RELAZIONE DEL PRESIDENTE SVOLTA IN OCCASIONE DELLA 68a ASSEMBLEA GENERALE DELLA FEDEPILOTI

(ROMA, 21 – 22 APRILE 2015)

Autorità, gentili e graditissimi ospiti, colleghi ed amici, e rappresentanti del mondo portuale, porgo a voi tutti il benvenuto alla 68a Assemblea generale della Fedepiloti.

Assemblea che non può esimersi dall'evidenziare quanto la categoria dei piloti, nell'ultimo anno, abbia vissuto nell'incertezza, a causa di proposte di riforma, sia a livello Nazionale che Europeo, su normative che direttamente o indirettamente hanno interessato e interessano il servizio di pilotaggio. Incertezza, che sicuramente non ha aiutato a svolgere la nostra professione, in un ambiente che sta diventando sempre più stressante a causa del Gigantismo Navale

1 Gigantismo Navale e Porti Nazionali

Consentitemi di iniziare le mie riflessioni, ricordando a tutti Voi le condizioni dei porti in cui quotidianamente siamo tenuti ad operare. La cantieristica mondiale, dal duemila, ha iniziato a progettare e costruire navi sempre più grandi, e questa crescita esponenziale delle misure non riguarda un'unica tipologia di vettori, ma l'intera flotta mondiale:

ANNI 90	OGGI
Traghetti: 130/150 metri	almeno 200 metri
Navi da Crociera: 200 metri	almeno 300 metri
Porta Contenitori: 200 metri	almeno 360 metri
Chimichiere: 120 metri	almeno 180 metri
Gassiere: 150 metri	200 metri
Car Carriers 180 metri	230 metri

Ma se vogliamo puntare la lente di ingrandimento sul settore che ultimamente più di tutti qualifica un porto, ovvero quello dei containers, notiamo che le navi con capacità superiore a 10.000 TEU solo nel 2005 erano inesistenti, nel 2012 costituivano il 14% della flotta mondiale, mentre le previsioni per il 2023 sono del 23% del naviglio.

Di pari passo, purtroppo, non sono cresciuti: imboccature, porti, canali e fondali. Costringendo le Autorità Marittime, coadiuvate dai piloti, ad agire in difesa della competitività e dell'operatività di ogni singolo scalo, individuando

protocolli e misure atte a garantire, nel pieno rispetto della sicurezza, l'agibilità degli scali, adeguando spesso e volentieri regole e formule matematiche, che altrimenti, se applicate integralmente, non avrebbero permesso ai nostri porti di operare come invece avviene. E' bene ricordare che le navi porta contenitori aventi capacità di 13.000 TEU hanno lunghezze di 366 mt. e larghezze di 46 mt. , con un pescaggio medio di 14,5 mt. e necessitano generalmente di un bacino di evoluzione di 660 mt. Una nave di capacità pari a 22.000 TEU ha una lunghezza di 460 mt., larghezza di 59 mt. con pescaggi di 17/18 mt., e necessita quindi di bacini di evoluzione di 820 mt. di diametro. Permettetemi di dire che se questo si realizza lo si deve solo grazie alle Autorità Marittime ed al braccio operativo dei Servizi Tecnico Nautici. È bene ricordare, che tutto questo è avvenuto e comunque avviene senza che ci sia stata la necessaria e urgente riforma di legge che garantisca al pilota un limite di responsabilità ed elimini quindi una evidente discriminazione ai danni dei piloti rispetto a tutti i vari soggetti interessati a vario titolo al menagement delle navi. Eppure specifiche istanze in tal senso sono state reiterate da tempo dalla nostra categoria in particolare con forza da più di dieci anni.

2 Impegno quotidiano

Sento il bisogno di esprimere un monito a non abdicare agli standard di sicurezza, e a lavorare tutti insieme affinché ogni nave che transiti nei nostri porti si avvalga delle competenze e delle conoscenze di tutti per manovrare in condizioni di salvaguardia della vita umana e delle cose, delle navi stesse e delle pubbliche infrastrutture portuali, dell'ambiente. I piloti in questo lungo anno sono stati protagonisti, in senso positivo, di tutti gli avvenimenti che hanno caratterizzato la portualità Nazionale.

