

## Rassegna stampa Assarmatori del 23-24/06/2020

### *Indice delle testate*

Shipping Italy.....	2
Ship2Shore.....	5
Avvisatore Marittimo.....	7
La Gazzetta Marittima.....	8
Il Secolo XIX.....	10
Shipmag.....	11
Telenord.....	13

# Assemblea Fedepiloti: le critiche di armatori e porti sulle tariffe di pilotaggio in Italia

23 Giugno 2020 - 15:38



*We Deliver Value*  
价值·因运而生

L'interesse e la funzione pubblica di sicurezza del pilotaggio non è messa in discussione ma le tariffe e l'organizzazione del servizio vanno riviste. È questa, in estrema sintesi, la posizione (unitaria) espressa dall'armamento e anche dalla portualità in occasione della 73ma assemblea di Fedepiloti andata in scena via web dopo essere stata rimandata a causa dell'emergenza Covid.

Durante la sua relazione introduttiva il com.te Francesco Bandiera, presidente uscente della Federazione Italiana Piloti dei Porti, ha sottolineato ancora una volta che il pilotaggio "deve rimanere pubblico" e che "non possa essere lasciato in balia di interessi privati di chicchesia". Va ricordato che il meccanismo di adeguamento automatico delle

tariffe di pilotaggio nei porti italiani è bloccato da inizio 2019 quando, per effetto dell'opposizione presentata prima di Assarmatori e poi da Confitarma, il Ministero dei trasporti ha preferito mettere la materia in stand-by e percorrere la strada del confronto fra tutte le parti in causa: vale a dire associazioni di piloti, armatori, agenti marittimi e porti. Esattamente i soggetti che Fedepiloti ha invitato a parlare come relatori alla sua assemblea.

Mario Mattioli, presidente di Confitarma, ha sottolineato l'importanza "di mantenere un dialogo aperto" e sottolineando di non aver "mai parlato di liberalizzazioni selvagge". Semmai il tema può essere quello di una parziale autoproduzione soprattutto quando un comandante di nave conosce bene il porto in cui la nave scala regolarmente. Nel merito, in realtà, la questione principale ruota attorno alla formula con cui si ottiene l'adeguamento delle tariffe che è "sana ma da rivedere" secondo l'associazione confindustriale degli armatori, perché gli elementi che la compongono "possano essere più trasparenti".

Anche Assarmatori, rappresentata dal vicepresidente Vincenzo Romeo, conferma che neanche da parte loro l'intenzione sia quella di arrivare a una privatizzazione del servizio: "Non penso ci sia la volontà di privatizzare o liberalizzare il pilotaggio" ha detto Romeo. Secondo il quale comunque il confronto sta andando nella giusta direzione e forse volgendo al termine: "Dopo due anni di analisi e discussioni forti sulle tariffe di pilotaggio intravediamo la fine di questo processo che sarà come dev'essere". L'obiettivo comune è quello di "trovare un compromesso che non è molto distante" ha concluso il vicepresidente di Assarmatori, aggiungendo che "sarebbe sterile parlare solo di tariffe. Importante per noi è ad esempio anche l'aspetto di rinfoltire le corporazioni dei piloti. Durante il Covid hanno dovuto fare i salti mortali e non lo trovo giusto".

All'assemblea di Fedepiloti è intervenuto poi Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la Federazione degli agenti marittimi che rappresentano l'armamento straniero nel nostro Paese, vale a dire fra il 70 e l'80% dell'utenza del pilotaggio nei porti italiani. Anche Duci ha confermato che "nessuno ha mai pensato di discutere il pilotaggio come servizio pubblico" ma al tempo stesso ha rilevato come ci siano "dei punti sui quali anche i piloti devono intervenire". In particolare sulla riorganizzazione del servizio: "Per una mancanza di organizzazione non si realizzano ad esempio economie di scala fra corporazioni vicine" ha sottolineato il presidente di Federagenti. In questo senso una delle conclusioni a cui giunge lo studio sul pilotaggio italiano commissionato da Fedepiloti ed elaborato dal Cieli di Genova è proprio quello di [portare a termine aggregazioni fra corporazioni vicine geograficamente](#).

