

Necessario l'aggiornamento della disciplina del pilotaggio tenendo fermi alcuni capisaldi

Di questo e dei temi di più stringente attualità hanno discusso i principali protagonisti del cluster portuale e marittimo, nel corso della 76^a Assemblea di Fedepiloti tenutasi a Roma

di Marco Valentini

Roma - Un momento per fare il punto della situazione e per esporre aspettative e preoccupazioni relative a cambiamenti ed evoluzioni che investiranno il mondo del pilotaggio. Ma anche un'occasione per il cluster marittimo e portuale di discutere delle nuove sfide che il settore deve fronteggiare, alla luce degli sconvolgimenti economici e geopolitici, derivati da pandemia e guerra in Ucraina, e delle epocali trasformazioni in corso, dettate dalla transizione energetica e dalla digitalizzazione.

Questo lo spirito con cui è stata organizzata la 76^a Assemblea Nazionale di Fedepiloti (*Protect and Care* - Evoluzione del pilotaggio), svoltasi presso la splendida sede del Grand Hotel Plaza di Roma.

Ad aprire i lavori è stato Roberto Bunicci, presidente dell'organizzazione che rappresenta una delle due anime del pilo-



Roberto Bunicci, presidente Fedepiloti



Edoardo Rixi, viceministro delle Infrastrutture e Trasporti

vid-19, ha messo a dura prova la categoria dei piloti - ha esordito Bunicci - In alcuni porti la perdita di fatturato ha toccato il 50%, con contestuale incremento dei costi, ed è stata sopportata dai piloti in servizio senza alcun intervento economico esterno. Il 2022 ha comunque mostrato un po' di luce in fondo al tunnel, grazie anche alla capacità di imprenditori e operatori italiani di sapersi adattare alle nuove esigenze geopolitiche. Il fatturato è quindi, sostanzialmente, tornato ai livelli del 2019. Al contrario, però, i costi sono lievitati a causa della fiammata dell'inflazione e dell'esplosione delle consolidate logiche di approvvigionamento logistico".

Ed è proprio dopo l'analisi congiunturale che il presidente di Fedepiloti ha affrontato la questione del rinnovo delle tariffe che dovrebbero entrare in vigore dal prossimo 1 luglio. "Siamo fermamente convinti che il metodo da utilizzare nel corso degli incontri di lavoro sia quello della totale condivisione dei dati tra tutte le parti costituenti il tavolo tecnico. Fermo restando che, in ogni caso, i criteri e i meccanismi costituiscono la base per i futuri adeguamenti tariffari, salvo nuove determinazioni da parte dell'amministrazione".

L'intervento di Bunicci si è poi concentrato sui possibili sviluppi normativi, dalla revisione del Codice della Navigazione, di cui si sono celebrati gli 80 anni nel 2022, a quella della legge 84/94: "L'attuale impianto regolatorio e pubblicitario, seppur perfettibile, rende i nostri scali tra i più sicuri al mondo, nonostante la non infrequente vetustà delle > 39

taggio italiano, che nella sua relazione introduttiva ha affrontato le principali tematiche che interessano la categoria, riprese, poi, in sede di dibattito.

Partendo dal ruolo dei piloti che, "prendendo per mano la nave, insieme agli altri servizi tecnico nautici, la accompagnano, nella massima sicurezza, al previsto punto di ormeggio", rappresentano, di fatto, il primo anello della catena logistica, il leader dell'associazione ha iniziato ad elencare diversi punti.

