



## **ROMA: DALL'ASSEMBLEA NAZIONALE DEI PILOTI SEGNALI PER LA VALORIZZAZIONE DELLA PROFESSIONE**

Roma 10 aprile 2019 - L'Assemblea Nazionale della Federazione Italiana Piloti dei Porti numero 72, svoltasi ieri, martedì 9 aprile nei saloni del Grand Hotel Plaza di Via del Corso a Roma, ha offerto spunti di riflessione ma soprattutto di punti di "ri"partenza per una professione del mare che fonda le proprie radici nei valori di un ruolo a garanzia dell'interesse generale scevro da coinvolgimenti del mercato. E' bastato l'incipit del presidente della Federazione, Comandante Francesco Bandiera, ad aprire un confronto che ha coinvolto in un dialogo delega ai porti, onorevole Edoardo Rixi, il capogruppo del PD della IX Commissione della Camera, onorevole Raffaella Paita, il Comandante Generale delle Capitanerie, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, il vice presidente di Confcommercio Paolo Uggè, i massimi rappresentanti di varie associazioni: "Il pilotaggio portuale Italiano è in seria, profonda difficoltà!": parole, queste, del presidente Bandiera che hanno aperto una voragine sulle problematiche inerenti il pilotaggio, "un servizio a disposizione dell'Autorità Marittima 24h su 24 per interventi in emergenza" e che in Italia "ha garantito per decenni economicità con alto livello di operatività e sicurezza". Già, la sicurezza: il nodo sul quale si è dibattuto sottolineando un dato di appena due anni fa, relativo ad un'analisi delle assicurazioni di settore che assegna ai piloti italiani "il primo posto al mondo per minore incidentalità nei porti a dispetto degli spazi sempre più stretti e degli escavi sempre più necessari". A quale prezzo? "Il costo del pilotaggio in Italia, in uno studio europeo del 2012, risulta essere di molto inferiore alla media continentale. Giusta e sacrosanta l'attenzione al profitto - tiene a precisare Bandiera -. L'armatore investe ingenti somme prendendo grandi rischi imprenditoriali.



Di questo la gente di mare ne è consapevole e noi Piloti del Porto abbiamo molto chiara questa schiettezza e senza giri di parole tutti gli stakeholders del cluster marittimo. In platea ad ascoltare e annuire i rappresentanti del Governo, il Ministro alle Infrastrutture e Trasporti, senatore Danilo Toninelli, il suo vice, cononorevole Raffaella Paita, il Comandante Generale delle Capitanerie, Ammiraglio Ispettore Capo