Sulla stessa lunghezza d'onda degli altri relatori è stato anche l'intervento di Daniele Rossi, presidente di Assoport, secondo il quale "il pilotaggio in Italia dev'essere un sistema a controllo e formazione pubblica". Al tempo stesso il presidente dell'associazione che rappresenta le Autorità di sistema portuale italiane, ha fatto presente che il servizio "dev'essere sostenibile per i piloti sia fisicamente che

psicologicamente (i numeri di addetti deve essere adeguato), ma anche per i porti. Quindi il servizio di pilotaggio è un servizio pubblico ma questa non dev'essere una patente di legittimità per ottenere delle condizioni che non sono ottimizzate ed economicamente sostenibili. Che non rendono i porti italiani competitivi con tutti i sistemi portuali europei e mondiali". A questo proposito la ricerca del Cieli sostiene che il costo del pilotaggio in Italia è mediamente in linea con il resto dei contesti europei.

23/06/20 14:47

## Fedepiloti ammaina Bandiera, al nuovo direttivo le vecchie grane

**Il Presidente uscente critica la divisione del cluster marittimo, Pettorino lo frena: “A non essersi ancora riuniti sono anzitutto i piloti”. Da armatori e agenti marittimi nessuna spinta verso la liberalizzazione del servizio**



*di Pietro Roth*

“Chiudo un mandato intenso, sono stati due anni di duro lavoro e non ho dato la mia disponibilità a continuare nel ruolo di Presidente, perché non è compatibile con i ritmi del mio servizio effettivo nello scalo di Olbia che soprattutto in estate richiedono piena presenza e disponibilità”: Francesco Bandiera annuncia così, in apertura dell’edizione numero 73 dell’Assemblea Nazionale di Fedepiloti, la sua volontà di non ricandidarsi lasciando quindi alla sessione di questo pomeriggio il compito di scegliere un nuovo consiglio direttivo e, quindi, un nuovo Presidente.

Il quale, va detto, erediterà tutte le grane ancora irrisolte, anche queste enunciate dallo stesso Bandiera nel corso della sua relazione: “Abbiamo una cronica carenza a livello di organico, mancano 40 uomini e questo numero supererà le 50 unità nei prossimi 2-3 anni, si tratta del 15% della forza lavoro. È vero, sono stati indetti alcuni concorsi, ma i tempi sono troppo lunghi, soprattutto se si contano anche i rischi di ricorsi che possono bloccare tutto. Inoltre dobbiamo fare i conti con la disapplicazione dei criteri e dei meccanismi nell’ambito dell’ultima istruttoria finanziaria, con frizioni e incomprensioni sull’adeguamento biennale delle tariffe di pilotaggio. Un passaggio essenziale, visto che per pagare il servizio di pilotaggio non è previsto

l'intervento delle casse pubbliche. Ma gli armatori devono pagare il dovuto, oltretutto le nostre tariffe sono in linea con quelle europee, se non inferiori, a fronte di una qualità e una produttività superiori alla media. A dirlo è uno studio del CIELI (Centro di Eccellenza Italiano sulla Logistica, i Trasporti e le Infrastrutture dell'Università di Genova), che conferma tutto questo. I piloti devono restare fuori da logiche di mercato: auspico un cluster marittimo unito e non diviso come ho visto e che il pilotaggio rimanga, appunto, in mani pubbliche”.

Eppure, a proposito di divisioni, i piloti italiani non sono secondi a nessuno: se da una parte c'è Fedepiloti, dall'altra ecco l'Unione Piloti. Vicenda che non sfugge alla stigmatizzazione del Comandante Generale della Capitaneria di Porto, l'Ammiraglio Giovanni Pettorino: “Sono certo che nel corso del tempo sia stato fatto un grande lavoro, encomiabile – le sue parole – eppure permane questa ombra. Badate bene: non può esserci forza se non c'è unitarietà, e questa non si vede fra i piloti. Eppure questi tempi di crisi, economica e sociale, non possono che vedervi tutti insieme dalla stessa parte: ogni forma di divisione è in realtà una forma di indebolimento”.

Anche sul rischio che il servizio venga privatizzato o liberalizzato, Bandiera viene smentito (o tranquillizzato, dipende dal punto di vista) dalle due associazioni degli armatori. “Nessuno ha mai parlato di liberalizzazioni selvagge, non vedo questa grande polemica, non c'è nessuna volontà di scardinare il sistema così come è adesso. Certo, per quanto riguarda la formula per la determinazione della tariffa, questa risale a più di 40 anni fa: non significa che non vada bene, ma senz'altro possono essere introdotti elementi di modernizzazione per avere più trasparenza”, avverte il numero uno di Confitarma, Mario Mattioli.

