che è garanzia di efficienza
- ✓ e del costante e continuo aggiornamento della qualificazione professionale.

A mio parere è questo il contesto nel quale le modifiche al Codice risultano necessarie.
Ciò premesso abbiamo ragione nel parlare di qualità come condizione fondamentale, come essenza del servizio reso, oppure no?
Il problema non è solo quello di difendere diritti di libertà, ma è quello di favorire la costante evoluzione qualitativa del servizio reso, in funzione di una riduzione dei costi e dei tempi complessivi del trasporto in generale e marittimo in particolare. In questo caso si tratta di saper interpretare le evoluzioni che avvengono, così rapidamente, in una situazione quale quella in atto di trasformazione della stessa economia mondiale.
Ormai è evidente che, aldilà delle cause e dei tempi per la sua soluzione, l'attuale crisi economica è il forte segnale che impone a tutti l'indispensabile necessità di modificare nel profondo: gli orientamenti, le finalità, le tendenze che stanno alla base dello sviluppo economico così come è avvenuto dalla fine degli anni '70 in poi.
Al riguardo si possono dire tante cose, ma a mio modesto avviso, tutto ciò porta con sé l'esigenza di rivalutare al massimo grado il valore d'uso dei prodotti rispetto al valore di scambio e farlo in modo da non ostacolare l'evoluzione tecnologica, anzi approfittandone. Tutto

SANTO STEFANO MAGRA (SP) 29.05.2009

Crisi all'VIII strato





Container vuoti appilati su sette e otto livelli. È una significativa immagine della crisi economica che si è ripercossa nel sistema mondiale dei trasporti, svuotando rotte marittime ed autostrade di navi e di tir. Le foto sono state scattate presso il vasto deposito di container di Santo Stefano Magra, a ridosso del porto della Spezia. È il 29 maggio 2009 e a Portoferraio, nella tavola rotonda ANGOPI, si parla anche del modo per affrontare questa preoccupante congiuntura.

comunque concorre nel realizzare un'economia basata sul massimo risparmio delle materie prime e sulla riduzione dei costi economici: e qui non mi riferisco a quelli aziendali, perché basta pensare al modo in cui vengono smaltiti purtroppo i rifiuti tossici, certo, c'è un risparmio aziendale, ma quanto costa alla collettività e non solo in termini economici, ma addirittura di condizioni di vita.
In questo caso i servizi resi alla navigazione che obiettivi si devono porre?
Il risparmio del singolo e specifico servizio per il singolo utente, l'efficienza rispetto alle esigenze variabili tipiche del trasporto marittimo, i tempi di esecuzione, la perfezione dell'operazione, la sottovalutazione delle necessarie qualità professionali, oppure l'inverso?
E in questo quadro, rispetto all'affermazione precedente, come si definiscono e a che cosa ci riferiamo quando parliamo di costi?
E che cosa si vuole privilegiare: un operatore poco qualificato oppure un operatore altamente qualificato? E ancora. I costi del singolo o quelli che ricadono sull'intera collettività?
Tutto ciò va valutato con riguardo ai problemi accennati.
A tal proposito noi abbiamo dato a tutte queste questioni una risposta coerente al livello di qualificazione, competenza ed efficienza che la generale attività marittimo/portuale impone, e felicemente prendo atto che finora lo Stato italiano si è sempre mosso in una direzione simile. Il suo impegno, infatti, è fortemente indirizzato alla costante ricerca di risolvere, in modo conveniente, i tratti più importanti per lo sviluppo di una moderna portualità, chiamata a misurasi con le altre realtà europee, mediterranee ed oltre.
In particolare, e per quanto ci riguarda, ha privilegiato un concetto unitario e coerente nell'ambito del quale considerare il ruolo dei servizi resi alla navigazione e su questa visione ha agito sempre per contenere i costi e per garantire una generale attività di grande efficienza a vantaggio della totalità degli utenti.
A questo proposito noi abbiamo sempre perseguito tenacemente il prevalere di una concezione unitaria del nostro servizio, perché essa sola consente di poter rispondere a tutte le esigenze in qualunque momento si presentino, e in primo luogo, per soddisfare quelle della normale attività istituzionale.
Siamo riusciti a realizzare una condizione largamente condivisa nella nostra categoria dell'assunzione in proprio delle responsabilità che ricadono su di noi, in quanto ci sentiamo artefici di un servizio pubblico che è tale soltanto se coloro che