"La situazione economica degli ultimi due anni, causa Co-

> 38

infrastrutture e la ristrettezza degli spazi portuali rispetto a fenomeni quali il gigantismo navale. E questo è il risultato dei sacrifici e dell'abnegazione con cui tutti noi operiamo quotidianamente, in qualsiasi condizione meteorologica e al meglio delle nostre possibilità, per garantire la sicurezza della navigazione e di tutti gli utenti del porto. In questa fase di transizione e di possibili sviluppi normativi, vorrei caratterizzare il mandato mio e dell'attuale consiliatura per uno sforzo particolare di nel ritrovare l'unità della categoria e rafforzare, comunque e quantomeno, prassi e comportamenti omogenei, se non unitari, al proprio interno. In una situazione in cui il dato normativo 'esterno' a noi presenta chiari elementi di incertezza, pensiamo che sia fondamentale provvedere noi stessi a dotarci di regole interne uguali per tutti. Esse, tra l'altro, servono per conseguire l'obiettivo di rafforzare la sussidiarietà orizzontale, quello di ridurre il rischio che condotte differenziate aumentino conflitti e incomprensioni e quello di rafforzare la nostra posizione 'esterna' nei diversi tavoli istituzionali, consentendo di porci come interlocutori più credibili e proattivi".

E, come conclusione di questo ragionamento, il leader di Fedepiloti ha dichiarato che "mi sembra opportuno e auspicabile che tutte le corporazioni italiane adottino il Regolamento di funzionamento delle corporazioni, necessariamente da integrare in considerazione delle nuove problematiche operative e interpretative".

Infine, Bunicci ha rinnovato la disponibilità di Fedepiloti a fornire il suo contributo in un eventuale tavolo tecnico che veda al centro il tema dell'aggiornamento della disciplina sul pilotaggio. Un aggiornamento che, comunque, "dovrà tenere ferme e valorizzare le peculiari caratteristiche del pilota. Tra queste: le specifiche abilità tecniche e il suo strettissimo collegamento con l'amministrazione deputata a garantire la sicurezza del porto; la terzietà assoluta rispetto a tutti gli attori portuali; l'inserimento di ciascun pilota all'interno di un'organizzazione, quale la corporazione, per mantenere la natura pubblicistica del servizio; il modello organizzativo unitario,



Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera

al quale obbligatoriamente partecipano tutti i piloti del porto, e del quale solo loro possono essere membri, per l'intera durata dell'attività professionale di ciascuno. In modo da garantire il coordinamento interno e la possibilità di acquisire sul campo un continuo flusso di e scambio di conoscenze tra colleghi, aspetto particolarmente utile considerata l'alta tecnicità del nostro mestiere".

E Maria Teresa Di Matteo, Capo dipartimento del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha prontamente raccolto l'apertura del numero uno di Fedepiloti e dichiarato la disponibilità ad aprire il tavolo tecnico a tutti i soggetti interessati, per discutere del tema.

A proposito di riforma della governance portuale, dal canto suo, il viceministro del Mit, Edoardo Rixi, ha sottolineato che "la nostra richiesta al cluster marittimo è quella di riuscire a trovare soluzioni vantaggiose per tutti. Non dovrà essere una riforma preconfezionata e dovrà consentire a tutti di avere anche delle tutele. Perché in questo Paese, altrimenti, rischiamo di perdere professionalità e, in un mondo che guarda al mare, l'Italia non può permettersi di rinunciarvi. C'è bisogno di unità d'intenti e mi piacerebbe, ribadisco, che le 2 associazioni datoriali diventassero una sola. So che non è facilissimo, però semplificare i processi decisionali consentirebbe anche alla politica di prendere iniziative più rapide. Mi auguro che il prossimo anno ci sia la forza di procedere alla riforma per consentire ai porti italiani di giocarsela alla pari con gli altri. In Italia dobbiamo essere liberi di utilizzare la risorsa mare e, dotandoci di strumenti inattaccabili, dobbiamo fare in modo di preservare la nostra marittimità. Il fatto che un domani il continente africano sarà un grande mercato, a poche decine di miglia dalle coste italiane, comporterà un riequilibrio del baricentro e noi siamo l'unica grande nazione europea interamente bagnata dal Mediterraneo. Quello sarà il momento in cui l'Italia, se sarà stata in grado di mantenere la sua capacità marittima, potrà puntare a nuovi sviluppi. Dobbiamo trovare soluzioni che non siano in contrasto con la UE, ma, allo stesso tempo, far comprendere che un'Europa senza il Mediterraneo non è Europa".

