



STABILITÀ *e* TRASFORMAZIONE

A energia disponibile o energia alternativa, in Eni preferiamo energia disponibile *e* alternativa.
Per sostenere il presente e il domani di tutto il Paese. Scopri di più su eni.com

eni
L'ENERGIA DI SEMPRE e L'ENERGIA NUOVA



www.portravennanews.com

mensile
porto di ravenna

il porto dell'Emilia Romagna

FOCUS
FEDEPILOTI
76° Assemblea
generale
Roma, 4 aprile 2023



FEDEPILOTI

PROTECT AND CARE

EVOLUZIONE DEL PILOTAGGIO

(ROMA, 4 APRILE 2023)

RELAZIONE DEL PRESIDENTE IN OCCASIONE DELLA 76^a ASSEMBLEA GENERALE DELLA FEDEPILOTI

ROBERTO BUNICCI

Presidente Fedepiloti, Capo Pilota del porto di Ravenna

Questo appuntamento annuale vuole essere un momento di incontro e di comunione per la categoria tutta, ma anche una occasione di confronto con le Autorità, le Istituzioni e gli operatori portuali. Momento necessario per riflettere e mettere a nudo le problematiche e le criticità del nostro servizio, al solo fine di migliorarlo nel comune interesse di tutti. Non certo per auto incensarmi, ma mi fa piacere ricordare quanto affermato qualche anno fa dall'allora Ministro in carica, nel corso di un intervento alla nostra Assemblea, ovvero che: "siamo molto orgogliosi di essere Italiani, di essere marinai e di avere i Piloti migliori del mondo. Che svolgono un lavoro prezioso al servizio del Paese e della sicurezza". Non per niente abbiamo voluto dare un titolo emblematico alla nostra Assemblea: "Protect and care - Evoluzione del pilotaggio".

Ci piace, infatti, immaginare la figura del Pilota che prende per mano la nave, come facciamo con un figlio e, unitamente agli altri servizi tecnico nautici, la accompagna, nella massima sicurezza, al previsto punto di ormeggio. Tutto questo coordinati e diretti sapientemente dalla locale Autorità Marittima.

I drammatici eventi meteorologici a cui abbiamo assistito e assistiamo negli ultimi anni, e che abbiamo osservato nel video, hanno messo a dura prova molte operazioni di pilotaggio che, grazie al prezioso lavoro svolto al servizio del Paese dai Piloti, hanno permesso di salvare in primis vite umane, navi e strutture pubbliche portuali.

Questi eventi meteorologici estremi, si susseguono sempre con maggiore frequenza e con forza via via crescente e generano, in taluni casi, grandi preoccupazioni anche per le navi già ormeggiate. In un mondo che evolve con grande velocità, anche noi possiamo testimoniare l'introduzione di nuove tecnologie che usiamo con

soddisfazione e altre ancora più spinte che si prefiggono di alleggerire o addirittura sostituire completamente la componente umana a bordo.

Da studi IMO sappiamo che l'errore è la principale componente degli incidenti generati dall'uomo. Mi chiedo però se sia stato mai quantificato davvero quanti mancati incidenti sono invece stati neutralizzati proprio grazie alla stessa componente umana, prima di diventare un vero incidente grave. Quanti "near miss" sono stati e sono anche oggi, gestiti perfettamente da equipaggi ben formati e ottimamente preparati per il loro (impegnativo) compito? Noi riteniamo che la professionalità di chi opera sulle navi possa fare la differenza in senso positivo o ahimè negativo. E anche noi siamo parte di questi equipaggi, nei quali ci inseriamo come soggetto esterno, ma rapidamente ci integriamo perfettamente nel lavoro che svolge il bridge team. Insomma la nave vive, respira, si muove, sia grazie al suo equipaggio che al pilota, chiara tipologia di attività professionale human intensive, che integra e potenzia tutte le buone valutazioni per una buona riuscita della delicata fase della manovra.

BREVE CENNO ECONOMICO E TARIFFARIO

La situazione economica degli ultimi due anni, causa coronavirus COVID-19, ha messo a dura prova la categoria dei Piloti. In alcuni porti la perdita di fatturato ha toccato il -50%, con contestuale incremento dei costi che, nell'organizzazione di una Corporazione, sono pressoché incompressibili, per cui la sensibile perdita di fatturato è stata sopportata sostanzialmente dai Piloti in servizio senza alcun intervento economico esterno. Il 2022, nonostante in alcune realtà si sia registrato un effetto negativo sui traffici a causa del conflitto in Ucraina, ha comunque mostrato un po' di luce in fondo al



tunnel. Preciso indicatore anche della capacità di resilienza dell'imprenditoria e degli operatori Italiani, di saper adattarsi alle nuove esigenze geo politiche. Il fatturato è, quindi, sostanzialmente ritornato al livello del 2019. Al contrario, però, i costi sono lievitati enormemente causa la fiammata del valore dell'inflazione e l'esplosione delle consolidate logiche di approvvigionamento logistico.

Come noto a tutti, sono in corso i previsti incontri per il rinnovo delle tariffe che dovrebbero andare in vigore dal 1° luglio 2023. Siamo fermamente convinti che il metodo da utilizzare nel corso dei prossimi 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'analisi economico - finanziaria ha evidenziato un valore dell'inflazione che per il 2022 è stata pari al +11,3%, e per i prossimi anni il valore programmato per il 2023, 2024 e 2025 è stato indicato rispettivamente pari al +4,30%, +1% e +1,30%. Questi valori produrranno, anche alla luce dei maggiori costi riscontrati, un incremento tariffario che, nella ragionevolezza della situazione generale, permetterà di recuperare, almeno in parte, quanto sicuramente perso dalla categoria nel 2021 e 2022. Basti pensare che la maggior parte delle Corporazioni ha visto svanire, sotto il peso dell'inflazione e quindi dei maggiori costi, l'incremento tariffario riconosciuto nello scorso rinnovo.

Di contro l'incremento sostanziale del fatturato riscontrato agirà, in applicazione dei criteri e meccanismi, in senso contrario, ovvero funzionerà da fattore riduttivo.

ASPETTI NORMATIVI E GIURISPRUDENZIALI

Come tutti gli anni, è opportuno dar conto di sviluppi normativi o giurisprudenziali che riguardano la categoria e di

riflessioni che ci fa piacere condividere con voi.

Innanzitutto, una breve panoramica, dapprima di sistema e quindi giurisprudenziale, sulle tematiche e i casi che nel 2022 hanno visto e vedono tuttora coinvolti Piloti o Corporazioni.

Preliminarmente, tuttavia, segnaliamo con soddisfazione l'avvenuto rinnovo biennale della polizza assicurativa stipulata da Fedepiloti nell'interesse di tutti i soggetti professionisti ad essa aderenti, Piloti effettivi, pratici locali, marittimi abilitati al pilotaggio. La polizza ci garantisce una copertura nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge, in caso di coinvolgimento in sinistri marittimi, inchieste dell'Autorità marittima, contenziosi e richieste di risarcimento di danni.

Negli ultimi anni, si è assistito a un incremento dei casi nei quali è stato necessario attivare la copertura assicurativa, il che – anche tenuto conto dell'inflazione – ha portato a una richiesta di rinnovo con un aumento del premio, che ci ha però consentito di mantenere inalterate tutte le condizioni di garanzia in essere: un risultato non scontato, ottenuto grazie al lavoro e alla collaborazione tra la Federazione e il broker di riferimento.

La polizza e i massimali risarcitori oggi previsti dalla vigente normativa, se da un lato possono forse spingere Armatori e soggetti terzi a cercare di coinvolgere più spesso che in passato i Piloti in contenziosi, dall'altro consentono a ciascuno di noi di svolgere con ragionevole serenità il ruolo al quale siamo quotidianamente chiamati, a tutela dell'interesse generale della sicurezza dei nostri porti. Un ruolo che, considerata la sua intrinseca difficoltà e delicatezza, ci deve indurre a prestare sempre la massima attenzione anche laddove coinvolti in manovre apparentemente routinarie, ma occorre mantenere un equilibrio tra il



livello di performance richiesto a noi Piloti quotidianamente e il possibile coinvolgimento del Pilota, in caso di sinistri marittimi, anche quando la posizione del Pilota sia assolutamente marginale o addirittura scollegata all'evento.

In questo senso, è fondamentale il ruolo della Federazione, delle Corporazioni e di ciascun Pilota nel mantenere alto e costante il livello di sensibilizzazione al rispetto degli adempimenti propedeutici al pilotaggio, a partire dai colloqui con il Comandante della nave (briefing e pilot card) fino alla redazione dei rapportini di pilotaggio, laddove necessari o opportuni.

In relazione alle inchieste conseguenti ai sinistri marittimi, e in particolare con riferimento alle inchieste formali eventualmente disposte, abbiamo avviato interlocuzioni con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto per sollecitare la necessità di opportune modifiche alla normativa vigente, che è in massima parte quella delineata dalla circolare 8 gennaio 1963, che non appare più compatibile con le intervenute disposizioni sulla partecipazione ai procedimenti amministrativi.