Giovanni Pettorino, il vice presidente di Confcommercio Paolo Uggè, i massimi rappresentanti di varie associazioni: “Il pilotaggio portuale Italiano è in seria, profonda difficoltà!”: parole, queste, del presidente Bandiera che hanno aperto una voragine sulle problematiche inerenti il pilotaggio, “un servizio a disposizione dell’Autorità Marittima 24h su 24 per interventi in emergenza” e che in Italia “ha garantito per decenni economicità con alto livello di operatività e sicurezza”. Già, la sicurezza: il nodo sul quale si è dibattuto sottolineando un dato di appena due anni fa, relativo ad un’analisi delle assicurazioni di settore che assegna ai piloti italiani “il primo posto al mondo per minore incidentalità nei porti a dispetto degli spazi sempre più stretti e degli escavi sempre più necessari”. A quale prezzo? “Il costo del pilotaggio in Italia, in uno studio europeo del 2012, risulta essere di molto inferiore alla media continentale. Giusta e sacrosanta l’attenzione al profitto - tiene a precisare Bandiera -. L’armatore investe ingenti somme prendendo grandi rischi imprenditoriali. Di questo la gente di mare ne è consapevole e noi Piloti del Porto abbiamo molto chiara questa verità. Siamo stati ufficiali imbarcati, comandanti e solo in un secondo tempo ci siamo specializzati nella manovra portuale, il momento di più alto rischio per la nave che si deve muovere vicino ad infrastrutture in acque ristrette con dimensioni sempre più grandi ed in tempi sempre più compressi” senza perdere di vista “il vero core business del pilotaggio: tutela degli interessi più che legittimi dell’armatore, quello ancora più importante dell’interesse generale dello Stato attraverso la salvaguardia della vita umana in mare e dei beni materiali ed ambientali. E’ la composizione di questi due interessi che deve essere realizzata garantendo la sicurezza dei porti e delle acque portuali”. Il tutto messo in discussione dall’idea dell’autoproduzione: “Il prossimo 8 di maggio saremo a Palermo a difendere l’impianto del pilotaggio Italiano presso il Consiglio di Giustizia Amministrativa proprio in una causa sull’autoproduzione - appellata da un operatore privato che ha rilevato un trasporto marittimo pubblico regionale in regime di monopolio - finanziato con fondi pubblici destinati anche a garantire la sicurezza nei porti attraverso il corretto utilizzo dei servizi tecnico-nautici. Noi siamo professionisti del mare, prestati all’Amministrazione per la tutela dei nella manovra portuale, il momento di più alto rischio per la nave che si deve muovere vicino ad infrastrutture in acque ristrette con dimensioni sempre più grandi ed in tempi sempre più compressi” senza perdere di vista “il vero core business del pilotaggio: tutela degli interessi più che legittimi dell’armatore, quello ancora più importante dell’interesse generale dello Stato attraverso la salvaguardia della vita umana in mare e dei beni materiali ed ambientali. E’ la composizione di questi due interessi che deve essere realizzata garantendo la sicurezza dei porti e delle acque portuali”. Il tutto messo in discussione dall’idea dell’autoproduzione: “Il prossimo 8 di maggio saremo a Palermo a difendere l’impianto del pilotaggio Italiano presso il Consiglio di Giustizia Amministrativa proprio in una causa sull’autoproduzione - appellata da un operatore privato che ha rilevato un trasporto marittimo pubblico regionale in regime di monopolio - finanziato con fondi pubblici destinati anche a garantire la sicurezza nei porti attraverso il corretto utilizzo dei servizi tecnico-nautici. Noi siamo professionisti del mare, prestati all’Amministrazione per la tutela dei porti Italiani, normati dal Codice della Navigazione e dalle leggi sui porti che sono progressivamente intervenute. A tutela di tutti i soggetti, pubblici e privati, i servizi tecnico-nautici devono mantenere un’autonomia di esercizio scevra da qualsiasi influenza diretta del mercato”. Qui il messaggio: “All’Amministrazione Marittima nelle sue componenti centrali e