> 40



Galeazzo Bignami, viceministro delle Infrastrutture e Trasporti

> 39

Più incentrato sul servizio garantito dai piloti, invece, l'intervento dell'altro viceministro del Mit, Galeazzo Bignami: "Noi possiamo affidarci alle macchine e all'informatica, ma la componente umana rimane necessaria ed è quella che rende eccezionale il vostro valore. Svolgete un servizio pubblico e assolvete a doveri dello Stato. Nel momento in cui salite a bordo di una nave infondete il senso di sicurezza di chi prende possesso di una situazione non semplice, che se lo fosse non richiederebbe il vostro livello di tecnicità, riconosciuto anche dalla Cassazione".

Nel suo intervento, inoltre, Bignami ha voluto rivolgere un ringraziamento a Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera, da estendere a quelle donne e quegli uomini "che in questo periodo di particolare difficoltà hanno dimostrato serietà e saldezza. Dispiace che qualcuno abbia potuto anche solo adombrare un senso di precarietà in relazione alla professionalità e alla dedizione con cui quotidianamente loro svolgono un'azione di presidio, che è fondamentale. La polemica politica può an-



Rodolfo Giampieri, presidente Assoporti

che attraversare i confini, ma alcuni confini appartengono al senso delle istituzioni e del nostro essere nazione".

E anche lo stesso Carlone ha tenuto a sottolineare che "c'è un quadro normativo (non solo il Codice della Navigazione ma anche alcuni recenti pronunciamenti della giustizia amministrativa) a ricordarci che il pilota concorre alla sicurezza e all'efficienza delle operazioni portuali, lavorando in piena sinergia con l'Autorità marittima. Un quadro giurisprudenziale che ha riconosciuto la peculiarità dei servizi tecnico nautici rispetto alle altre prestazioni di natura puramente commerciale che vengono rese nei porti. Vengono fatte salve le specificità del pilotaggio, del rimorchio e dell'ormeggio, che devono necessariamente rispondere a precisi canoni di universalità e continuità, che solo un regime pubblicistico può garantire".

Partendo dal quadro generale, per arrivare poi nel merito del



Mario Mattioli, presidente Confitarma

particolare, il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha contribuito al dibattito ricordando che "stiamo vivendo un processo di enorme trasformazione economica e sociale, che va interpretata guidata e capita, che ci porterà verso il mondo della modernizzazione. Nel 2020 vivevamo in una realtà completamente diversa. Prima la pandemia e poi la guerra, che erano oggettivamente imprevedibili, hanno accelerato e modificato il corso della transizione. Dobbiamo riuscire a cogliere le opportunità che originano da questa nuova fase. Il Mediterraneo sta tornando più centrale, il raddoppiamento del Canale di Suez sta rafforzando i traffici e si assiste all'accorciamento della catena logistica. Sono fenomeni che cambiano i punti di riferimento della società. Il PNRR è uno strumento in grado di metterci nelle condizioni di modernizzare il Paese, attraverso investimenti in infrastrutture, infrastrutture (digitalizzazione), e nella direzione di una maggiore sostenibilità ambientale. Tre filoni che ricoprono grande importanza anche sotto l'aspetto della potenzialità di > 41



Achille Onorato, vicepresidente Assarmatori



Alessandro Santi, presidente Federagenti

> 40

creare nuovi lavori e di aggiornare le attività portuali”.

Per cogliere l'opportunità, però, bisogna “modificare e adeguare la legge 84/94 e fare un tagliando al Codice della Navigazione. Inoltre c'è un grande bisogno di sburocratizzare. In Italia non c'è niente di più complicato che fare un dragaggio. Ogni anno il porto di Rotterdam draga milioni di metri cubi, da noi non si può spostare un secchiello di sabbia”, ha proseguito Giampieri.