Abbiamo evidenziato, in particolare, come colleghi Pilota abbiano lamentato di non essere stati informati della pendenza o addirittura dell'esistenza dell'inchiesta formale, oppure di averlo saputo in tempi non compatibili con l'esigenza di poter preparare documenti difensivi (con l'assistenza di legali e/o consulenti tecnici).

Tale circostanza determina diversi ordini di pregiudizi: da un lato, e innanzitutto, la tutela dei propri diritti, anche tenuto conto del valore che le risultanze dell'inchiesta formale assumono nei contenziosi civili; dall'altro lato, non dimentichiamolo, un diverso – e meno apparante – livello di approfondimento delle questioni tecniche sottese a qualsiasi inchiesta marittima, cui il Pilota può e deve invece contribuire sempre.

Nell'attesa di auspicati sviluppi su questo fronte, raccomandiamo ai colleghi che dovessero essere coinvolti in inchieste sommarie di predisporre e trasmettere via PEC alla Capitaneria la richiesta di comunicazione dell'avvio e di partecipazione all'eventuale inchiesta formale, utilizzando il modello che abbiamo predisposto e

condiviso nei mesi scorsi.

Passando a una breve analisi dei casi giurisprudenziali, come accennavo sopra sono diversi i contenziosi iniziati o proseguiti nel 2022, relativi a sinistri marittimi, nei quali nostri colleghi si trovano coinvolti, in sede di inchiesta amministrativa e/o di procedimenti civili e/o talvolta penali.

Fermo restando il doloroso e rispettoso ricordo di tutte le vittime (tra cui un collega e un dipendente) della tragedia del crollo della Torre Piloti nel 2013, registriamo la recente pronuncia con la quale, accogliendo l'impugnazione promossa dall'allora Capo Pilota, la Corte di Appello penale di Genova ha ribaltato la sentenza di condanna inflittagli in primo grado nella ritenuta qualità di "datore di lavoro".

E però quell'evento ha anche avviato, all'interno della nostra categoria, importanti riflessioni di natura organizzativa e ordinamentale, tuttora in corso, perché al di là dell'esclusione delle responsabilità personali, quella tragedia ci impone di riflettere e agire per aumentare il nostro impegno a salvaguardia della sicurezza dei porti, della navigazione, delle nostre comunità portuali.

Non avendo ancora letto le motivazioni della sentenza, e non potendo escludere un ricorso in Cassazione sulla pronuncia, restano comunque aperte le delicate tematiche sull'effettivo potere organizzativo e disciplinare, e conseguenti responsabilità, del Capo Pilota, tenuto conto anche dei non univoci orientamenti giurisprudenziali che si registrano sulla natura delle Corporazioni.

Con riferimento al ruolo del Capo Pilota in seno alla Corporazione, desidero segnalare una pronuncia di alcuni giorni fa, resa dal giudice del Lavoro di Messina in una fattispecie totalmente diversa da quella poc'anzi accennata. Si trattava di una controversia introdotta da un marittimo abilitato in via provvisoria al pilotaggio, al fine di ottenere la costituzione di un rapporto di lavoro subordinato con la Corporazione, con la mansione e la retribuzione di Pilota.

Nel ribadire, in linea con la nota pronuncia della Cassazione n. 15451/2014, che il rapporto tra il Pilota (ma anche tra il marittimo abilitato) e la Corporazione ha



natura associativa e che l'attività di pilotaggio è caratterizzata dall'assenza di vincolo di subordinazione, il Tribunale ha chiarito che la predisposizione dei turni da parte del Capo Pilota risulta correlata alle esigenze connaturate allo svolgimento del servizio d'interesse generale e non costituisce affatto la "spia" di un rapporto lavorativo subordinato. Ciò a conferma del fatto che il Capo Pilota non riveste la qualità di "datore di lavoro" dei Piloti e, più in generale, a dimostrazione, ancora una volta, della complessiva e permanente solidità del modello organizzativo del servizio di pilotaggio marittimo.

Invece, prendiamo atto con grande preoccupazione di una sentenza con cui, nell'ambito di un contenzioso relativo al mancato pagamento di servizi di pilotaggio, il Tribunale civile di Barcellona Pozzo di Gotto ha fornito un'interpretazione dei decreti tariffari del tutto inattesa, non condivisibile e diametralmente opposta a quella accolta da anni dalla giurisprudenza amministrativa e ribadita in tempi recentissimi anche dal giudice ordinario (Tribunale civile di Messina), accogliendo le ragioni di un utente che ha spesso coinvolto Corporazioni e Amministrazioni in contenziosi civili e amministrativi. Tale pronuncia è stata tempestivamente appellata e confidiamo che la Corte di Appello possa rendere giustizia e ribaltare la pronuncia di primo grado.

La stessa Federazione ha valutato di intervenire in questo giudizio a sostegno della Corporazione coinvolta, dal momento che si tratta di una questione che interessa l'intera categoria, e di una pronuncia destinata ad avere, sia nell'immediato che in prospettiva, gravi pregiudizi non solo sulla Corporazione direttamente interessata, ma sull'intero sistema tariffario.

Peraltro, dinanzi al medesimo Tribunale di Barcellona di Pozzo di Gotto, pur se dinanzi a diverso Giudice, pende tra il medesimo utente di cui sopra e un'altra Corporazione un giudizio in parte analogo a quello inopinatamente deciso e ora appellato, a dimostrazione che non si tratta di un contenzioso isolato.

In questo senso, abbiamo portato la citata pronuncia anche all'attenzione del Ministero, perché appare dav-

vero increscioso che, ad onta di un modello regolato e di tariffe stabilite dal Ministero con la partecipazione istruttoria di tutte le Associazioni rappresentative degli utenti e degli erogatori dei servizi, continuino a permanere iniziative individuali in cui si prova a "forzare" comunque il sistema.

Tengo a precisare che, come già accennato, la decisione del giudice di Barcellona Pozzo di Gotto è un precedente isolato, smentito dall'orientamento consolidato del giudice amministrativo, che ha per contro sempre confermato che il singolo armatore non può unilateralmente cessare di pagare le tariffe di pilotaggio, né tantomeno mettere in discussione le scelte adottate dalle autorità competenti nell'interesse generale della sicurezza in ambito portuale e non solo.

Da segnalare anche una situazione di morosità caratterizzante taluni armatori operanti su linee regolari con le isole, i quali, pur ricevendo quotidianamente i servizi di pilotaggio, non corrispondono la tariffa.

Come noto, ai fini degli aggiornamenti biennali, l'attuale disciplina tariffaria assume come rilevante il fatturato, e non l'incassato; pertanto, in caso di mancato pagamento dei servizi resi, i piloti subiscono duplice danno: una diminuzione degli incassi e la mancata compensazione per questi mancati crediti in sede di calcolo della tariffa per il biennio successivo. Un danno che è ulteriormente aggravato dalla durata, purtroppo non breve, dei giudizi.

L'auspicio è, quindi, non solo quello di un intervento del Ministero, volto anche a individuare possibili soluzioni di ordine regolatorio o sanzionatorio idonee a prevenire situazioni di morosità conclamata, ma anche di una più ampia consapevolezza di tutti gli attori dell'assoluta necessità (fermi i diritti di ciascuno), di cooperare in ogni contesto.

AGGIORNAMENTO DELLA DISCIPLINA DEL PILOTTAGGIO - VALORIZZAZIONE DELLE PECULIARI CARATTERISTICHE E RUOLO DEL PILOTA

In questa prospettiva, vogliamo anche ricordare che l'anno appena passato si è caratterizzato per gli 80 an-

ni del codice della navigazione, ricordati in numerosi convegni svoltisi in diverse sedi istituzionali e universitarie. Come Piloti, abbiamo partecipato a questi eventi, in alcuni casi anche attivamente.

Il Leit-Motiv di questi convegni era caratterizzato dalla domanda se sia possibile, opportuno o doveroso provvedere alla modifica del Codice, o di alcune sue parti.

Quali saranno gli esiti di queste riflessioni, e di auspici formulati anche molto autorevolmente, non è possibile dirlo, benché nella prospettiva di una eventuale modifica della l. n. 84/94 non si possa escludere che anche alcune norme del Codice collegate al settore portuale potrebbero essere considerate ai fini di un loro aggiornamento.