E anche Vincenzo Romeo, Vicepresidente di Assarmatori, ribadisce il concetto: “Nessuno ha mai parlato di privatizzazioni o liberalizzazioni”.

Sulla presunta divisione, così come dipinta da Bandiera, del cluster marittimo frena anche il Presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci: “Sul tema del pilotaggio invece l'armamento è piuttosto coeso – spiega – e non è mai stato pensato da nessuno, non dico proposto ma neanche pensato, di non lasciare questo servizio in mano pubblica. Vero che la crescita dimensionale del tonnellaggio non ha visto premiati i piloti, e su questo siamo disponibili a discutere. Non si può però non evidenziare come sussistano punti critici su cui anche i piloti dovrebbero ragionare: esistono difformità sul territorio nazionale e sono del tutto assenti economie di scala che si potrebbero realizzare con l'unione di alcune corporazioni (fatto indicato anche nel decantato studio del CIELI, *nda*) che invece non sembra essere all'orizzonte”.

Conclude Daniele Rossi, Presidente di Assoport, con una mirabile opera di sintesi: “Non vedo neanche dove sorga il dibattito. Il servizio di cui stiamo parlando deve essere sostenibile sia per i piloti sia per i porti. Il fatto che sia di natura pubblica non può essere una patente per mettere in pratica comportamenti economicamente non sostenibili o che minino la competitività dei porti italiani rispetto agli altri sistemi”. Peccato che nel corso dell'Assemblea, trasmessa in diretta streaming per motivi ormai noti al grande pubblico, non si sia potuto ascoltare l'intervento (registrato) del Ministro dei Trasporti Paola De Micheli. Cose che capitano quando anche la tecnologia non sorride agli organizzatori.

# Autoproduzione, scontro europeo

## Armatori e sindacati divisi sulle regole da applicare a rizzaggio e derizzaggio

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Il braccio di ferro sull'autoproduzione sta prendendo campo sia in Italia sia in Europa e per una volta vede in sintonia, sia pure con modalità differenti, i portuali del Northern Range e quelli italiani. Al centro, la proposta dei sindacati (in Nord Europa per via sindacale, attraverso la cosiddetta "Dockers clause" di cui ha parlato "L'Avvisatore Marittimo" dello scorso 10 giugno, in Italia per via legislativa attraverso un emendamento al decreto (Rilancio) di obbligare gli armatori, nei casi in cui non siano

Per una volta i lavoratori delle banchine del Nord Europa sono alleati con quelli del Sud

disponibili lavoratori portuali, a assumere personale apposito per svolgere le attività in autoproduzione. Questa proposta ha visto la dura reazione degli armatori europei, sia settentrionali sia meridionali, che la considerano economicamente inattuabile, quindi come un tentativo di impedire completamente ogni tipo di autoproduzione.

In Italia il dibattito è stato acceso da una proposta di emendamento alla legge di conversione del decreto Rilancio da parte di Davide Gari-

glio, Vincenza Bruno Bossio e Laura Cantini del gruppo Pd in commissione Trasporti alla Camera. L'emendamento è sostenuto dai sindacati, ma ha spinto le parti datoriali a scrivere una lettera di protesta alla ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli. Nella lettera, Confitarma, Assarmatori e Federagenti esprimono «estrema preoccupazione» per l'emendamento, che vorrebbe modificare l'articolo 16 della legge 84 nella parte che riguarda le autorizzazioni a svolgere operazioni portuali per conto proprio e conto terzi «introducendo requisiti

talmente gravosi sia sul piano organizzativo che su quello economico da rendere il regime delle autorizzazioni del tutto inattuabile».

I sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno replicato alla lettera sostenendo che l'emendamento non impedirà l'autoproduzione, ma che è necessario per garantire sicurezza nelle operazioni di carico e scarico. In Europa, lo scorso gennaio la confederazione sindacale internazionale Itf ha lanciato una campagna europea proprio contro