Dalla manovra di ingresso nel Porto di Genova della nave "Costa Concordia", al trasbordo nel Porto di Gioia Tauro delle armi chimiche provenienti dalla Siria, all'assistenza gratuita data a più di 300 navi della Marina Militare e Mercantile che hanno portato in salvo i profughi provenienti dal Nord Africa, alla manovra di ingresso nel Porto di Brindisi del traghetto "Norman Atlantic", trasferitosi poi nel Porto di Bari, al salvataggio dei naufraghi della M/n "Gokbel" nel Porto di Ravenna. Tutto questo, unitamente all'operatività garantita nei porti con l'assistenza alle navi ormeggiate, in situazioni sempre più spesso governate da fenomeni atmosferici che diventano sempre più imprevedibili e violenti, come nel recente avvenimento della Cosco Africa nel porto di Voltri-Genova dove solo grazie alle sinergie esistenti tra STN e Autorità Marittima hanno scongiurato una possibile collisione tra la sopra citata nave e la Costa Concordia prima, e le strutture portuali dopo. Insomma da Nord a Sud, posso affermare che i piloti hanno sempre buttato il cuore oltre l'ostacolo, continuando a garantire sempre più gli elevati standard di sicurezza richiesti, a costo zero per l'Amministrazione, ed in alcuni casi anche per l'utenza.

Oggi esiste già uno sportello unico sulla sicurezza, che funziona, chi ha interesse a creare un doppione o a cambiarlo?

3 Una garanzia contro l'inquinamento dei nostri mari

Una menzione particolare va ai piloti di Olbia e Porto Torres. Infatti grazie solo alla loro disponibilità sia fisica che economica che ha permesso, ad oggi, nonostante le numerose promesse ricevute nel corso delle istruttorie ministeriali, ma in concreto senza aver percepito nessuna forma di contributo a suo tempo promesso, che l'Italia possa vantare la prima PSSA nel Mar Mediterraneo (Particular sensitive Sea Area) . Denominazione che l'IMO (International Maritime Organization) assegna a quelle aree marine il cui ecosistema deve essere difeso e salvaguardato più di altri. Uno dei tre requisiti fondamentali affinchè le Bocche di Bonifacio diventassero PSSA, oltre ad un sistema VTS (garantito dall'Autorità Marittima) ed a zone di separazione di traffico, era proprio un servizio di pilotaggio raccomandato. Servizio realizzato grazie all'impegno dei Piloti del Nord Sardegna, che pur di salvaguardare questo paradiso naturale, hanno sopportato unilateralmente l'impegno operativo ed economico per adeguare sia il loro servizio che le loro barche.

La realizzazione del servizio in parola, per la prima volta in Italia, ha visto concretizzarsi un rapporto di collaborazione con piloti di un altro Paese, ed esattamente con i piloti Francesi del Sud della Corsica, i quali offrono il servizio alternandosi con i colleghi Sardi, con turni settimanali, a guardia delle preziose Bocche.

Questo vuol significare di come ai piloti dei porti italiani stia a cuore la lotta all'inquinamento dei nostri mari. Per questo innumerevoli sono le denunce fatte da piloti all'Autorità Marittima, segnalando tracce di idrocarburi nelle acque portuali. Collaborazione utile e necessaria alla Guardia Costiera per poter investigare ed intervenire sui potenziali responsabili.

Ma è anche bene evidenziare che il fenomeno del gigantismo navale, fa si che ogni singola nave necessariamente accumuli nei propri depositi una quantità di combustibile pari a quella che solo qualche anno fa avrebbe rappresentato il carico trasportato da una petroliera di piccole/medie dimensioni. A tale proposito, l'IMO classifica le navi in High/Very Hig Risk per l'ecosistema a seconda proprio della quantità di combustibile trasportato. Ebbene, uno studio ufficiale ha stabilito che nelle Bocche di Bonifacio siano ben il 63% delle navi a transitare appartenenti a tale categoria pericolosa per l'ambiente marino.

.

4 Contributo alla sicurezza contro il terrorismo, ma non solo…

In un momento in cui la minaccia terroristica è sempre più vicina alle nostre coste, i porti diventano obbiettivi sempre più sensibili. Il pilota da sempre è la prima persona che per compiti istituzionali sale a bordo della nave dopo una lunga traversata, ed è l'ultima a scendere dopo la dovuta permanenza in porto.