Probabilmente, però, sarebbe necessaria anche una maggiore capacità del cluster marittimo e portuale di fare squadra. Un aspetto rimarcato da Mario Mattioli, presidente di Confitarma, nel suo intervento: “Il cluster dovrebbe essere un luogo fisico dove tutti i componenti della blue economy discutono tra loro. Invece, noi, di fatto abbiamo delle visioni che, a volte, volutamente creano contrapposizioni. Questo perché siamo spaccati. I piloti sono divisi, gli armatori anche, così come i rimorchiatori. Questo purtroppo determina una differenziazione, quando, invece, servirebbe un ragionamento di tipo sistemico, soprattutto in un momento in cui finalmente

il mare è tornato nell'agenda del Paese”.

Dopo l'appello all'unità, il leader dell'associazione datoriale è entrato nel merito della questione dei criteri dei meccanismi delle tariffe, rimarcando che “siamo un po' preoccupati di questo incremento dovuto all'inflazione, anche perché l'ultimo adeguamento c'era stato circa un anno fa”.

Una preoccupazione che, ovviamente, è condivisa anche da Assarmatori, come spiegato da Achille Onorato, vicepresidente dell'associazione. “C'è un po' di preoccupazione come è normale, ma siamo disponibili, come sempre, al dialogo, nel rispetto del principio di proporzionalità, per cercare di trovare il giusto mix che venga incontro alle esigenze vostre e a quelle di noi armatori”.

Venendo, poi, alle sfide che il tema della transizione energetica pone al settore, il CEO di Moby ha specificato che “un anno fa, proprio nel contesto di questo prestigioso concesso, il presidente Messina aveva lanciato un allarme a tutto il cluster marittimo e portuale relativamente alle normative UE per il pacchetto Fit for 55. Avevamo evidenziato come tali proposte potessero rischiare di produrre effetti molto diversi per gli Stati membri. Effetti che avrebbero potuto essere dannosi sia per le navi che operano il servizio di collegamento marittimo in Italia, sia per i nostri porti in tema di perdita di traffico e quindi di competitività. Poi, in questo anno di intenso lavoro a Bruxelles Assarmatori è riuscita a ottenere molto: le esenzioni e le deroghe che riguardano le isole al di sotto dei 200.000 abitanti e le rotte che vengono svolte in regime di servizio pubblico e di continuità territoriale. Resta però l'insoddisfazione relativa alla metrica del CII (Carbon Index Indicator), perché la formula, come studiata oggi, penalizza in maniera ingiustificata soprattutto i traghetti italiani”.

Nel sottolineare che il 2023 sarà una stagione “record per la blu economy, lato turistico, con quasi 13 milioni di crocieristi in arrivo e la sempre maggiore attrattività del Mediterraneo per i grandi yacht”, invece, Alessandro Santi, presidente di Federagenti, ha denunciato una certa inadeguatezza delle infrastrutture materiali e immateriali. “Si è parlato di dragaggi, che sono un grandissimo problema, e poi siamo un Paese di tanti porti, dove spesso vigono interpretazioni diverse delle norme”.

Cambio di 'pilotina' a Livorno

Nuovo Capo Pilota nel porto di Livorno.

A metà marzo si è svolto il formale passaggio di consegne: il Direttore Marittimo della Toscana Contrammiraglio (CP) Gaetano Angora, in base all'art. 113 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, ha nominato Capo Pilota della Corporazione dei Piloti del Porto di Livorno il Comandante Marino Biancotti, il quale regolerà il servizio di pilotaggio per i prossimi 4 anni con le attribuzioni previste dall'art. 114 di detto Regolamento. Il predecessore Comandante Simone Maggiani ha ricoperto l'incarico negli ultimi quattro anni, ed ha lasciato l'ideale timone al collega con una simbolica stretta di mano.



Maggiani e Biancotti