

Fedepiloti - con un nuovo 'timone' in plancia - rivendica il successo dell'adozione del nuovo criterio tariffario e dribbla l'onda polemica

La 75° Assemblea - con leit motiv 'Sulle Onde del Rinnovamento' - è stata l'occasione per riflettere su traguardi ottenuti e gli obiettivi ancora da raggiungere dalla categoria dei piloti italiani. Il Ministro Giovannini 'investe' Pettorino quale consulente al MIMS. Le posizioni di PD e Lega, quelle di Assarmatori e Confitarma. Cambio della guardia al vertice: Mennella lascia il testimone; Morolla, Capo Pilota di Brindisi, for President

di Marco Valentini

Roma – Chi si aspettava che 'il pesce grosso' abboccasse all'amo della lenza polemica lanciata dal 'pesce dissidente' [solo pochi giorni fa](#) potrebbe essere rimasto deluso: nessun accenno alla fresca 'tripartizione' della categoria da parte del sindacato di gran lunga più antico e blasonato è stato fatto alla 75° Assemblea Annuale di Fedepiloti tenutasi a Roma, che è stata viceversa un'occasione per tracciare il bilancio di obiettivi e risultati raggiunti finora dalla categoria, ma anche per discutere di richieste da avanzare e criticità da risolvere in ottica futura. Il titolo scelto per l'evento - 'Sulle Onde del Rinnovamento' – è stato un rimando alla necessità di ridefinire il ruolo del pilota di porto e di delineare bene i contorni di competenze e responsabilità professionale.

Il Comandante Luigi Mennella, presidente (uscente) della Federazione Italiana Piloti dei Porti dal 2020, nella sua relazione introduttiva ha spiegato quale sia lo stato dell'arte, quali i punti di forza del sistema marittimo e portuale e quali, invece, dovrebbero essere migliorati, a giudizio della corporazione.

Il primo aspetto ricordato con soddisfazione da Mennella è stato quello legato "all'adozione della nuova circolare tariffaria".

Un obiettivo raggiunto a marzo e che è arrivato al termine di un percorso difficile e non privo di ostacoli. "L'adozione della circolare tariffaria ha ridefinito criteri e meccanismi



Enrico Giovannini

da rendere coerenti con le sopravvenute disposizioni del Regolamento europeo 352, che contiene norme specifiche sulle tariffe del servizio. Il percorso che ha portato al buon esito finale è stato rallentato dalla pandemia e dalle criticità che il Covid-19 ha comportato. Il risultato è stato comunque importante, non scontato, e ha richiesto un grande impegno. Ci sono stati momenti di confronto serrato e talora di stallo nelle trattative. E proprio in quei momenti Fedepiloti ha agito in maniera costruttiva, difendendo la bontà delle proprie scelte, senza mai assumere posizioni strumentali, preconcepite o, peggio ancora, distruttive per puro spirito di protagonismo.

Ed è opportuno evidenziare che non tutti hanno assunto il medesimo atteggiamento. L'approccio tenuto nei confronti dei nostri interlocutori istituzionali è stato, invece, improntato al dialogo e alla cooperazione. Un atteggiamento che abbiamo riscontrato anche da parte del ministero e delle altre associazioni con cui ci siamo confrontati" ha dichiarato Mennella. In concreto, l'aggiornamento dei criteri tariffari, riguarda "la rideterminazione della spesa ammessa, per una migliore uniformità di trattamento tra le corporazioni nell'ottica di una maggiore trasparenza, e il riconoscimento dei cosiddetti grandi tonnellaggi, atteso e sollecitato da molto tempo", ha specificato il presidente. Mennella non ha poi lesinato critiche alla categoria, > 36



Luigi Mennella

> 35

spiegando che si è riscontrata da parte di alcuni rappresentanti “ un’opposizione inconsistente e priva di contenuti, ispirata all’obiettivo della ricerca di visibilità anche a danno della categoria e degli interessi dei piloti. Una condotta portata avanti non soltanto in sede di istruttoria per il rinnovo, ma anche in sede giudiziale. I ricorsi non hanno giovato alla categoria e neanche a chi li ha presentati. Così la pretesa di chiedere al TAR di sospendere in via cautelare l’adozione delle nuove tariffe, avrebbe comportato di gettare al vento anni di lavoro, senza alcun risultato concreto, poiché l’unico e improvvido effetto sarebbe stato quello di un’eventuale sospensiva. E questo avrebbe imposto semplicemente di mantenere vigenti le tariffe passate. Il TAR ha respinto questa richiesta, facendo sì che si possa finalmente godere di un periodo di profonda applicazione tariffaria e di perfezionamento di quel complesso percorso già



Maria Teresa Di Matteo

avviato di rivisitazione dei criteri e meccanismi”.

Lo sguardo del presidente si è poi rivolto alla situazione economica che vive il mondo dei traffici portuali: “Dopo un calo del fatturato nel 2020, che ha raggiunto in alcuni casi punte negative del 42%, il 2021 ha visto un’inversione di tendenza, recuperando sul piano nazionale il 12 %, con una diversa distribuzione porto per porto, sebbene ancora lontano dal volume di traffico registrato nel 2019. I venti di guerra e gli aumenti del costo dell’energia e del carburante non ci fanno dormire sonni tranquilli”.