Un portuale di Genova

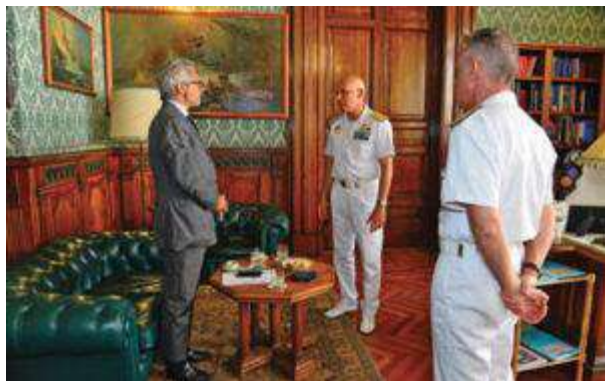
l'autoproduzione delle operazioni di rizzaggio e derizzaggio, sostenendo la cosiddetta "Dockers clause", che in Europa è in vigore nel contratto Itf a partire dallo scorso primo gennaio 2020. Contro la clausola si sono opposte soprattutto compagnie marittime di ca-

botaggio del Nord Europa. «Noi - spiega Salvatore Pellecchia della Fit - eravamo partiti prima, anche se poi siamo arrivati a fattor comune coi sindacati europei. Già dallo scorso anno avevamo individuato tre criticità dei trasporti italiani su cui interveni-

re: infrastrutture, che scontano un'arretratezza cronica; regole, fra cui appunto anche quelle sull'autoproduzione; contratti, che in ambito trasporti non significa soltanto aumenti salariali, ma anche il fattore sicurezza».

# Marina Militare e Assarmatori sempre più vicini sui vari temi

24 Giugno 2020



Nella foto (da sx): Il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, il capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di Squadra Giuseppe Cavo Dragone, ammiraglio di divisione Vincenzo Montanaro, capo del Terzo Reparto Stato Maggiore della Marina Militare.

ROMA – Pirateria e assalti alle navi specie nel Golfo di Guinea e nell’Oceano Indiano con miglioramento degli standard formativi delle Guardie Giurate impiegate a bordo di navi mercantili; gestione delle operazioni di Search e Rescue connesse ai flussi migratori in Mediterraneo; intensificazione della cooperazione nello scambio di informazioni fra la Marina Militare italiana e lo shipping nazionale.

Questi i principali risultati di un confronto a 360 gradi, caratterizzato da un forte clima di collaborazione, che si è svolto fra i rappresentanti della Marina Militare e di Assarmatori riuniti presso la sede dello Stato Maggiore Marina. L’incontro – aperto dal saluto del capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di Squadra Giuseppe Cavo Dragone, alla presenza del presidente di Assarmatori Stefano Messina – si inquadra nell’ambito dei rapporti istituzionali e di collaborazione tra la Marina Militare e il Cluster Marittimo nazionale, che vede il coinvolgimento particolare del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera e del Comando in Capo della Squadra Navale.





Nella foto (da sx): Ammiraglio di divisione

Vincenzo Montanaro, capo del Terzo Reparto Stato Maggiore della Marina Militare, il presidente di Assarmatori Stefano Messina, ammiraglio di divisione, Aurelio De Carolis, sottocapo capo di Stato Maggiore Marina Militare.

I rappresentanti del 3° Reparto Pianificazione e Politica Marittima dello Stato Maggiore hanno fornito una panoramica sugli impegni della Forza Armata per il 2020 con un focus sugli aspetti della sicurezza marittima declinata nelle sue tre accezioni ovvero Maritime Security Operations, Maritime Situational Awareness e Maritime Capacity Building. A tal riguardo, è stato approfondito il tema della pirateria marittima e dell'armed robbery nel Golfo di Guinea e in Oceano Indiano; un'attenzione particolare è stata rivolta al concorso della Forza Armata per le attività di formazione nei confronti delle Guardie Giurate preposte a espletare i servizi di antipirateria a bordo dei mercantili nazionali che transitano in aree soggette al rischio pirateria.

È stato altresì approfondito anche il ruolo della cellula nazionale di Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) del Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV) che si pone come segmento di Maritime Security, volto a favorire la cooperazione e lo scambio di informazioni tra la Marina e lo shipping nazionale, al fine di incrementare il livello di conoscenza e consapevolezza dello scenario marittimo, elemento indispensabile per assicurare l'esigenza primaria di difendere le libertà dei mari.

Infine, a cura del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, sono state illustrate le complesse e delicate dinamiche delle operazioni di Search and Rescue marittime connesse ai flussi migratori nel Mediterraneo Centrale, ponendo particolare attenzione all'alveo delle responsabilità e degli obblighi normativi che riguardano i comandanti del naviglio nazionale.