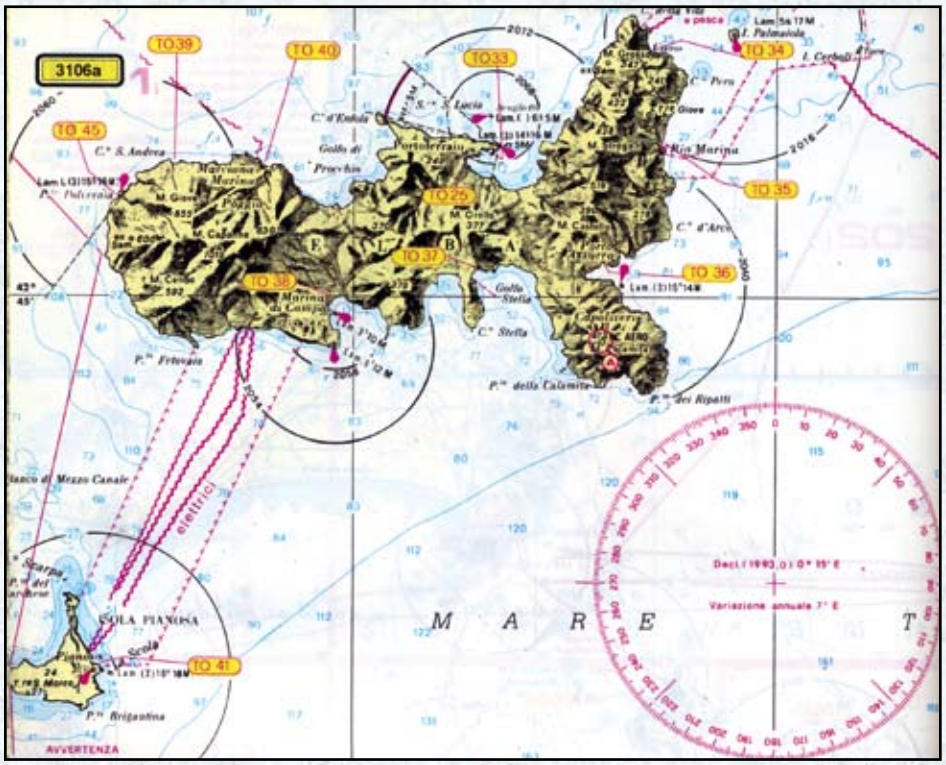


lo esercitano sono consapevoli di svolgere una funzione di alto significato non solo per il comparto marittimo portuale, ma a favore dell'intera comunità. Sono queste le ragioni per le quali abbiamo sempre osteggiato la frantumazione dell'unitarietà del servizio, e l'esperienza finora acquisita ci ha dato ragione.
Devo dire che anche l'armamento italiano attraverso la sua Confederazione, di fatto, si è comportato nello stesso modo e cioè ha privilegiato la qualità rispetto ad una visione riduttiva qual è il mero risparmio aziendale qualora e laddove ci fosse!
Tutta la nostra azione da anni, è orientata al mantenimento, adeguamento ed acquisizione delle nuove professionalità che qualche volta, apparentemente, possono sembrare distanti e non tipiche rispetto alla nostra attività istituzionale, ma che ha creato un insieme di persone e di organismi, che si stanno sempre più rivelando all'altezza delle necessità e all'avanguardia per quanto riguarda la capacità di intervento, in attività istituzionali ma ancora inedite.
Dobbiamo in questa sede affermare che nell'attuale rinnovo tariffario l'armamento e la stessa Assoporti si sono mosse concretamente a sostegno di questa che noi consideriamo un'assoluta necessità, tant'è che è stata inserita una voce prima quasi inesistente, relativa alla realizzazione, sulla base di un preciso progetto, di nostri corsi professionali organizzati e gestiti direttamente dall'Angopi in collaborazione con la Thesi di Mola di Bari.
La scelta principale, quindi, è stata da anni volta allo sviluppo incessante multiforme e pluridisciplinare della professionalità della categoria, perché presente e pressante era la sfida delle innovative e costanti introduzioni di carattere tecnologico, che riguardavano in particolare i vettori marittimi, i mezzi di comunicazione e di rilevamento. Abbiamo affermato più volte, a prescindere dal giudizio e dalle conseguenze da esso causate, che il sistema marittimo trasportistico si è rilevato un supporto indispensabile all'affermazione e diffusione di quella economia che va sotto il nome di globalizzazione.
Ecco perché, al di là dei tempi necessari, e utili a queste realizzazioni, si amplia sempre di più l'esigenza di possedere qualifiche professionali costantemente più estese e specifiche. La questione che pongo riguarda certamente l'efficienza del servizio in condizioni modificabili, ma rappresenta l'elemento fondante per dare responsabilità e dignità ad ogni uomo che opera in questo settore, facendogli acquisire la consapevolezza di svolgere un ruolo che, seppur limitato, è parte integrante di un processo generale di sviluppo economico e sociale.



Per queste ragioni noi riteniamo che il mantenimento della concezione di un servizio pubblico universale sia l'unica vera base che consente l'evoluzione dei processi in atto, perché stimola gli stessi operatori a rendersi partecipi di svolgere il proprio ruolo.
Vorrei brevemente accennare, ad alcune contraddizioni in atti giudiziari recentemente adottati che riguardavano in particolare, un servizio che ha sue proprie peculiari caratteristiche pur essendo ricompreso tra i STN.
In queste decisioni viene esaltata la complessità dell'operazione in mare aperto, per navi portanti carichi particolarmente pericolosi, tanto da far dire che soltanto chi ha mezzi appropriati, personale particolarmente qualificato sul piano professionale, può svolgere queste operazioni, e per questa ragione si rende libera la società che gestisce l'impianto di scegliersi l'operatore e quindi far rientrare tale attività in una logica di mercato, lasciando comunque in capo all'Autorità Marittima la responsabilità delle misure di sicurezza.