Ed è a questo punto che Mennella ha anche voluto ricordare con orgoglio il lavoro svolto dalla categoria negli ultimi due anni di crisi pandemica: “Quotidianamente e in qualunque condizione, i piloti hanno sempre assicurato l’accesso e il transito di tutte le navi nei porti, anche nei periodi in cui mancavano i vaccini e sono saliti a bordo pur con presenza di casi positivi”.

Infine, il numero uno di Fedepiloti ha messo in evidenza quali sono gli obiettivi in ottica futura della categoria: “Bisogna tenere fermi alcuni punti: in primo luogo non va messo in discussione il modello italiano dei servizi tecnico nautici, in particolare del pilotaggio. A partire dal rapporto strettissimo che lega i piloti all’amministrazione marittima



Davide Gariglio

e portuale in sinergia con gli altri servizi tecnico nautici. È proprio questo modello ad aver reso i nostri scali tra i più sicuri del mondo, nonostante la vetustà delle infrastrutture e la ristrettezza degli scali portuali rispetto al fenomeno del gigantismo navale. Altro modello irrinunciabile è quello che garantisce la terzietà dei piloti rispetto agli utenti”. Tenuti fermi i capisaldi, secondo Mennella ci sarebbe l’esigenza di “adeguare le norme disciplinanti alcuni aspetti del pilotaggio, per meglio coordinarle con altre regole e principi applicabili ai piloti e alle loro attività . Questo renderebbe più incisive ed efficaci le azioni azioni dell’amministrazione marittima e più fluidi e agevoli i rapporti con il MIMS e con gli altri interlocutori dei piloti”. Quella andata in scena all’inedita location del The Westin Excelsior di Roma è stata anche l’assemblea di cambio della guardia per Fedepiloti; Mennella ha lasciato l’incarico, terminando il proprio mandato. Secondo indiscrezioni raccolte da Il Secolo XIX, nuovo Presidente è Leo Morolla, da anni Capo Pilota del Porto di Brindisi.

E a proposito di rapporto con Governo e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, il titolare del dicastero Enrico Giovannini ha dichiarato essere “assolutamente indispensabile accelerare il dialogo con i piloti. Nell’ottica in cui c’è bisogno di arrivare a una visione più sistemica di tutte le diverse dimensioni, per collocare > 37



Edoardo Rixi



Leo Morolla

> 36

l'Italia nel posto che le spetta".

Il ministro ha poi annunciato "la nomina dell'Ammiraglio Giovanni Pettorino come consulente per la portualità su queste specifiche tematiche".

E in tema di annunci, anche Maria Teresa Di Matteo, direttore generale del MIMS, ha comunicato che "entro un paio di mesi dovrebbe arrivare un simulatore di guida che sarà in grado di garantire un centro di formazione continua. Il software del sistema contiene 20 scenari portuali sia nazionali che internazionali".

Anche il mondo della politica era presente con due dei rappresentanti più vicini agli argomenti in questione, il deputato piemontese del Partito Democratico, Davide Gariglio, e quello genovese della Lega Edoardo Rixi.

Il primo ha voluto "ringraziare, proprio ora che stiamo uscendo dalla fase più acuta della pandemia, il mondo dei

piloti che hanno assicurato e garantito costantemente il loro servizio in questi anni difficili". L'onorevole di sinistra ha poi posto l'accento sulla bontà della decisione presa dal ministro Giovannini di "investire 4,5 miliardi in infrastrutture portuali".

Il collega ligure ha sottolineato che "il sistema portuale italiano è complesso anche per la storia del nostro Paese, di cui dobbiamo essere orgogliosi e tenere conto. È un sistema estremamente peculiare, motivo per cui non possono essere recepite norme di livello europeo che non ne tengano conto. Manovrare nei porti italiani è più complesso che in altri. Ma, nonostante questo, siamo quelli che garantiscono più sicurezza. Avere una categoria corporativa come Fedepiloti è il valore aggiunto, che andrebbe anche esportato".

Presenti all'evento anche i vertici assoluti delle due associazioni armatoriali, che hanno chiosato le tematiche esposte nei diversi interventi.



Mario Mattioli

Il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha voluto precisare che "troppo spesso vengono accentuate le contrapposizioni tra le diverse categorie. Differenze di vedute ci sono, perché i temi che affrontiamo sono complessi e tecnici. Non è però questo il settore in cui sono più laceranti, anzi. Basta guardare alle aspre polemiche che caratterizzano i dibattiti nei diversi settori".

Il numero uno di Assarmatori ha poi ricordato l'importanza della sfida rappresentata dal nuovo pacchetto climatico dell'Unione europea: "Il Fit for 55 è un tema che va gestito bene, perché altrimenti rischia di far perdere qualcosa a tutti, rendendo il Paese meno competitivo".