In questo senso, come Fedepiloti ci siamo espressi nell'ottica di confermare una nostra disponibilità – e anzi, volontà convinta – di fornire un contributo in un eventuale tavolo di aggiornamento della disciplina sul pilotaggio, che dovrà comunque tenere ferme e valorizzare le peculiari caratteristiche del pilota e il suo ruolo, tra le quali evidenzio in particolare:

a) le specifiche abilità tecniche del Pilota e il suo strettissimo collegamento con l'amministrazione deputata a garantire la sicurezza del porto e delle acque antistanti, e in generale la sicurezza in mare, di cui costituisce un soggetto ausiliario e da cui è controllato e vigilato;

b) la tipologia delle attività svolte dal Pilota, che sono di natura tecnico- nautica, al servizio della nave e del porto, ma anche di soddisfacimento di interessi pubblici extraeconomici, quale interfaccia tra nave e territorio dello Stato;

c) la terzietà assoluta del pilota rispetto a tutti gli "attori" portuali: durante l'intero svolgimento dei suoi servizi il Pilota deve rimanere sempre in condizione di operare con serenità di valutazione e di giudizio delle proprie scelte, necessariamente ed esclusivamente ispirate al soddisfacimento degli interessi generali sopra menzionati;

d) l'inserimento di ciascun Pilota all'interno di una organizzazione, quale la Corporazione, funzionale a mantenere la natura pubblicistica del servizio, il suo stretto collegamento con l'Amministrazione marittima e l'indipendenza e terzietà dei Piloti;

e) il modello organizzativo unitario, al quale obbligatoriamente partecipano tutti i Piloti del porto (o di porti vicini) e del quale solo i Piloti possono essere membri, per l'intera durata dell'attività professionale di ciascuno. Ciò garantisce (I) il coordinamento interno ai Piloti e la possibilità di acquisire, sul campo, un continuo flusso e scambio di conoscenze tra colleghi, particolarmente utile vista l'alta tecnicità del nostro mestiere, e utilissimo soprattutto nell'interazione tra Piloti più anziani e Piloti più giovani, (II) il coordinamento con l'Autorità marittima, attraverso un unico "entry point", che è il Capo Pilota.

Accennavamo appunto a possibili modifiche che potranno interessare la disciplina dei Piloti, che a tutt'oggi rimane in massima parte quella delineata dal Codice della Navigazione e dal relativo Regolamento di attuazione, norme risalenti a 80 e 70 anni fa.

Non sappiamo quali potranno essere gli interventi in tal senso e le concrete tempistiche, e d'altra parte dobbiamo essere consapevoli e orgogliosi del fatto che l'impostazione e l'impianto del nostro servizio sono sperimentati, solidi, attuali, e hanno





dimostrato nel tempo, pur se codificate in epoche lontane, significative capacità di adattamento e di flessibilità.

In questi decenni, tuttavia, l'evoluzione normativa ha notevolmente cambiato la disciplina di ambiti contigui o comunque rilevanti per il pilotaggio. Basti pensare, ad esempio, alla tematica della sicurezza nei luoghi di lavoro, con le ricadute in termini di responsabilità interne ed esterne alle singole Corporazioni, ovvero ai principi di trasparenza nei servizi soggetti a regolazione, ivi inclusa la disciplina delle tariffe e i procedimenti ad esse relativi, nonché ai temi connessi al regime di responsabilità del Capo Pilota e dei Piloti coadiutori quali "amministratori" della Corporazione.

Si tratta di questioni che, talvolta, hanno generato e generano incertezze e problematiche anche interne alla categoria.

Del resto, anche in assenza di un adeguamento normativo, le questioni interpretative si pongono e trovano soluzioni talvolta eterogenee a livello di prassi giudiziale.

L'attuale impianto regolatorio e pubblicistico, seppur perfettibile, rende i nostri scali tra i più sicuri del mondo, nonostante la non infrequente vetustà delle infrastrutture e la ristrettezza degli spazi portuali rispetto a fenomeni quali il gigantismo navale. E questo – lo diciamo con orgoglio, ma anche con la consapevolezza dell'importanza del nostro ruolo – è il risultato dei sacrifici e dell'abnegazione con i quali tutti noi operiamo quotidianamente, 24 ore al giorno e 365 giorni all'anno, 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 nel ritrovare l'unità della categoria e rafforzare comunque e quanto meno prassi e comportamenti omogenei se non unitari al proprio interno.

In una situazione in cui, come si è visto, il dato normativo "esterno" a noi presenta chiari elementi di incertezza, pensiamo che sia fondamentale, nei limiti consentiti dall'ordinamento, provvedere noi stessi a dotarci di regole interne uguali per tutti.

Esse infatti servono, tra l'altro, i seguenti obiettivi:

(I) rafforzare la cd. sussidiarietà orizzontale e, in tal modo, anche la nostra consapevolezza e identità di categoria;

(II) ridurre il rischio che condotte differenti adottate da singoli e/o nelle varie corporazioni aumentino conflitti e incomprensioni, generando indesiderate situazioni di tensione;

(III) rafforzare la nostra posizione "esterna" nei diversi tavoli istituzionali nei quali siamo e saremo chiamati a partecipare, consentendoci di porci di fronte ai possibili cambiamenti normativi offrendo comportamenti e soluzioni già in essere, e ponendoci quindi come interlocutori più credibili e proattivi.

In tal senso, mi sembra opportuno e auspicabile che tutte le Corporazioni italiane, ove non già avvenuto, adottino il Regolamento di Funzionamento della Corporazione. Regolamento che sarà necessario integrare anche alla luce delle nuove problematiche operative e interpretative.

Questo regolamento è certamente idoneo a costituire una base e una guida per uniformare le prassi e le condotte delle varie Corporazioni, nel rispetto delle disposizioni di legge, riducendo il rischio di "usi" locali diversificati e conseguenti potenziali tensioni e incomprensioni che non sono certamente positive per i diretti interessati e per l'intera categoria.

Certamente, la complessità e varietà delle situazioni che si possono creare quotidianamente richiederà sempre periodici confronti e aggiornamenti, ma sono convinto che l'adozione di una base comune da parte di tutte le Corporazioni possa portare vantaggi e benefici per tutti.





NICOLA CARLONE
Comandante Generale del Corpo
delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera

SICUREZZA

il pilota è uno dei principali protagonisti

Rivolgo a tutti voi il mio saluto insieme a quello degli undicimila donne e uomini del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, impegnati ogni giorno, sul mare e nei porti, al servizio della Nazione e dell'utenza. Permettetemi innanzitutto di unirmi al ricordo del presidente Bunicci per le nove vittime del tragico incidente alla Torre Piloti di Genova, di cui il prossimo 7 maggio ricorre il decimo anniversario. Quella notte, insieme alla Torre Piloti, si sono spezzate le speranze di nove giovani vite, appartenenti al Corpo delle Capitanerie di Porto, alla vostra Corporazione dei Piloti e ai Rimorchiatori. Nove ragazzi impegnati a servire con professionalità e dedizione il nostro Paese, a garantire la sicurezza della navigazione e l'efficienza operativa di un porto vitale nel sistema logistico italiano quale quello di Genova.

Come ogni anno, quest'assemblea rappresenta un'occasione privilegiata per ragionare insieme sulle tematiche e sulle dinamiche che animano il mondo della portualità e del trasporto marittimo.

Oggi le corporazioni sono l'avamposto della sicurezza dei porti e i Piloti il primo punto di contatto tra la nave e la terraferma. Sono il primo anello della catena della logistica portuale e, insieme agli altri servizi tecnico nautici, assumono un ruolo essenziale per la sicurezza degli ambiti portuali.

Il pilota infatti è uno dei principali protagonisti del sistema di sicurezza nei porti, quale fattore che concorre alla sua produttività e, insieme all'Autorità Marittima e agli altri servizi tecnici, è ogni giorno coinvolto dal tema dei "limiti" strutturali dei nostri porti e dal fenomeno del gigantismo navale.

Su questo punto, devo riconoscere che i piloti hanno dimostrato di essere sempre al passo con le quotidiane sfide tecniche che l'aggiornamento tecnologico delle navi e le loro crescenti dimensioni richiedono, puntando molto sulla formazione e l'aggiornamento professionale e spingendo conseguentemente anche l'Autorità Marittima a trovare forme sempre più innovative di collaborazione operativa in una sinergia dal crescente valore aggiunto per l'intero sistema.

Non sono solo le norme del Codice della Navigazione ma anche alcuni recenti pronunciamenti della giustizia amministrativa a ricordarci che il pilota concorre alla sicurezza delle operazioni portuali, lavorando in piena sinergia con l'Autorità Marittima affinché il "sistema porto" possa operare in piena efficienza e sicurezza.

Si tratta di un quadro normativo e giurisprudenziale ormai consolidato e chiaro che si fonda sul ruolo di garanzia e regolamentazione rappresentato dall'Autorità Marittima, custode e responsabile della "sicurezza globale" dello scalo, in sinergia ed armonia con l'Autorità di sistema portuale e con gli operatori dei servizi tecnico-nautici.

Un quadro normativo che ha sostanzialmente riconosciuto la peculiarità dei servizi tecnico-nautici rispetto alle altre prestazioni di natura puramente commerciale che vengono rese nei porti.