Inoltre, sempre in relazione alla stessa questione, fra le altre cose, si afferma che la società interessata sta fuori delle "regole portuali" perché gestisce l'impianto, non nell'ambito del porto, con navi e armatori con i quali fa contratti diretti, e quindi si tratta di un approdo che non ha nessuna caratteristica pubblica e nel quale, pertanto, gli accordi possono solo avere natura privatistica.
La soluzione non è tanto quella di individuare risposte che ci mettano al riparo da inaccettabili disposizioni sostanzialmente favorevoli ad una deregulation del settore. Si tratta invece di adottare immediatamente le misure più adeguate per completare e coprire questa gran lacuna dell'ordinamento giuridico italiano. Si tratta pertanto di adattare alla specificità degli impianti al largo delle coste italiane, le regole già sperimentate all'interno dei nostri porti, precisando al riguardo la competenza dei vari enti interessati, oltreché degli erogatori dei relativi servizi, nella salvaguardia dei principi di sicurezza ed efficienza che ha caratterizzato e caratterizza il funzionamento del sistema dei servizi tecnico nautici.
Emerge infine una chiara questione di natura ideologica, soprattutto laddove si auspica di estendere gli stessi principi ovunque esistano situazioni analoghe o comparabili dove peraltro, si opera da parecchi decenni, su strutture e terminal assolutamente estranei alla questione in oggetto, e nei quali ad oggi, con il sistema in atto, non sono mai avvenuti incidenti di rilievo anzi si sono sempre caratterizzati per il loro livello di funzionalità e di sicurezza.
La sostanza è che tutto questo avviene in un momento in cui si è dimostrato con chiarezza in tutti i settori, anche laddove non emergono specifiche questioni ambientali e di sicurezza, che lasciare la totale soluzione di qualsiasi problema alla logica del mercato è marcatamente fallita!
È vero che nel caso di specie rimane la volontà e il diritto della regolamentazione da parte dell'Autorità Marittima, ma sappiamo quanto sia difficile controllare ovunque l'applicazione delle regole, anche quelle minime.
Faccio infine, solo un breve cenno, a nome della nostra categoria professionale, riferendomi anche al titolo del nostro convegno in merito ad alcune proposte emerse su questa materia, per evidenziare che le innovazioni riferite al nostro settore, tenuto conto che "sono profondamente cambiate la tecnica e l'economia del trasporto marittimo" e che la parte relativa alla "navigazione marittima sembra soggiacere ancora a superate obsolescenze", nel nostro caso più che di revisione della disciplina e dei contratti, sarebbe opportuno:
a) la chiara definizione per l'accesso alla professione che ad oggi, da un punto di vista normativo, si limita ad indicare semplicemente alcuni requisiti necessari per essere iscritti nei Registri. Giova invece rilevare che la prassi ormai consolidata, e che dovrebbe essere definita a livello legislativo, messa in atto attraverso specifiche direttive del Ministero dei Trasporti, prevede che i citati requisiti siano fondamentali al fine di poter partecipare ai bandi di concorso e che, senza il loro superamento, non è possibile essere iscritti negli appositi Registri;