## Pettorino: «Lo shipping paga troppe divisioni»

GENOVA

Premette di aver imparato a «lasciare da parte la diplomazia» quando serve. Il difficile periodo della pandemia dice l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante generale delle Capitanerie, gli ha insegnato ad essere diretto. E così è stato. Ieri al termine dell'assemblea di Fedepiloti, l'ex commissario del porto di Genova e comandante dello scalo ligure, ha sferzato prima la categoria dei piloti e poi il cluster: «Sono veramente preoccupato per due divisioni - ha detto l'ammira-

glio - La prima è la divisione all'interno dei piloti. La forza di un'organizzazione che esprime un servizio così importante non può esprimersi se c'è divisione. Permane ancora questa ombra. Non c'è forza nel far valere le proprie ragioni se non c'è unitarietà». Poi l'attacco al cluster: «In questi tempi di rivisitazione del tutto, vi devono vedere marciare uniti. Ogni forma di divisione è forma di indebolimento. Se il sistema diventa fragile potrebbe portare una rivisitazione del sistema. Se si esprimono posizioni deboli o contradditto-

rie il sistema potrebbe essere rivisto». Un avvertimento anche ad armatori e terminalisti. L'assemblea che avrebbe dovuto eleggere il presidente successore di Francesco Bandiera, ieri è stata così più difficile del previsto e il nome dovrebbe arrivare oggi. Il presidente ha richiamato la carenza di uomini e ribadito lo stop alla liberalizzazione. E poi l'appello all'unità della categoria: «Auspichiamo una "Assemblea Costituente di tutti i piloti italiani" all'interno di un Congresso nazionale del pilotaggio, magari già per la prossima pri-

mavera, dove sviluppare un progetto condiviso, con l'alto patrocinio del ministro, teso a valorizzare ancora di più un servizio dello Stato, per lo Stato». Gli armatori di fronte alle sollecitazioni della categoria, ammettono di non aver mai chiesto la liberalizzazione dei servizi tecnico nautici. Mario Mattioli, presidente di Confitarma, ha puntato sulle tariffe: «Noi vogliamo dare il nostro contributo», mentre Vincenzo Romeo, vice presidente Assarmatori ha ribadito: «Non vogliamo privatizzare il pilotaggio italiano». —

SIGAL.



Giovanni Pettorino

# Il cluster all'unisono: “Il servizio di pilotaggio? Resti pubblico, nessuna liberalizzazione”

23 GIUGNO 2020 - Redazione



Roma – Nella continua battaglia con gli armatori, che pesano il 25-30% sul fatturato dei piloti, si ha talvolta la sensazione che la questione tariffaria venga scambiata come un semplice rinnovo contrattuale dove la parte erogatrice del servizio dovrebbe mercanteggiare gli adeguamenti. Ma il cuore del problema è un altro: l'aspetto pubblico della sicurezza. Su quello non si transige. Lo ricorda, a più riprese, il **presidente uscente di Fepiloti, Francesco Bandiera**, nella sua relazione con cui ha aperto la 73a edizione dell'assemblea annuale della federazione. **Mario Mattioli, presidente di Confitarma**, evita i toni polemici e lancia un ramoscello d'ulivo alla corporazione: “I piloti hanno sempre svolto un ruolo essenziale, ma in particolare lo hanno svolto nel corso della crisi del Covid assicurando che le navi potessero continuare ad entrare ed uscire nei nostri porti in tutta sicurezza – sottolinea -. Il ministero, in occasione dell'ultimo rinnovo tariffario, ha indicato un percorso per verificare la tenuta degli attuali criteri e meccanismi tariffari in vigore da quasi mezzo secolo – aggiunge il **presidente di Confitarma** – Noi vogliamo dare il nostro contributo in questo senso consapevoli dell'esigenza di garantire equilibrio ma allo stesso tempo di risolvere alcune criticità dovute al tempo. L'auspicio è che nell'adeguamento tariffario di fine anno si trovi la giusta sintesi di questo lavoro anche tenendo conto degli effetti del calo di traffico legato al Covid-19”.