Differenziando opportunamente i servizi commerciali resi alle merci e alla nave dalle prestazioni strumentali alla sicurezza della nave e, quindi, dello scalo, vengono fatte salve le specificità dei servizi – quali quelli di pilotaggio, rimorchio e ormeggio – che devono necessaria-

mente rispondere a precisi canoni di universalità e continuità che solo un regime pubblicistico può assicurare con assoluta certezza.

Quanto sopra, tenendo anche in considerazione che solo un modello di stampo pubblicistico può garantire una pronta e continua disponibilità operativa degli assetti dei servizi tecnico-nautici per assolvere alle esigenze che, su richiesta dell'Autorità Marittima, possono verificarsi per la sicurezza del porto e della navigazione in generale.

I traffici in questo periodo sono fortemente condizionati dalle dinamiche geopolitiche: Covid, guerra in Ucraina, aumento dei prezzi dei carburanti. Eppure il Mediterraneo, avvalendosi anche del processo di reshoring, ha fatto registrare nel 2022 numeri molto positivi.

È evidente che il sistema portuale italiano, per competere su questo scenario, deve sicuramente perseguire le direttrici dello sviluppo infrastrutturale e dell'aumento dell'efficacia dei propri servizi (materiali ed immateriali), ma deve anche poter offrire agli investitori e alle imprese del cluster marittimo quel quadro di certezze ed opportunità necessarie per la competitività dei nostri scali.

Mi riferisco alla "certezza delle regole", alla "sicurezza" e "tempestività" delle operazioni portuali, elementi attrattivi che, assieme alla standardizzazione e semplificazione dei processi amministrativi, si traducono - in ultima analisi - nell'auspicata certezza (in termini di prevedibilità) dei tempi di sosta delle navi.

In tale scenario all'Autorità Marittima è affidato l'importante ruolo di organo di gestione e presidio di garanzia della sicurezza dello scalo, della sua "sicura operatività". Ma nell'assolvimento di tale ruolo, l'Autorità marittima è

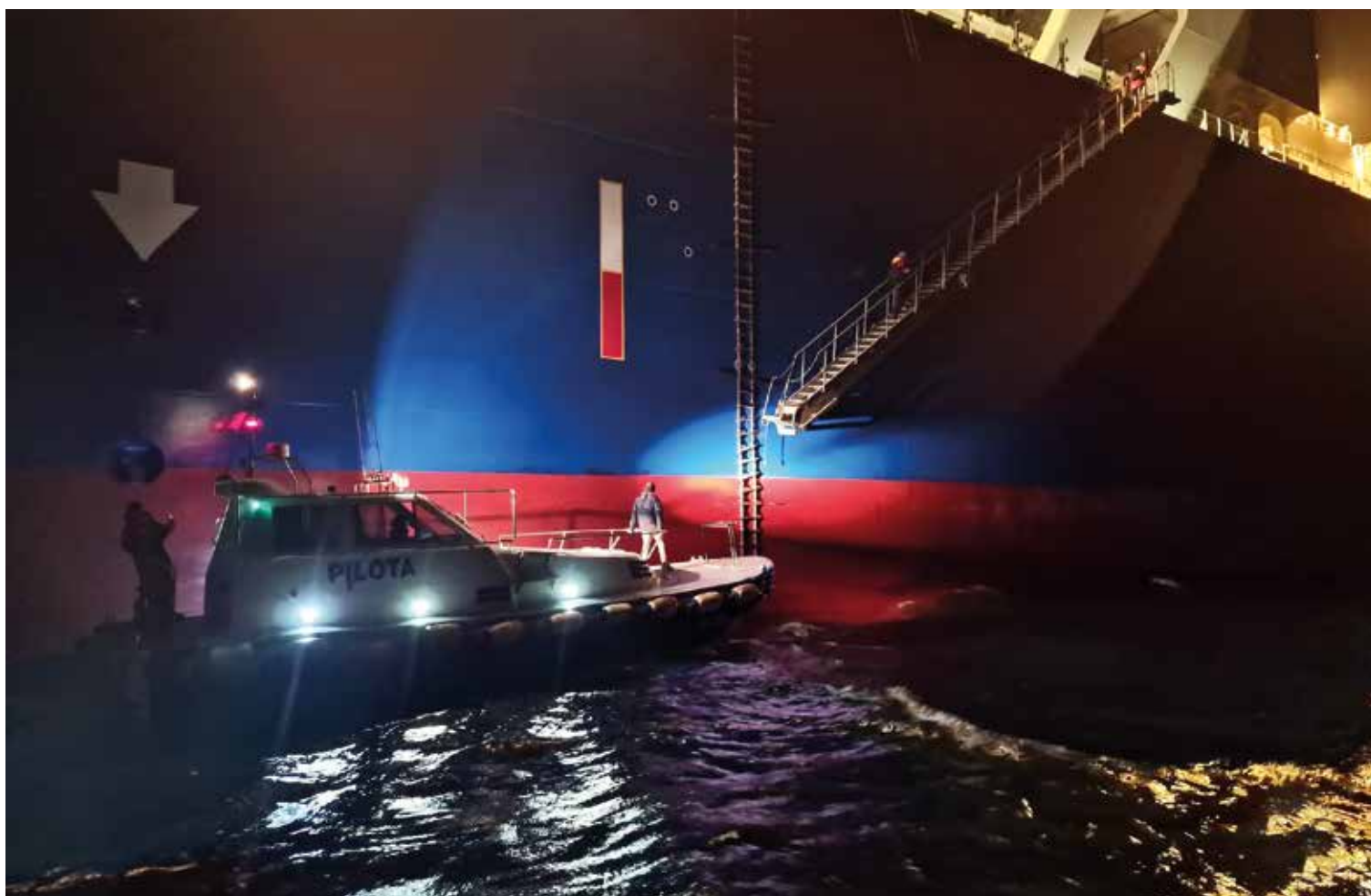
chiamata, insieme ai piloti e ai servizi tecnico nautici, a individuare e attuare soluzioni e misure che permettano, riducendo al minimo i rischi legati all'accosto e all'operatività delle navi in porto, di assicurare la massimizzazione dell'utilità degli spazi disponibili e la piena fruibilità delle strutture portuali esistenti.

Questo attraverso un percorso virtuoso, attivato già in molte realtà portuali, che consente l'ingresso di navi di maggiori dimensioni, applicando principi di "risk analysis" che apportano un valore aggiunto alla sicurezza delle operazioni portuali.

Ecco perché mi piace ripetere che l'Autorità Marittima, solo grazie all'ausilio dei servizi tecnico-nautici, si fa carico, ogni giorno, e contribuisce (in sinergia con gli altri attori del sistema) al superamento dei limiti infrastrutturali dei nostri porti, permettendo l'ormeggio in sicurezza dei giganti del mare, valorizzando tutti gli spazi portuali, riducendo i tempi di attesa, aumentando l'operatività delle navi ed i flussi legati alla movimentazione delle merci in porto.

In conclusione del mio intervento, saluto la Federazione dei piloti d'Italia nel suo 76esimo compleanno, ringraziandovi per l'insostituibile compito che svolgete con passione e professionalità a servizio dell'economia del Paese.

Sono certo che saprete continuare a svolgere, con la consueta responsabilità e attenzione, l'importante ruolo di associazione di categoria e di sindacato che si pone in modo proattivo quale interlocutore leale e qualificato dell'Amministrazione nel variegato contesto portuale.



TUTELA DELLE COSTE

la nuova sfida



GILBERTO PICHETTO FRATIN

Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica

Sono dispiaciuto per non poter essere con voi in presenza, ma ci tengo a far giungere questo mio saluto che vuole essere un incoraggiamento per quanto fate per la portualità nazionale, un settore chiave al pari di ambiti produttivi come il commercio, l'industria e il turismo, in un Paese come l'Italia che ha 8000 km di coste e una forte centralità nel Mediterraneo.

In questo contesto, il ruolo dei piloti dei porti è di grande rilievo anche per il contributo che danno per la protezione del nostro mare, assicurando manovre sicure, scongiurando con perizia e presenza, il rischio di incidenti.

I porti si avviano, inoltre, a diventare punti di riferimento anche nella distribuzione energetica, con l'approdo delle navi gasiere. Abbiamo pertanto un nuovo percorso cominciato nei giorni scorsi a Piombino e proseguiremo con altri scali.

In tutte queste situazioni ci affideremo alla vostra competenza, professionalità, esperienza per assicurare ai porti e agli italiani, la miglior tutela ambientale e la maggiore sicurezza.

Naturalmente in primo piano c'è anche la tutela delle nostre coste, altro settore importante per la sostenibilità delle strutture: proprio nel Pnrr è previsto uno stanziamento di 270 milioni per ridurre le emissioni.