b) un'altra previsione dovrebbe disciplinare e rendere obbligatorio in virtù dell'incessante evoluzione che registriamo nei porti e nello shipping, un costante e continuo aggiornamento professionale;
c) l'altra esigenza di intervento normativo, riguarda la natura dei Gruppi dal punto di vista della loro soggettività giuridica. Si tratta sul piano funzionale di eliminare quelle contraddizioni che emergono dalla dicotomia Gruppo-Soc. Cooperativa.
Inoltre, di là della dialettica politica che sta caratterizzando il dibattito parlamentare e l'azione di Governo, soprattutto in questo momento preelettorale, ritengo comunque che il Parlamento debba assumersi la responsabilità di portare a termine l'aggiornamento della Legge 84/94, con particolare riferimento alle modifiche dell'attuale art. 14 previste, fra l'altro, nel noto e largamente condiviso documento interassociativo e che, a nostro parere, risponde alla necessità di eliminare oltre alle contraddizioni di cui ho accennato, gli stessi contrasti che sono emersi nel corso dell'applicazione della Legge stessa.
Concludendo. voglio dire che iniziative come queste, ognuno nel suo ruolo, noi nel nostro piccolo, ma è comunque un impegno che ci riguarda tutti, sono sicuramente efficaci per individuare soluzioni molto utili ai lavoratori, alle imprese, alla collettività in generale, perché contribuiscono a fronteggiare i chiari segnali che il progressivo sviluppo della tecnica e della tecnologia impone al nostro settore, e verso i quali non possiamo certamente restare indifferenti, così come non possiamo ignorare quelli di indirizzo economico che emergono in questa fase di crisi dell'economia mondiale.
Ma quello che mi preme davvero sottolineare, parafrasando Arthur Ward: "*Il pessimista si lamenta del vento, l'ottimista si aspetta che il vento cambi, il realista mette a punto le vele*", che, per regolare le vele, su questi aspetti così concreti afferenti la qualità dei servizi, della navigazione e del necessario aggiornamento formativo, occorre che i soggetti istituzionalmente preposti, chiamino in gioco gli stessi operatori, perché possono offrire una concreta soluzione sui problemi indicati, a testimonianza della profonda esperienza della loro vita lavorativa. E mi riferisco a quell'esperienza che richiede una lenta maturazione e che si ottiene solamente con tanta passione, tanto lavoro, un'incredibile pazienza e soprattutto tantissimo tempo speso nel settore. Non è infatti un caso se esistiamo ben dal 1473 contribuendo a rendere sempre più efficienti e sicuri i nostri porti.