In passato, il ruolo pubblico svolto dalla corporazione dei piloti è stato messo in discussione da alcuni armatori, continua ad essere così? “Nessuno vuole privatizzare il pilotaggio italiano – risponde il **vicepresidente di Assarmatori, Vincenzo Romeo** -. La prova della volontà della nostra associazione è l'intervento del presidente Stefano Messina proprio all'assemblea di **Fedepiloti** due anni fa. Quell'intervento era a supporto dei servizi tecnico nautici. Nutriamo grande

rispetto, anche per le vicende personali, sono figlio di un comandante. Non c'è volontà da parte degli armatori di liberalizzare il servizio di pilotaggio italiano". Trasparenza delle tariffe? "Entrare nelle technicalità non è il caso. C'è stata analisi e discussione, anche forte. Io sono un positivo: dopo due anni di tavolo intravediamo la fine di questo processo. Troveremo un compromesso e non ci siamo molto distanti", replica **Romeo**.

Per **Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti**, la questione dei soldi è pretestuosa e strumentale. "I piloti guadagnano troppo? Meglio per loro, l'importante è che il servizio sia professionale e l'aspetto pubblico della sicurezza non venga meno. Però, ci sono dei punti sui quali i piloti devono intervenire: ad esempio, per una mancanza di organizzazione non si realizzano economie di scala fra corporazioni vicine", osserva **il numero uno di Federagenti**. In sostanza, le sue conclusioni sono le stesse che propone lo studio del Cieli, commissionato proprio da **Fedepiloti**. Lo studio sottolinea infatti che "appare opportuno procedere con l'aggregazione delle corporazioni su base territoriale che in un orizzonte di medio termine dovrebbe portare ad un contenimento dei costi di produzione del servizio". Chiude il giro di interventi, **Daniele Rossi, presidente di Assoport**, il quale ritorna sull'importanza del ruolo pubblico svolto dalla corporazione: "Il pilotaggio in Italia dev'essere un sistema a controllo e formazione pubblica, però il servizio deve essere sostenibile sia per i piloti che per i porti".

# La voce unica del cluster marittimo: "Il servizio di pilotaggio resti pubblico"

di Marco Innocenti

*Il concetto è stato ribadito da tutti gli operatori alla 73a assemblea di Fedepiloti*



E' stata l'occasione per i saluti per **Francesco Bandiera, presidente della Federazione Italiana Piloti dei porti**, che nella **73esima assemblea di Fedepiloti**, svoltasi in videoconferenza, ha voluto anche sottolineare come il pilotaggio "debba restare pubblico e che non vada lasciato in balia di interessi privati di chicchessia".

Al suo appello ha risposto **Mario Mattioli, presidente di Confitarma**, collegato in streaming all'evento: "In questo contesto - ha detto - i piloti svolgono sempre un ruolo essenziale ma in particolare lo è stato nel corso della crisi da Covid assicurando che le navi potessero continuare ad entrare ed uscire nei nostri porti in tutta sicurezza. Il Ministero in occasione dell'ultimo rinnovo tariffario ha indicato un percorso per verificare la tenuta degli attuali criteri e meccanismi tariffari in vigore da quasi mezzo secolo - ha aggiunto il presidente di Confitarma - Noi vogliamo dare il nostro contributo in questo senso consapevoli dell'esigenza di garantire equilibrio ma allo stesso tempo di risolvere alcune criticità dovute al tempo. L'auspicio è che nell'adeguamento tariffario di fine anno si trovi la giusta sintesi di questo lavoro anche tenendo conto degli effetti del calo di traffico legato al Covid-19".

"Nessuno vuole privatizzare o liberalizzare il pilotaggio italiano - ha assicurato poi il **vicepresidente di Assarmatori, Vincenzo Romeo** - La prova della volontà della nostra associazione è l'intervento del presidente Stefano Messina proprio all'assemblea di Fedepiloti due anni fa. Quell'intervento era a supporto dei servizi tecnico nautici. Nutriamo grande rispetto, anche per le vicende personali, sono figlio di un comandante. Sarebbe poi piuttosto sterile parlare solo di tariffe. L'importante per noi è ad esempio anche l'aspetto di rinfoltire le corporazioni dei piloti".

Sul tema della privatizzazione del pilotaggio è intervenuto anche **Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti**. "Nessuna intenzione di farlo - ha assicurato - Sul tema delle tariffe, se i piloti

guadagnano molto, meglio per loro. L'importante è che il servizio che offrono sia professionale e l'aspetto pubblico della sicurezza non venga mai meno. Però ci sono anche dei punti sui quali i piloti devono intervenire. Penso ad esempio al fatto che, per una mancanza di organizzazione, non si riescono a realizzare delle reali economie di scala fra corporazioni vicine".