periferiche diciamo che noi Piloti ci sentiamo assolutamente parte attiva della voglia di ripresa di questo Paese, perchè crediamo nel servizio reso: nella tutela pubblica dell'interesse generale dei porti, delle strutture, dell'ambiente marino". Ma non è l'unico punto scottante: "Entrando in tema tariffario, doveva essere l'anno del rinnovo delle tariffe per il riequilibrio finanziario nazionale anelato da sei-lunghi-anni con l'unanime condivisione di tutto il cluster marittimo e con il patrocinio del MIT. Avrebbero dovuto applicarsi i criteri e meccanismi così come espressamente indicato dallo stesso Ministero nel 2012, ed avrebbe dovuto anche essere l'anno in cui sarebbe stato sancito che esistono navi sempre più grandi che entrano nei nostri porti non tutti adeguati strutturalmente. Intendimenti TUTTI disattesi. Eppure siamo in assoluto i più operativi in Europa e forse anche nel mondo, con oltre mille prestazioni per pilota contro una media per Paese di circa 500, mentre il pilotaggio in assistenza via radio oggi è aumentato al 48 per cento degli interventi". Ma i piloti non mollano: "Continueremo a difendere il nostro impianto regolatore in tutte le sedi ed in ogni modo perchè certi della bontà dello stesso, ma soprattutto perchè questa è la cornice fissata dalla nostra disciplina che per altro non è assolutamente contraddetta dal regolamento Europeo nr. 352/2017, che potrà portare solamente eventuali ben accette integrazioni. Tutto quanto detto salvo che se l'Amministrazione domani decidesse di cambiare o semplicemente modificare l'attuale sistema organizzativo e normativo non potremmo fare altro che adeguarci perchè è solo all'Amministrazione Marittima che rispondiamo e dall'Amministrazione Marittima che dipendiamo". Rimanendo sulla normativa europea vigente, il presidente Bandiera fa presente che "il regolamento recepisce l'esigenza di istituire e mantenere servizi totalmente regolati nei porti degli Stati membri allorchè essi intendano perseguire interessi pubblicistici tra i quali la non tutti adeguati strutturalmente. Intendimenti TUTTI disattesi. Eppure siamo in assoluto i più operativi in Europa e forse anche nel mondo, con oltre mille prestazioni per pilota contro una media per Paese di circa 500, mentre il pilotaggio in assistenza via radio oggi è aumentato al 48 per cento degli interventi". Ma i piloti non mollano: "Continueremo a difendere il nostro impianto regolatore in tutte le sedi ed in ogni modo perchè certi della bontà dello stesso, ma soprattutto perchè questa è la cornice fissata dalla nostra disciplina che per altro non è assolutamente contraddetta dal regolamento Europeo nr. 352/2017, che potrà portare solamente eventuali ben accette integrazioni. Tutto quanto detto salvo che se l'Amministrazione domani decidesse di cambiare o semplicemente modificare l'attuale sistema organizzativo e normativo non potremmo fare altro che adeguarci perchè è solo all'Amministrazione Marittima che rispondiamo e dall'Amministrazione Marittima che dipendiamo". Rimanendo sulla normativa europea vigente, il presidente Bandiera fa presente che "il regolamento recepisce l'esigenza di istituire e mantenere servizi totalmente regolati nei porti degli Stati membri allorchè essi intendano perseguire interessi pubblicistici tra i quali la sicurezza portuale. Tale atto di diritto derivato dell'Unione Europea infatti, non ha alcuna esitazione a consentire agli Stati membri di imporre requisiti minimi per la fornitura di servizi erogati in porto, nonché limitazioni al numero dei prestatori, in ragione di preminenti obblighi di servizio pubblico riconosciuti in capo a questi soggetti, oltreché esigenze di efficienza ed economicità nell'erogazione del servizio, a fronte di investimenti e struttura organizzativa che si giustifica solo in quanto effettivamente utilizzata dalla generalità degli utenti di un determinato porto. Alla luce di questi principi, ci pare ancora una volta legittimata la disciplina del servizio di pilotaggio articolata nel nostro ordinamento, che individua un unico prestatore di

servizio per porto, proprio per soddisfare esigenze di sinergia nella prestazione del servizio universale alla generalità degli utenti: in particolare, esigenze di sicurezza insieme ad esigenze di efficienza economica. Allo stesso tempo, la disciplina dettata dal regolamento in materia di tariffazione dei servizi di interesse generale - direttamente applicabile anche al servizio di pilotaggio - non contraddice affatto il modello tariffario in vigore nel nostro ordinamento, che rispetta i canoni di trasparenza, obiettività e non discriminazione di derivazione europea grazie a una precisa regolamentazione del procedimento di formazione delle tariffe, con ampia e costante partecipazione delle rappresentanze degli utenti, nonché delle stesse AdSP".