CONCLUSIONI della TAVOLA ROTONDA



SERGIO MARIA CARBONE
Ordinario di Diritto dell'Unione Europea e della Navigazione Università di Genova

Il grao di importanza della tavola rotonda 'La qualità dei servizi e della navigazione quale principio-guida per la riforma del (Libro I) Codice della Navigazione' s'evidenzia dal tenore e dalla corposità delle conclusioni tratte dal coordinatore Sergio M. Carbone dall'intensa giornata di lavori.

Siamo così arrivati alla fine dei nostri lavori. È difficile trarre una sintesi, proprio per la varietà e la completezza dei contenuti che sono stati esposti. Prendendo lo spunto anche dall'ultimo intervento io vorrei ripartire dalle considerazioni che abbiamo fatto all'inizio sul Codice della navigazione.

Io credo che sia stato detto, più o meno unanimemente da tutti gli intervenuti, che il Codice della navigazione attualmente è superato: ed è superato perché ha delle caratteristiche che lo hanno connotato in negativo. È un Codice che ha caratterizzazione di autarchia, che è connotato da un approccio nazionalistico, che è connotato da un approccio di tipo pubblicistico rispetto alla libertà di iniziativa economica e all'esercizio dell'autonomia privata e che è improntato da una forte presenza autoritaria nei vari aspetti della disciplina dei fenomeni marittimi.

Io devo dire che la pratica si è data carico di superare tutte queste critiche che possono essere fatte nei confronti del Codice della navigazione. L'internazionalismo della materia rispetto al nazionalismo del Codice della navigazione ha prevalso, perché, attualmente, laddove esistono delle fonti internazionali o comunitarie prevalgono e hanno superato qualsiasi tipo di fonte normativa nazionale. L'aspetto autarchico, anch'esso è stato decisamente superato dalle cessioni progressive di sovranità dello Stato italiano rispetto alla Comunità europea, ma anche e soprattutto rispetto alla sua appartenenza alla comunità internazionale; e alla comunità internazionale dello shipping che è sempre stata un elemento fortissimo di aggregazione in questo settore, che ha travalicato tradizionalmente il fenomeno nazionale.

I progressivi interventi autoritativi rispetto all'autonomia privata, che trovano espressione nel Libro III del Codice della navigazione, con riferimento ai contratti di utilizzazione della nave laddove si è cercato di imporre dei modelli organizzativi ai rapporti economici della navigazione marittima, hanno fallito miseramente. Hanno fallito perché la disciplina del Codice della navigazione sulle avarie comuni, o sui contratti di noleggio o di trasporto sono cose che si insegnano soltanto all'università ed in modo marginale, se si vuol fare dell'attività vera; ma che sicuramente persone che praticano le attività marittime non hanno mai preso seriamente in considerazione. Allora, davanti a questo fenomeno noi dobbiamo sicuramente mettere capo alla disciplina del Codice della navigazione; e sicuramente quella parte che più di tutte merita di essere ripresa in esame è proprio quella che tuttora è fortemente connotata da una presenza pubblicistica e che è quella, appunto, del Libro I del Codice della navigazione.

Sono state indicate qua le parti che sono state aggiornate a seguito di vari interventi, tra i quali il più significativo sicuramente è quello della legge 84/94; sono stati detti i modi, i tempi e i criteri attraverso i quali questo intervento deve avvenire. Io credo che l'esempio fatto dei servizi tecnico nautici, sui quali oggi noi ci siamo in particolare confrontati, siano un esempio di come si deve intervenire in questo settore. Si è detto - e anche da ultimo si è ricordato - che per ora i servizi tecnico nautici e la loro disciplina sono stati salvaguardati nella regolamentazione dalla copertura comunitaria dell'articolo 86, paragrafo 2, e io aggiungerei anche dall'articolo 9