Il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, ha rivendicato con orgoglio il fatto di "essere riusciti a calmierare l'innalzamento della tariffa. Un ottimo risultato raggiunto grazie a un lavoro lungo e faticoso, a cui nessuna associazione si è sottratta. Il lavoro non può, però, considerarsi concluso. L'obiettivo che abbiamo come Confitarma è quello di dare un contributo per avere un servizio di pilotaggio efficiente ed economicamente competitivo".



Stefano Messina

La forma giuridica delle AdSP resta un nodo gordiano

In attesa del ricorso delle Authority per la tassazione in sede europea, lo stallo non si smuove. Duci: “Ne parliamo dal 2002 e alcuni passi sono stati fatti. Ma all’indietro”

La forma giuridica delle AdSP, in attesa degli esiti del ricorso portato in sede europea dalle Authority relativamente alla tassazione delle stesse, continua a tenere banco nella portualità italiana come elemento principe del dibattito.

Se ne è parlato anche al Blue District di Genova, nell’ambito dell’evento Shipping 4.0 e in particolare all’interno della tavola rotonda dal titolo emblematico: “The new port governance”. Tanti gli esempi, i modelli e i differenti approcci che sono emersi a valle dell’incontro.

L’avvocato Maurizio Maresca, che è stato anche presidente del porto di Trieste, ha spiegato che ora come ora in Italia quella giuliana è l’unica AdSP “che si può considerare una vera impresa, visto che gestisce con successo un’ampia rete di partecipazioni pur mantenendo la sua natura di ente pubblico non economico. Al contrario, l’Authority di Genova non è un’impresa, fa pubblica amministrazione. Ma il punto vero è un altro, cioè definire quali sono i poteri dello Stato e quelli invece ‘locali’. C’è anche un’altra strada, di cui si parla poco: vedere le AdSP come delle società per operazioni sul modello di Casa Depositi e Prestiti, con un patrimonio chiaramente indisponibile: allora si creerebbero davvero imprese di real estate”.

Mario Sommariva, presidente dell’AdSP del Mar Ligure Orientale, ha parlato in rappresentanza di Assoport, ricordando che “diverse attività delle Authority hanno una natura commerciale e sono da sempre sottoposte alla tassazione ordinaria. Sentiamo tuttavia la necessità di rafforzare il nostro ordinamento, di una azione sulla legislazione, in particolare sulla riforma Madia che regola le partecipazioni degli enti pubblici e sul decreto legislativo 165 che disciplina il pubblico impiego. Alcuni vincoli devono essere allentati e deve arrivare il riconoscimento di una vera autonomia organizzativa e finanziaria”.

Beppe Costa, presidente della sezione Terminal Operator della Confindustria genovese, ha lamentato il fatto di come la riforma Delrio “abbia reso più difficile, soprattutto per gli operatori più piccoli, portare all’attenzione degli enti le loro istanze. Speravamo in una maggiore uniformità e chiarezza dei rapporti fra Si-



stema Portuale e operatori, invece la burocrazia continua a rallentare i processi in un mondo che al contrario va velocissimo: la pandemia e poi il conflitto russo-ucraino hanno stravolto tutto in pochi mesi. Sul discorso tassazione dico solo che se le AdSP dovessero in effetti mettere le mani al portafoglio, questi fondi verrebbero sottratti ad altri capitoli di spesa, con tutte le conseguenze del caso”.

Secondo il (da poco riconfermato) console della Culmv Antonio Benvenuti “il tema del lavoro rimane sempre un invitato di pietra quando si parla di disciplina portuale”, mentre Luca Brandimarte, responsabile Porti, Logistics & Competition di Assarmatori, ha chiesto “un maggior coordinamento fra chi amministra i porti e su chi né è fruitore, applicando le regole della concorrenza in maniera chiara e soprattutto omogenea: anche per questo serve una governance forte e linee guida che arrivino dal centro”. Brandimarte si è soffermato anche sul tema della transizione energetica, ricordando che le misure previste dal pacchetto Fit for 55 “impatteranno senz’altro sul trasporto marittimo, ma di conseguenza anche sui

traffici e la competitività dei porti, mettendole a rischio”.

Gian Enzo Duci, vicepresidente Confindustria-Conftrasporto, ha ricordato che “del tema della governance e della natura giuridica delle AdSP se ne parla almeno dal 2002, e in effetti qualche passo è stato fatto. Ma all’indietro, non in avanti. Il problema, più che il modello di governance, è aver gli strumenti giusti per fare bene: ad Anversa e Rotterdam sono enti pubblici, ma con strumenti legislativi adeguati. Invece noi parliamo di trasferire a Roma le competenze sulle concessioni, una scelta che non condivido. Sulla decisione della Commissione relativa alla tassazione credo ci sia qualcuno che, segretamente, spera in un esito negativo, magari per dare una scossa al sistema. Ma andare al muro contro muro non credo sia stata una scelta saggia”.

Tesi, quest’ultima, condivisa anche da Davide Maresca, dello studio Maresca&Partners: “La Spagna è stata più sveglia di noi, occorre avere un rapporto diretto, franco e trasparente con la Commissione Europea: sono persone come noi e se ci si parla si arriva ad una soluzione”.