Successivamente ai tragici eventi dell'undici settembre, sono stati elaborati protocolli di sicurezza redatti dalla Guardia Costiera che individuano la Corporazione come soggetto incaricato di allertare le Pubbliche Autorità in caso di minaccia proveniente dal mare.

Inoltre, la sinergia consolidata, tra Capitanerie di Porto, Autorità Portuali e Piloti, permette oggi di poter controllare navi sub standard, casi di ubriachezza di Comandanti, navi che arrivano o partono sotto marca, con un impegno di 365 giorni all'anno, 24 ore su 24 , dove il pilota è il primo sensore di allarme per l'Autorità Marittima.

E' bene anche ricordare, con riferimento al pericolo di infezioni sanitarie provenienti via mare da altri Paesi, passando dall'Influenza Aviaria all'EBOLA, di come le procedure atte a garantire l'incolumità di chi si recava a bordo non fossero messe in atto preventivamente e con più incisività. Avremmo gradito maggiori e preventivi controlli da parte della Sanità Marittima sulle navi sospette, prima di mandare un pilota a bordo. Nella realtà dei fatti spesso abbiamo prima ormeggiato la nave dopo di che la Sanità Marittima si è recata a bordo. Ricadendo così in capo al pilota il carico del primo controllo sanitario visivo dell'equipaggio, segnalando tempestivamente la eventuale presenza di casi sospetti a bordo.

5 Squadra che vince non si cambia

Ho la presunzione di credere che, oggi come in passato, non esista sulle navi uno strumento più preciso e sensibile del pilota. Il pilota è capace prima di ogni altro strumento di percepire ed anticipare i movimenti di una nave, un repentino cambio delle condizioni meteo. E tutto questo, durante la manovra in acque ristrette, può fare la differenza perché la nave ormeggi in maniera sicura oppure no.

Tra noi piloti e la Capitaneria di Porto esiste ormai un collaudato rapporto frutto di anni di servizio, fianco a fianco, inteso a garantire efficienza e sicurezza. L'Autorità marittima ha sempre operato ed opera evitando che la sicurezza non sia mai messa in discussione per motivi puramente commerciali.

Tutto è perfettibile ma, come noto, noi piloti, prima di essere tali, siamo stati Comandanti che hanno girato un po' tutti i porti del mondo, ed abbiamo consapevolezza che i porti Italiani oggi possono vantare, con tutte le loro specifiche difficoltà, elevati standard di sicurezza. Anche a noi piacerebbe manovrare in bacini di evoluzione di dimensioni spropositate, o con almeno un metro d'acqua sotto la chiglia. Ogni volta che la Capitaneria ci autorizza ad ormeggiare una nave al limite di pescaggio, questo non viene mai fatto con superficialità, ma è frutto di concertazioni che spesso durano ore, dove niente viene lasciato al caso. Tutto questo, permettetemi di dire, con una punta di orgoglio, sempre e solo al servizio del porto, senza nessuna spesa supplementare per l'utente.

Chi pensa che il legame con gli altri servizi tecnico nautici sia solo un legame tra associazioni si sbaglia profondamente ed è poco conoscitore del

mondo portuale. Principalmente è un legame tra uomini, che hanno gli stessi fini, e tra questi la sicurezza in primis, dove la manovra viene calibrata, in base alla conoscenza reciproca, ai mezzi a disposizione.

6 Breve cenno economico e tariffario.

Sicuramente sembra, e speriamo, che la felice combinazione di fattori economici in gran parte esterni (il Quantitative easing della Bce, la quasi parità del rapporto tra dollaro ed euro, il crollo del prezzo del petrolio) possa continuare a produrre effetti favorevoli per la nostra economia. Quelli che più ci attendiamo sono gli effetti di questi favorevoli fattori, ed in primis l'intervento della Bce, sull'economia reale. Sembra che il tessuto industriale del Paese si stia timidamente riprendendo e in particolare nel centro nord le piccole medie imprese, più orientate all'export e all'innovazione, stiano mostrando grande vitalità. Tutti noi sappiamo che i nostri porti proprio di import- export hanno bisogno.