della disciplina della nostra normativa antitrust, in quanto proprio servizi relativi alla sicurezza, nei quali la sicurezza è un elemento determinante.
Ma io direi anche che si sono salvaguardati, come tipo di disciplina, perché hanno saputo prevenire in qualche modo una serie di esigenze che, volta volta, maturavano nell'ambito del mercato. Ed in questo senso, la progressiva regolamentazione che è stata data all'articolo 14, in modo sempre più compiuto dal 94 sino ad oggi, e la successiva elaborazione che in sede interassociativa è stata data dell'articolo 14 lo dimostra. Probabilmente non è tutto; e non è soltanto quello che è nella regolamentazione dell'articolo 14, ma sicuramente è un passo avanti ulteriore. Io credo che è in questa direzione che debba andare la modifica e l'integrazione della disciplina del Libro I del Codice della navigazione in tutti i vari settori nei quali il nostro Codice interviene nella sua prima manifestazione normativa nel suo Libro I.
Io tolgo di mezzo le disposizioni preliminari, che sono una iattura terribile. Tra le quali, in particolare, l'articolo 1 del Codice della navigazione che è veramente una norma sbagliata, di cui la storia e la giurisprudenza hanno dimostrato la erroneità; perché in realtà ne è stata data una interpretazione totalmente diversa da quello che il Codice della navigazione dice: non si considera il diritto della navigazione del Codice della navigazione come un fenomeno autonomo compiuto, ma bisogna interpretarlo e attuarlo alla luce dei principi generali, che hanno una valenza superiore e determinante rispetto alla interpretazione e all'applicazione di tutte le norme del Codice della navigazione; e quindi devono essere inquadrati in quei principi generali sia di diritto pubblico che di diritto privato ai quali tutti quanti, poi, abbiamo fatto riferimento quando abbiamo parlato dei vari tipi di diritto della navigazione.
Ed allora, da ultimo, l'aspetto al quale ha dato una risposta il dottor Caliendo. Uno dei temi attuali è quello di come interviene lo Stato su navi straniere che si trovano nell'ambito di porti o di spazi sottoposti alla sovranità italiana. È certo che questo punto, che non è minimamente disciplinato nell'ambito del Codice della navigazione, siano intervenuti dei cambiamenti epocali, di cui il Codice della navigazione non ha minimamente - non poteva forse nemmeno minimamente - tenere conto quando è stata elaborato. Ebbene, credo che la soluzione che si è indicata meriti una precisazione, un adeguamento di tipo normativo che ne precisi i contenuti; non possiamo pensare di applicare tout-court a tutte le navi straniere tutte le norme e tutte le disposizioni italiane nella loro integralità, così come avvengono nell'ambito dei cantieri italiani; dovranno essere adeguati rispetto all'esigenza di fare rispettare quei parametri, ma tenendo conto anche delle caratteristiche che sono su navi straniere; e probabilmente anche secondo navi straniere vengono abitualmente nell'ambito dei porti italiani, o se vengono soltanto in modo eccezionale e transitorio.
Ricordo solo una sentenza straniera recentissima, americana, che è addirittura dirompente su questo punto: si trattava di una nave di crociera che transitava abitualmente in acque marittime statunitensi che rispetto ad essa, in funzioni di sicurezza dei passeggeri statunitensi portatori di handicap, si è imposto di risistemare tutta l'architettura interna della nave, in funzione dei parametri di sicurezza previsti dalla legislazione americana a favore degli handicappati. Pensate che cosa vuol dire questo rispetto ai principi tradizionali ai quali si era ispirato il Codice della navigazione, anche dove si diceva che sull'ordine interno della nave, e quindi sull'organizzazione interna della nave, lo Stato costiero e lo Stato di transito della nave non poteva intervenire in alcun modo. Oggi l'evoluzione va in una direzione totalmente opposta. Ebbene, anche su questi aspetti, che non sono minimamente presi in considerazione dal Codice della navigazione, dovrà intervenire la nostra disciplina. Quindi, di lavoro per i legislatori ce ne è tantissimo da fare; non limitatevi a risolvere i principi della legge delega, ma entrate nel merito, perché è importante intervenire in maniera compiuta su questa materia.
Grazie a tutti dell'attenzione e scusate dei miei lunghi interventi.



Portoferraio, a bordo, pausa pranzo

Porto Azzurro, a bordo, cena di gala