È una grande sfida, in questo caso non solo una sfida nazionale ma anche mondiale, quindi riguarda il migliorare la qualità dell'aria, focalizzando sulle nuove città portuali dove saranno realizzati interventi importanti e finalizzati all'efficienza energetica, la promozione dell'uso delle energie rinnovabili, questa è la nuova svolta che dobbiamo dare al nostro Paese.

Tutti questi interventi presuppongono sempre costantemente il contributo dei piloti affinché vi sia quella sicurezza che sanno mantenere, la ecosostenibilità, un contributo che serve alla crescita economica del nostro Paese e al benessere degli italiani.

SERVIZIO PUBBLICO

la Corporazione si realizza in questa azione



GALEAZZO BIGNAMI

Vice Ministro Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il presidente Meloni ci teneva a portare un saluto a questo incontro e ha ritenuto che, nella collegialità dell'azione del Governo, fosse comunque opportuno e doveroso che venisse testimoniata l'attenzione nei vostri confronti. Pertanto, onorandomi, ha considerato utile che portassi io un messaggio.

In primo luogo ringrazio il presidente Bunicci che ha già estrinsecato il significato dell'incontro di oggi, verrei meno ai miei doveri se non rivolgessi un ringraziamento e un forte riconoscimento di gratitudine nei confronti dell'Ammiraglio Carlone e di tutta la Guardia costiera delle Capitanerie di porto.

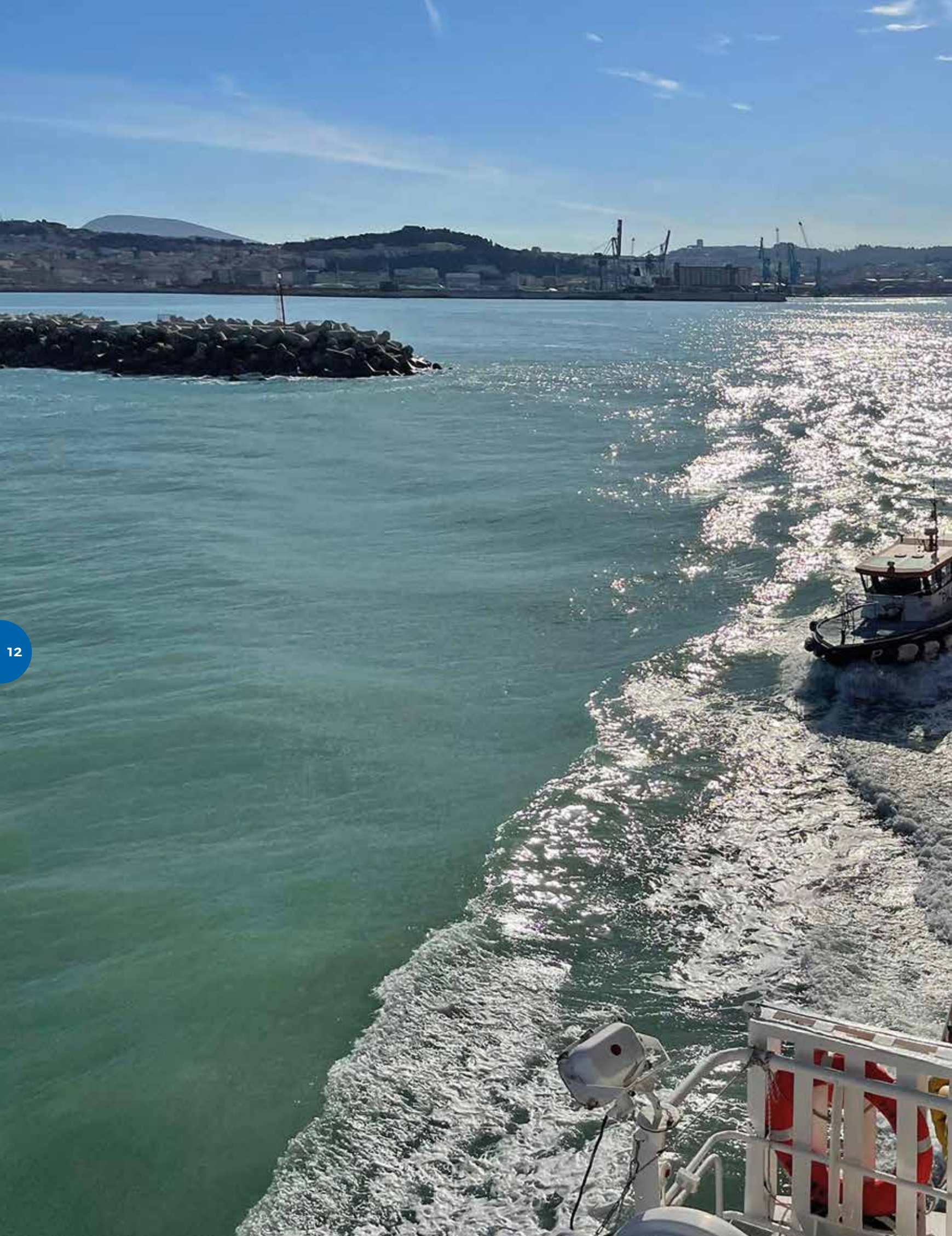
Credo che in questo periodo abbiano dimostrato la serietà e la saldezza che lo Stato può dimostrare in momenti di particolari difficoltà e dispiace che qualcuno abbia potuto riconoscere, o anche solo adombrare, un senso di precarietà in ordine alla serietà, la professionalità, la dedizione in cui operano quotidianamente le nostre donne e i nostri uomini che svolgono un'azione in presidio che è fondamentale.

Noi comprendiamo che la polemica politica, a volte, possa anche passare dei confini, ma ci sono confini che non appartengono alla polemica politica: appartengono al senso dello Stato e delle Istituzioni, al senso del nostro essere nazione e patria, permettetemi se lo dico. Credo che in questo senso sia significativo anche il ruolo che voi svolgete, come Piloti dei porti.

Sarà per la mia deformazione professionale di avvocato in diritto amministrativo, ma quando all'Alma Mater di Bologna a proposito di Corporazione, studiavamo il Codice della Navigazione, il vostro ruolo, la vostra funzione, rammento che mi concentrai in particolare su un articolo che molti magari non ricordano, che però per noi è centrale nella vicenda che disciplina la vostra professione: l'articolo 1114 del Codice Navigazione, quello con cui si sanziona penalmente laddove vi sia da parte del pilota un rifiuto alla prestazione di servizi. È una disposizione raramente applicata, raramente utilizzata, che però è particolarmente significativa perché laddove lo Stato prevede, con questa disposizione, una sanzione di natura penale dice ai piloti: voi siete centrali e imprescindibili.

Infatti, è una norma che non viene praticamente mai utilizzata: se qualcuno decidesse di rifiutarsi di prestare l'opera c'è un intervento di natura pubblica, una sanzione di natura penale.

Perché dico questo... perché, spesso nell'organizzazione della nostra vita affermiamo la sussistenza dei diritti dimenticandoci, come ci insegna qualcuno, che prima di ogni diritto, o meglio, non esiste un diritto se prima non vi è l'adempimento di un dovere. Noi ci dimentichiamo un po' troppo spesso questa parola, nelle funzioni che quotidianamente voi tutti realizzate c'è la migliore consacrazione di questo senso del dovere





che poi trova il riconoscimento anche nell'obbligo giuridico a contrarre, che sussiste in capo a coloro che si avvalgono della vostra professionalità, ma che proietta la vostra azione non in una libera professione.

Forse un po' capzioso nel riconoscimento del lessico giuridico che sottende l'attività dei Piloti, ma la Corporazione è un corpo che è in azione, vale a dire un corpo che realizza la propria appartenenza proiettandola evidentemente in un servizio pubblico.

E qui entriamo nel livello politico: questo è un Governo che evidentemente rappresenta tutti gli italiani, ma che ha un proprio territorio, una visione, una matrice culturale di una destra politica che ritiene che quei doveri, quel servizio, lo Stato, debbano sostanziarsi evidentemente nel momento in cui voi salite a bordo.

Nel video si diceva che infondete un senso di sicurezza, di serenità prendendo possesso di una situazione non semplice, perché se fosse semplice evidentemente non richiederebbe un elevato grado di tecnicità come insegna la sentenza della Cassazione 2020 quando ha prefigurato il vostro ruolo preciso.

La vostra funzione è strategica per una pluralità di ragioni, tra cui quella di risolvere i problemi prima che ancora si manifestino. Credo che in Italia avremmo tanto bisogno di 'piloti' che aiutassero questa nostra nazione ad arrivare in porto ed evitare problemi che si sostanziano quando poi purtroppo esplodono. Tutto questo è centrale per il Governo, perché il livello strategico del vostro lavoro è quello di garantire la funzione economica trasportistica al servizio della portualità che sostanzia la vostra azione.