Dal nostro piccolo osservatorio purtroppo, ancora per il 2014, abbiamo dovuto rilevare una ulteriore perdita dei proventi di pilotaggio rispetto all'esercizio precedente. Già nel corso del rinnovo tariffario avevamo posto in evidenza una riduzione di fatturato globale atteso del - 4%, con una perdita in valore assoluto di € 4.056.000. Per questo la nostra speranza è tutta tesa ad una sostanziale ripresa dei traffici. Ripresa che, come a tutti noto, produrrebbe una generalizzata diminuzione delle tariffe di pilotaggio.

Il rinnovo tariffario per il biennio 2015/2016 si è prodotto in applicazione dei modificati criteri e meccanismi e in applicazione temporanea di un coefficiente correttivo cosi come indicato nella circolare ministeriale prot. n° 15299 del 23 novembre 2012. Rinnovo che al netto degli effetti delle specifiche tariffe per le autostrade del mare e del TFS ha prodotto un aumento medio ponderato del 2,68 %. Di sicuro non posso certo negare che per alcuni corpi piloti pregressi interventi, rispetto alle necessità finanziarie dovute, come il taglio delle punte , hanno generato incrementi che sicuramente si discostano dal valore medio ponderato. Ma è pur vero che sul 64 % del fatturato globale l'incremento prodotto è stato appena dello 0,80 % e sul 78 % dello stesso fatturato globale la media ponderata è stata del 1,97 %.

Voglio ricordare ancora una volta, che il nostro servizio ha contribuito ad assicurare nei porti un regolare e sicuro svolgimento dei traffici marittimi mediante un proficuo e costruttivo rapporto tra Autorità controllante, Utenza e servizio reso, tutto questo al minor costo possibile per l'intera economia marittima. Ricordo che due anni fa riferivamo, con dati specifici comunicati al Ministero ed all'Utenza, che il valore dell'inflazione per il periodo 1/1/1995 – 31/12/2011 aveva prodotto un incremento del costo dei prezzi pari a + 47,64 %,

mentre le tariffe medie ponderate nazionali per il servizio di pilotaggio per lo stesso periodo di riferimento sono risultate incrementate appena del + 28,72 %. Periodo questo, ed in particolare a partire dal 1997, nel quale vale la pena ribadire di come furono introdotte nuove imposte come l'IRAP e la conseguente IRES determinata dalla indeducibilità della nuova imposta. Nonostante ciò le tariffe di pilotaggio sono risultate inferiori di – 18,92 punti percentuali rispetto al semplice incremento del costo delle vita nel periodo in esame. E' appena il caso di ribadire, a mio modesto parere, che forse in nessun altro settore economico del nostro Paese si sono riscontrati livelli così bassi di incrementi tariffari. Di sicuro, e questo lo ribadisco con la massima certezza, un diverso meccanismo di adeguamento avrebbe generato incrementi di tariffe di pilotaggio, sia per l'utenza che per l'economia marittima in generale, molto più rilevanti rispetto a quelli invece registrati dai decreti tariffari in vigore.

Con questo non voglio certo dire che restiamo insensibili alle esigenze ed alle istanze che ci pervengono dall'utenza e dal mondo marittimo in generale. La nostra categoria ha sempre saputo analizzare e propositivamente risolvere le problematiche affrontate nel corso degli anni. E cosi continueremo a comportarci per il futuro; sicuri che il dialogo è la strada maestra da percorrere sempre.

7 Riforma portuale come il terzo segreto di Fatima

Come Servizi Tecnico Nautici, ma soprattutto come piloti, avremmo gradito un maggior coinvolgimento, in quei tavoli dove nel bene o nel male si è parlato e si decideva del nostro futuro, la nostra speranza è che con il nuovo Ministro dei Trasporti Graziano Delrio questo possa avvenire.

Innumerevoli sono le bozze, di Riforma dei Porti, circolate negli ultimi mesi, passate sottobanco accompagnate da un "mi raccomando non la fare vedere a nessuno", come se davvero si trattasse del terzo segreto di Fatima, oltretutto quanto riportavano questi documenti, è risultato nei nostri confronti perlomeno inesatto, sintomo o di poca conoscenza della materia trattata o di una regia occulta il cui scopo poteva solo essere quello di provare ad ottenere l'economicità di un servizio a scapito della sicurezza.