Quindi i nuovi termini di accesso alla professione: "Purtroppo, non altrettanto condivisibili da parte nostra sono invece le conclusioni raggiunte lo scorso dicembre dal CGA di Palermo. Mi riferisco alla questione del limite di età nell'accesso ai concorsi pubblici dei piloti. Riteniamo che il mantenimento del limite d'età sia pienamente giustificato tanto dalla specificità del settore, quanto dei preminenti interessi di sicurezza pubblica coinvolti. Pertanto, l'auspicio è che venga indicato per via amministrativa un limite di età sulla base degli stessi principi vigenti nel nostro ordinamento anche a proposito di funzioni pubbliche relative alla sicurezza, che richiedono requisiti analoghi a quelli del nostro settore. Pur considerando le recenti e future innovazioni tecnologiche, aprire la professione del pilota a tutte le età potrebbe non solo compromettere l'attuale modello di accesso alla professione, ma anche comportare pesanti ripercussioni sulla composizione degli organici, sull'economicità del servizio, e sulle stesse esigenze alla base degli standard di formazione professionale continua. Confidiamo pertanto che la parziale modifica delle motivazioni della sentenza di primo grado ci fornisca l'opportunità di collaborare col Ministero ai fini della predisposizione dei prossimi bandi di concorso. Tanto più che la stessa sentenza del CGA indica la possibilità di introdurre limiti di età giustificati «da obiettivi legittimi di politica dell'occupazione, mercato del lavoro e formazione professionale». La partecipata Assemblea dei Piloti, alla quale hanno presenziato anche alcuni studenti dell'Istituto Tecnico Nautico di La Maddalena, quindi di possibili papabili piloti di domani, è stata tranquillizzata a seguire dal Comandante Generale delle Capitanerie, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino che ha sottolineato l'importanza di mantenere e non intervenire su un quadro normativo vigente che è sinonimo di sicurezza. "Senza sicurezza non c'è sviluppo, e neanche civiltà ". E in particolare dal Ministro alle Infrastrutture e Trasporti, senatore Danilo Toninelli "Non voglio nemmeno lontanamente sentire parlare di privatizzazione del sistema portuale di sicurezza, che permette velocità e sicurezza. È giusto, è legittimo che sia concorrenza tra gli armatori -dice il ministro - ma la concorrenza non deve entrare in contraddizione con la sicurezza. State tranquilli - ha garantito - il governo è dalla vostra parte. Gli operatori devono essere messi nelle condizioni di operare sempre al meglio, in serenità: andate avanti così, avete il governo dalla vostra parte". A seguire gli interventi di altri noti e importanti relatori, come il cav. Paolo Uggè V. Pres. di Confcommercio, sui temi del rapporto tra competitività e sicurezza, di Raffaella Paita Capogruppo PD alla IX Commissione della Camera dei Deputati, del dott. Rodolfo Giampieri di Assoport, che hanno comunque messo in luce l'importanza mantenere l'attuale normativa recentemente varata con l'ultima riforma e di una sinergia tra le realtà del cluster portuale, al fine di garantire maggior peso e maggior voce ai porti italiani.

+++++

Breve ma fondamentale il contributo del Prof. Sergio Maria Carbone, certamente tra i massimi esperti italiani di diritto marittimo internazionale e della navigazione, che da anni si occupa delle problematiche portuali e dei servizi tecnico nautici. "Il modello attuale dei STN- ha ribadito il Prof. Carbone - è da salvaguardare perché assicura efficienza economica, attraverso trasparenza, chiarezza e proporzionalità".

\*\*\*\*\*Il vice ministro Edoardo Rixi, in chiusura, ha posto l'accento sulla questione delle diverse esigenze e caratteristiche dei porti italiani rispetto ai porti europei, in particolare del Nord Europa, sottolineando l'importanza di far valere anche le differenti ragioni dei porti italiani e mediterranei che hanno necessità molto diverse rispetto a quanto spesso l'Europa: "Quello che per noi è importante " ha ribadito Rixi "come sarà l'Europa dei Porti tra 20 anni" e su questo orientare la propria progettualità e la propria visione già oggi.