Diceva bene la dottoressa Di Matteo, che ringrazio perché è tra le nostre più valide dirigenti del ministero delle Infrastrutture, a proposito dell'elevata tecnicità ma anche di elevato management che deve essere raggiunto mediante la vostra funzione. Però c'è una componente che ci deve essere sempre ben presente in quello che facciamo: possiamo affidarci alle macchine, all'intelligenza artificiale, all'informatica a tutti gli apparecchi più consoni e più evoluti, ma c'è un ingrediente infinitamente piccolo ma imprescindibile: la componente umana senza la quale non può esserci quella reazione chimica, quell'algoritmo, quella dinamica che poi costituiscono la vostra professionalità, quel piccolo ingrediente è ciò che rende eccezionale il vostro lavoro in un sistema ancor più eccezionale che è la nostra Patria.



CULTURA MARITTIMA

difendiamo il nostro know-how o non saremo più protagonisti nei nostri mari

EDOARDO RIXI

Vice ministro Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ringrazio il presidente di Fedepiloti, Bunicci, per l'organizzazione, per consentire ancora una volta una giornata di discussione sul tema della marittimità del Paese, riunendo il cluster in un momento, diciamo, di trasformazione.

Lo voglio definire così, perché è un momento sicuramente complesso. A livello politico internazionale, il nostro Paese veniva ricordato in passato e non solo, per la crisi pandemica e per alcune criticità. Ma alcuni sistemi hanno funzionato, come il sistema logistico e il piano dei porti, che hanno consentito al Paese di poter operare anche in condizioni di fortissima difficoltà.

Dopo la crisi ucraina, in particolare, l'aumento dei costi delle materie prime e dell'energia ha comportato anche un cambio degli elementi che fino a quel momento avevano determinato in molti casi anche i fattori dei costi produttivi dei singoli operatori, quindi l'energia veniva considerata tendenzialmente un fattore non sensibile perché negli ultimi 10 anni, ad esempio, il prezzo del gas e di tutte le materie energetiche, erano scesi in maniera costante.

Abbiamo avuto un contraccolpo sull'aumento dei canoni concessori, perché nel paniere Istat era finito il costo del gas.

Nel frattempo è partito il grande progetto, a livello europeo, del Pnrr che voleva essere un momento di rilancio ma è stato creato su basi che poi si sono modificate perché è evidente che una cosa era costruire una ferrovia o fare una diga nel 2021 altra cosa realizzarla nel 2023.

In un anno e mezzo, ad esempio, il costo dell'armamento ferroviario è aumentato del 40%, questo ha portato anche a una difficoltà da parte delle istituzioni a essere flessibili.

Santi, presidente di Federagenti, parlava del boom del settore marittimo: saranno in grado le istituzioni di da-

re risposte in tempo reale in modo che questo boom noi lo riusciamo a cogliere in pieno, e non arriviamo sempre in ritardo come purtroppo ahimè spesso capita? Questo vuol dire che ci deve essere un approccio diverso, un approccio che accompagna un cambiamento epocale che c'è anche nella visione del Mediterraneo.

Il nuovo governo si è dato un insieme di strumenti per cercare di affrontare dei temi complessi, dall'altra parte però non bisogna svilire le professionalità marittime italiane.

Il tema, ad esempio, delle navi senza equipaggio è un tema che mette in discussione tutti i principi cardine di un Paese che ha una cultura della marittimità perché la nave senza equipaggio non ha bisogno neanche, come posso dire, di un equipaggio preparato ad agire sul mare.

Vorrei che questi nuovi processi tecnologici rimanessero in un percorso che viene ordinato dalle istituzioni, a contrario di quello che è accaduto con il gigantismo navale: ci sono stati Paesi che hanno imposto dei limiti sulla dimensione delle navi, ma non si possono subire il mercato e la sua evoluzione senza determinare il fatto che se noi perdiamo la cultura del mare, domani non saremo più protagonisti sui nostri mari.

E lo dico, perché l'Italia non è un Paese che ha un grande mercato a livello mondiale, noi abbiamo solo una capacità che è il nostro know-how, la capacità tutta italiana di riuscire a fare cose complesse semplificandole, riuscire a sorprendere il mondo. L'abbiamo fatto anche quando non eravamo un Paese unito, l'Italia è stata grande sui mari anche quando c'erano le Repubbliche Marinare, eppure non avevano un territorio nazionale vasto.

Oggi dobbiamo adeguare le norme, dobbiamo adeguare le regole, ma dobbiamo farlo per consentire agli operatori di poter continuare a operare, non di essere



sostituiti. Lo dico e lo ribadisco qui, e nel dirlo ringrazio anche l'attività che svolge la Guardia costiera sui mari italiani e non solo, tutti i giorni al contrario di quello che pensa qualcuno. In ogni caso sono gli uomini che fanno la differenza, non sono né le tecnologie né le macchine, ma le capacità dell'uomo, perché dietro anche a un programma sofisticato c'è un uomo che si è interrogato su come risolvere un problema e questo vale per il pilotaggio, per l'ormeggio, per le varie federazioni perché se non hai la capacità e non hai la conoscenza di quello scalo, di quel porto, di una certa insenatura, non hai la possibilità di elaborare neanche delle digitalizzazioni dei processi. Oggi sei in grado di gestire un processo evolutivo se mantieni la capacità di quel processo, di conoscerlo, se diventi solamente un utente domani sarai un cliente di qualcun altro che produrrà quello strumento. Allora, in questo Paese le tecnologie dobbiamo gestirle noi.

Il nostro sistema, ad esempio, sulla gestione a livello nazionale del piano logistico e dell'informatizzazione dei processi, deve essere un sistema che creiamo noi, adattandolo alle nostre esigenze, non può essere un sistema che qualcuno esporta verso di noi e poi gestirà lui da remoto. Questo è quanto dovremmo fare, perché altrimenti la marittimità nel Paese sarà solo formale e non più sostanziale.

Credo che questa sia la differenza tra un Paese evoluto e un Paese che diventa un mercato, noi dobbiamo continuare a essere una delle prime nazioni marittime a livello mondiale. La scommessa è grande, i mercati si stanno aprendo, altri si riapriranno prima o poi, si stabiliranno anche delle nuove relazioni sia col continente africano che con l'Europa dell'Est.

È evidente che siamo nel posto giusto, al centro del mare più trafficato al mondo, perché con una superficie del 3% delle acque il Mediterraneo movimentata il 25% del

traffico commerciale.

Sta a noi insegnare ai nostri giovani che questa è una grande risorsa da non appaltare ad altri. Personalmente, non sono contro ovviamente all'informatizzazione, ma deve essere corrispondente alle nostre esigenze. Non possiamo pensare ogni vent'anni di fare una diga nuova perché si decide di fare navi sempre più lunghe, il Mediterraneo è un mare che ha anche degli equilibri particolarmente delicati e abbiamo la necessità, a un certo punto, di arrivare a una dimensione in cui, come posso dire, la conoscenza dei luoghi prevalga sulle economie di scala e questa è la grande capacità del Mar Mediterraneo.

Ci sono altri oceani che hanno dimensioni completamente diverse. È come quando qualcuno mi ha ribattuto sul Ponte sullo Stretto. A Suez c'è un ponte che è più basso vuol dire che le navi per entrare nel Mediterraneo devono passare sotto quel ponte là, allora non iniziamo a metterci dei limiti in base a quello che ci dicono gli altri, iniziamo a tornare a essere quell'Italia che riesce a pensare e a elaborare dei modelli anche di marittimità che sono basati sul nostro territorio e sugli interessi del nostro Paese, perché altrimenti rischiamo di dire che siamo un paese marittimo ma in realtà utilizziamo la nostra marittimità per fare grandi altri.

Oggi abbiamo delle capacità umane, scientifiche, tecnologiche ma anche marittime come l'Idrografico italiano che è uno dei centri più importanti a livello mondiale. Allora iniziamo a valorizzare la nostra cantieristica, cerchiamo anche di tessere una tela in tutto il cluster perché, ad esempio, le due associazioni armatoriali continuino a cercare di diventare una sola, il che non è facilissimo. È chiaro che semplificare i processi decisionali vuol dire consentire alla politica di prendere anche decisioni più rapide, semplificare i processi a livello ministeriale e, quindi, dividere meno le competenze tra mille ministeri vuol dire che anche quando noi facciamo un decreto ministeriale non dobbiamo passare da 12 autorizzazioni di 12 ministeri diversi.

La volontà c'è, ma non è un ministro, un sottosegretario o un direttore di un dipartimento che da solo può cambiare il sistema con cui si legifera in Italia. Ci deve essere una volontà comune, è oggi sempre più importante che la sinergia tra pubblico e privato sia concreta. Sulle grandi operazioni di rilancio del settore marittimo italiano abbiamo bisogno di sapere le necessità dei nostri armatori, anche di quelli piccoli, e poi andarli in qualche modo a codificarle nei bandi che facciamo. La nostra richiesta nei confronti del cluster marittimo, è quella di trovare delle soluzioni intelligenti che semplifichino la vita di tutti. Anche sul tema della riforma portuale, su cui mi auguro ci sia la forza nel prossimo anno di procedere con un testo che consenta ai porti italiani di giocarsela alla pari degli altri, mi auguro che sia una legge delega come tutte le riforme importanti, perché deve essere aperta al confronto col cluster e deve essere aperta anche al confronto parlamentare. Non può es-



sere una riforma preconfezionata, ma deve essere una riforma che consenta intanto a tutti di poter trovare le proprie tutele, perché noi rischiamo ogni volta di perdere delle professionalità e, in un mondo che guarda al mare, l'Italia non può rinunciare alle sue professionalità. Dobbiamo anche dare la possibilità ai nostri scali di non essere tutte le volte accusati di fare concorrenza sleale, quando non viene fatta; anche l'ultimo tema, e vado nello specifico sulle linee guida delle prossime concessioni, la commissione europea sostiene che le concessioni sopra i quarant'anni devono essere sostanzialmente fatte da delle Authority anzi, da più Authority mentre negli altri paesi nel Nord Europa non avviene così

Vuol dire togliere la possibilità al nostro Paese di essere libero di usare la risorsa mare.

Questo non è ammissibile, diamoci degli strumenti inattaccabili ma facciamo in modo di preservare la nostra marittimità perché il fatto che in Italia i porti italiani siano aumentati più di quelli del Nord Europa, negli ultimi anni ha acceso delle lampadine a qualcuno e il fatto che un domani il grande mercato sarà il continente africano che è a poche miglia dalle coste italiane, vuol dire che probabilmente il baricentro cambierà e noi siamo l'unica grande nazione europea che ha interamente le coste nel Mediterraneo.

È quello il momento in cui l'Italia potrà, se sarà in grado di mantenere la sua capacità, trovare la possibilità di puntare a nuovi sviluppi.

Dobbiamo guardare al mondo come mercato e dobbiamo guardare alla nostra capacità di riuscire a fare cose e di creare degli strumenti a livello nazionale che non

siano in contrasto con l'Europa, ma che facciano capire che l'Europa tale non è senza il Mediterraneo.

Le norme, ad esempio, anche sulle continuità territoriali delle tratte dei traghetti possono essere le stesse che vengono codificate nel Mar Baltico o dalle altre parti. Dobbiamo iniziare a pensare che il bacino del Mediterraneo deve avere una sua dignità a livello europeo. È un cambio di paradigma, spero che alcuni investimenti che il governo vuol fare, a iniziare dal ponte sullo Stretto, facciano capire che noi siamo ancora in grado di fare cose che sorprendono il mondo perché, ripeto, sull'economia di scala non riusciremo mai a battere né la Cina né negli Stati Uniti né forse la Germania e nemmeno la Francia per l'economicità anche del loro sistema logistico. Basti pensare che ponti e gallerie in Italia ne abbiamo per il 55% del continente, quindi i nostri costi di gestione saranno per forza più alti.

Dobbiamo essere più bravi degli altri e vi ringrazio perché il lavoro che voi fate, soprattutto nei porti italiani che sono tra i più complicati a livello europeo, è un lavoro altamente professionale, qualificante e, quindi, quando andremo a codificare le nuove norme dovremo far sì che la tecnologia si sposi non con una destrutturazione del lavoro ma con la valorizzazione delle professioni che rappresentano in questo momento una particolarità del nostro sistema portuale logistico.

Questo è, secondo me, l'approccio che deve essere portato avanti, spero che ce la faremo con l'aiuto di tutti, ma questa non può essere una riforma di una parte o una riforma di un governo. Deve essere una riforma, se la vogliamo, fare di un sistema e di un cluster.



CLUSTER PORTUALE

i contributi al dibattito

La portualità è un elemento fondamentale nella vita sociale della nostra comunità, sia quella sarda dalla quale provengo, che di tutta la nazione.

È importante, soprattutto, come risorsa per lo sviluppo economico della nostra terra. Il mare, e questo governo l'ha sottolineato più volte, è una risorsa che dobbiamo valorizzare maggiormente. Di qui l'istituzione del ministero del Mare e, principalmente, di politiche a favore dello sviluppo portuale.

In questo contesto, non dimentichiamo il valore dei servizi tecnico nautici, di cui i Piloti fanno parte. Dobbiamo portare avanti un programma assieme, per verificare come migliorare il benessere e la sicurezza nella vostra professione, come in tutte le professioni della portualità e del settore marittimo.

Un lavoro importantissimo e fondamentale. Su questo noi stiamo facendo partire un'indagine conoscitiva della commissione Trasporti sul il trasporto marittimo delle persone e delle merci. Questo servirà a sottolineare come, se da fuori viene visto come facile far entrare una nave nel porto e come gestire il traffico marittimo, quanto invece sia difficile e complesso. Poi, tutto appare facile. Questo grazie alla vostra grande professionalità. Non sono parole vuote o retoriche, vi esprimo tutta la mia stima e, con tutti i componenti della commissione, vi aspetto presto per un'audizione proprio per significare la vostra strategicità della portualità nazionale.

Il ministero è impegnato anche sul versante dell'aggiornamento delle tariffe che verranno definite applicando i nuovi criteri e utilizzando strumenti quali i rendiconti per correlare i criteri di ridefinizione della tariffa al costo del servizio.

Rispetto a questo tema voglio sottolineare la collaborazione fornita da Fedepiloti.

C'è, indubbiamente, una propensione verso il nuovo: ad esempio, nel ruolo rivestito dal capo pilota. Mentre, in passato, il capo pilota poteva gestire in qualche modo il proprio ruolo con la semplice diligenza del padre di famiglia, oggi non è più così e ha necessità di competenze manageriali molto complesse.

Il ministero è a disposizione per ogni azione che si renda necessario per favorire i flussi informativi e anche per l'aggiornamento del Codice della Navigazione. Siamo disponibili a partecipare a un tavolo di coordinamento, con tutti i soggetti interessati, per affrontare questo tema.



SALVATORE DEIDDA

Presidente Commissione Trasporti
Camera dei Deputati



MARIA TERESA DI MATTEO

Capo dipartimento
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



**RODOLFO
GIAMPIERI**

Presidente Assoporti

Siamo indubbiamente al centro di una trasformazione, non di un cambiamento, economica e sociale che va interpretata, va guidata, va capita, inutile perdere tempo a fermarla. Ci porterà verso una modernizzazione che vedrà il Mediterraneo al centro dell'interesse mondiale.

Quest'area sta tornando, con grande forza, a essere un punto di riferimento degli equilibri economici e sociali ed è un'opportunità che va colta con velocità, caparbietà, condivisione. Il raddoppio del canale di Suez sta veramente rafforzando gli scambi commerciali, il reshoring (chiamiamolo, in italiano, l'accorciamento della filiera logistica), sono elementi che cambiano i punti di riferimento del mercato al quale eravamo abituati, ed è questo credo uno degli elementi fondanti sui quali si stanno costruendo le strategie future.

Il nostro cluster dialoga molto con il vice ministro Rixi, con la struttura ministeriale di riferimento con la quale c'è un dialogo continuo perché sono le persone che fanno le differenze e le persone di qualità fanno le differenze, non è vero che ognuno vale uno.



**MARIO
MATTIOLI**

Presidente
Confitarma

Abbiamo visto che cosa significa il nostro settore nell'ambito di un'economia importante e allargata e la crescita del ruolo del Mediterraneo: esistono dei contesti che vanno al di là dei singoli settori. Abbiamo veramente bisogno di un ragionamento sistemico di cluster della Blu economy che è fondamentale.

Ho apprezzato moltissimo anche il richiamo che è stato fatto a proposito della partecipazione del presidente del Consiglio all'assemblea della Fedepiloti: è una roba non da poco. Ricordo che a qualche assemblea di Federagenti, qualche anno fa, Stella ci disse che se andavamo a cercare la parola mare nell'ambito dei piani del governo, non si trovava.

Oggi abbiamo un ministero del Mare, un ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che determinano una importante regolamentazione dell'attività in mare.

Quindi, ritengo che a questo punto dobbiamo essere in grado di poterci declinare come cluster, cioè come associazione della Blue economy, indipendentemente dalle differenziazioni tra di noi. L'auspicio forte è quello di trovare una camera di compensazione, che poi in parte già esiste e che è la Federazione del mare, dove in qualche maniera si possa creare un luogo fisico dove fare politica del mare, dove partecipano tutte le associazioni e con il piacere di avere sempre la presenza delle nostre istituzioni, a cominciare dalle Capitanerie di porto e dal ministero.



**MICHELE
ONORATO**

Vice presidente
Assarmatori

È un momento storico di grande cambiamento per tutto ciò che riguarda, soprattutto, la tecnologia.

Le sfide che noi armatori siamo chiamati ad affrontare nei prossimi anni per la transizione energetica e anche per l'evoluzione della dimensione delle navi, fanno che tra utenza, quindi noi armatori, i piloti e i servizi tecnico nautici ci sia un rapporto che deve consolidarsi maggiormente, con una naturale evoluzione.

Oggi si sente parlare tanto di porti, di infrastrutture, dobbiamo probabilmente anche ricordarci della nave senza la quale non c'è traffico marittimo.

L'oggetto nave è in grande evoluzione per le sfide tecnologiche e la transizione energetica, abbiamo visto nel video di presentazione delle innovative navi autonome. In queste sfide un lavoro unitario con i servizi tecnico nautici è fondamentale. Faccio un esempio che mi riguarda personalmente: in maggio porteremo in linea il traghetto più grande del mondo. Questo mezzo navale è stato provato insieme all'autorità marittima e insieme ai piloti, con un lavoro di grande sinergia, con l'utilizzo di simulatori per capire dove poterlo utilizzare e come gestire una nave di tali dimensioni.

Oggi il lavoro non è più solamente salire a bordo e accompagnare il comandante, ma è un lavoro di grande collaborazione con la compagnia di navigazione coinvolta appunto per migliorare il servizio.

Federagenti sottolinea che per l'Italia il 2023 sarà un anno boom per la blue economy, con 12,8 milioni di passeggeri trasportati dalle navi da crociera (+37% rispetto al 2022), toccate nave in crescita, il momento positivo della grande nautica con i super e mega yacht e all'interno di un mercato turistico in crescita con 442 milioni di presenze attese. Ma la scommessa non è automaticamente vinta.

Proprio oggi l'Italia del mare non può abbassare la guardia e deve essere in grado di invertire la rotta, trovando l'antidoto per malattie croniche che si chiamano: accessibilità nautica compromessa dai mancati dragaggi dei fondali, manutenzione e infrastrutturazione di moli, regole spesso poco chiare caratterizzate da sovrapposizioni legislative e da applicazioni disomogenee.

Federagenti è da mesi al lavoro sia sulla delicata questione della dichiarazione valutaria che su quella dei visti per equipaggi e lavoratori, determinanti per il blue boom italiano. Purtroppo anche in questo campo, con discussioni che procedono al rallentatore siamo arrivati all'ultima spiaggia e le prue delle 168 navi bianche che animeranno la stagione 2023 stanno già solcando le acque nazionali.

Sono felice di poter partecipare attivamente a questa vostra assemblea, perché nella mia esperienza a Livorno posso dire di aver sempre lavorato per la fattiva collaborazione fra i servizi tecnico nautici.

Una quotidiana cooperazione soprattutto con il capo pilota che saluto fraternamente, è un rapporto dal quale ne ha tratto giovamento tutta l'organizzazione del traffico portuale, perché è innegabile che quando i servizi collaborano in maniera fattiva, tutto funziona al meglio, e indubbiamente più in sicurezza.

In questa sede vorrei ancora una volta porre in rilievo il fatto che il regolamento 35 del 2017 è il frutto di una posizione comune della commissione, del Consiglio e del Parlamento europeo dove è stata condivisa una linea nella quale si afferma l'essenzialità dei nostri servizi per la sicurezza marittima.

Sono convinto che il modello previsto e riconosciuto, di fatto costituisce la migliore soluzione per la pubblica amministrazione che può giovare dei nostri servizi essenziali per la sicurezza nelle acque portuali esercitando su di noi poteri autorizzativi assimilabili a quelli impiegati nei confronti dei componenti della pubblica amministrazione, senza assumere i costi e le relative responsabilità.

La sicurezza nelle acque portuali rappresenta pertanto un valore stabilito dall'applicazione delle norme, che ne determina e stabilisce una protezione ad hoc.

Ci aspetta un'importante sfida tecnologica rappresentata dalle navi autonome. Ci saranno enormi problemi da affrontare sia sotto l'aspetto operativo che normativo.

Come si dialogherà con una nave che non ha equipaggio? Come dovranno fare le manovre i piloti, gli ormeggiatori e noi rimorchiatori?

Dal punto di vista normativo resta da chiarire di chi sono le responsabilità, in caso di navi autonome, nell'eventualità di incidenti. Nella navigazione tradizionale, a bordo c'è un comandante che è l'interlocutore principale ma se non c'è equipaggio non è chiaro a chi far riferimento. Sarà una sfida intercettare tutti i possibili casi problematici, ma ci sarà naturalmente anche l'imprevisto, che non sarà codificato. È il caso delle condimeteo: il programmatore della nave autonoma può non aver previsto un cambio improvviso del vento, e non è chiaro chi sarà interfaccia per affrontare il problema.

In questo momento di grandi sfide, le navi senza equipaggio sono una sfida nella sfida. Lasciatemi ringraziare, infine, le Capitanerie di Porto e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il lavoro che svolgono sempre con grande professionalità.



ALESSANDRO SANTI
Presidente
Federagenti



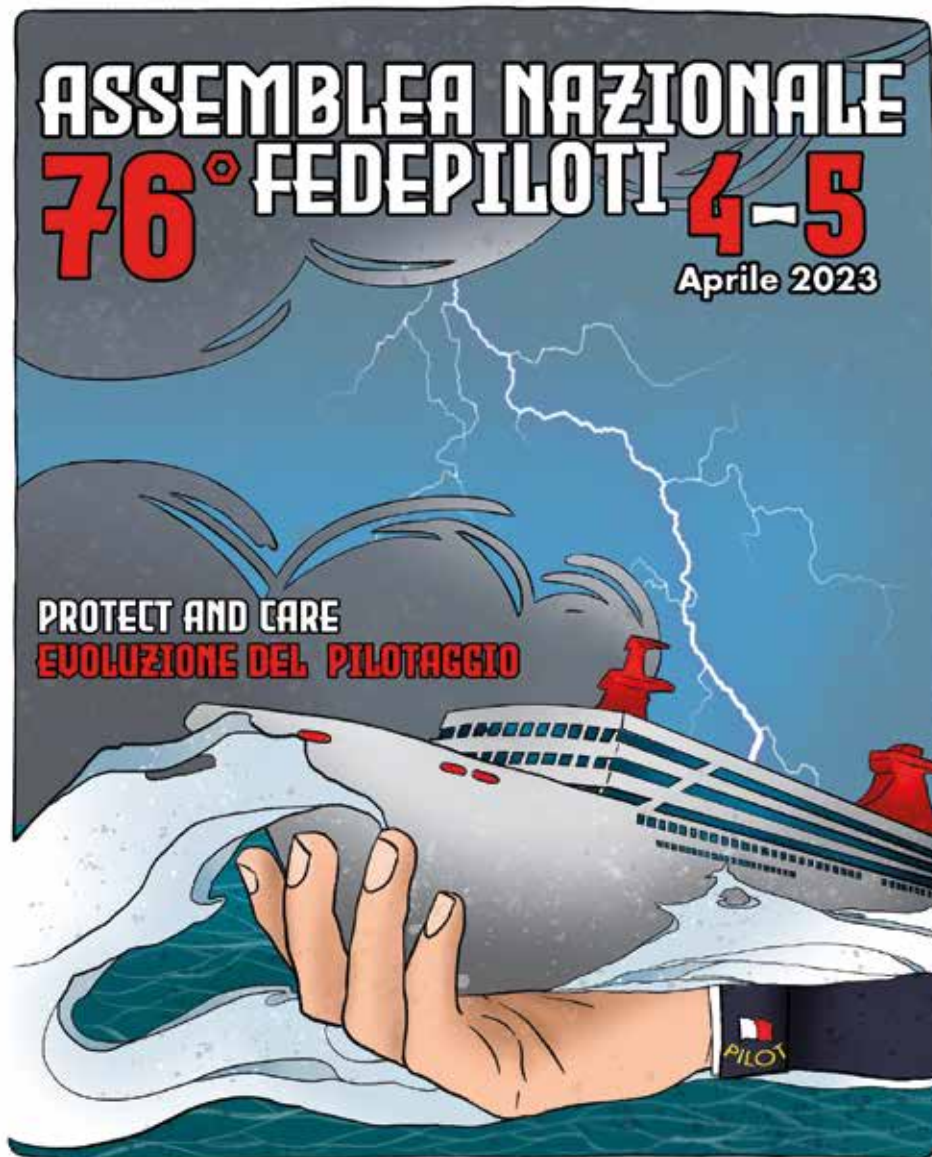
PAOLO POTESTÀ
Presidente Angopi



STEFANIA VISCO
Presidente
Federimorchiatori

ASSEMBLEA NAZIONALE 76° FEDEPILOTI 4-5 Aprile 2023

PROTECT AND CARE
EVOLUZIONE DEL PILOTAGGIO



In diretta sui
nostri canali
social ufficiali:
f i y
www.fedepiloti.it

ore 10:00
GRAND HOTEL PLAZA
ROMA