Tramontata definitivamente, senza conoscerne il vero motivo la proposta di legge di riforma della legge n, 84/94 incardinata al Senato, superfluo aggiungere che questo punto di convergenza, politica ma anche del cluster, era e resta per noi più che valido, oltre a essere del tutto coerente, per quanto ci riguarda, con la disciplina del pilotaggio come la conosciamo in Europa e nel mondo.

Si è così interrotto il percorso istituzionale, nel quale tutti potevano in vario modo riconoscersi, e rappresentare la propria posizione, beninteso nei limiti delle competenze e capacità di interlocuzione di ciascuno, ma in modo trasparente.

Quest'anno è stato da prima caratterizzato dall'attuazione dell'art. 29 della l. n. 164/2014, e alla nomina del Comitato di esperti ("i 15 saggi"), il cui lavoro si è inizialmente tradotto in una serie di *slides*, presentate nel febbraio scorso a Roma in una giornata un po' troppo densa, per poi giungere alla bozza del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Nel frattempo, passando per tutt'altre vie, un intervento sui porti – da molti ritenuto a gamba tesa – è giunto dal Ministero dello sviluppo economico che ha diffuso uno schema di d.d.l. concorrenza nel quale erano presenti disposizioni su autorità portuali , concessioni demaniali, compagnie portuali e servizi tecnico-nautici.

Forse l'autore della disposizione non è al corrente del fatto che i piloti nei porti italiani, *tutti* i piloti e *tutti* i porti, sono selezionati in base a concorso pubblico per titoli ed esami, e la loro persistente idoneità al servizio è controllata dal nostro regolatore, che è l'Autorità marittima.

Naturalmente, la disposizione ometteva qualsiasi riferimento alle qualifiche professionali dei presunti candidati a erogare il servizio di pilotaggio post-gara, limitandosi ad abrogare, con formula ineffabile, tutte le disposizioni in contrasto con se stessa. Ometteva altresì di darsi carico di qualunque valutazione sull'impatto per la sicurezza dei nostri porti di una decapitazione integrale di tutte le corporazioni, e dell'esperienza e professionalità di circa 250 piloti che, tutti i giorni, assicurano l'entrata, l'uscita e il transito in sicurezza con circa 250.000 manovre all'anno.

Credo davvero non sia necessario aggiungere altro. Per fortuna, le previsioni di cui parlavo sono state stralciate dal testo del d.d.l. concorrenza approvato dal Governo.

8 Concorrenza per il mercato e accesso alla professione di pilota

Nel merito, e con l'auspicio di più meditate proposte legislative sul pilotaggio nei porti, voglio sottolineare che il nostro è un servizio profondamente *human intensive*, nel quale la selezione dei prestatori del servizio già avviene a livello individuale, sulla base di concorsi pubblici per titoli ed esami e di una disciplina che prevede la mobilità dei piloti in tutti i porti dello Stato, al fine di escludere qualsiasi inefficiente allocazione dei piloti su scala nazionale.

Questa stessa disciplina, poi, ci assoggetta ad un periodo di prova di 12 mesi prima di diventare piloti effettivi dopo il concorso, e alla verifica costante e diuturna dei Comandanti dei porti, alle loro determinazioni operative e disciplinari, per tutta la durata della vita professionale di ogni pilota. L'Autorità marittima, infine, verifica o fa verificare la permanenza delle condizioni psico-fisiche dei piloti, quelle morali e legali, e adotta provvedimenti disciplinari, ivi inclusa la cancellazione dal servizio – brutalmente, il licenziamento – quando manchiamo ai nostri doveri, o non siamo più in grado di svolgerli.

Non credo vi siano molti altri esempi del genere nel panorama nazionale degli addetti che svolgono servizi di interesse generale.

Ebbene, lasciatemi sottolineare che la famosa "concorrenza per il mercato", nel pilotaggio esiste ed è applicata da qualche decennio. E questa concorrenza, che si realizza per concorsi individuali naturalmente cadenzati in modo da garantire un *turn-over* lento ma costante nel tempo, è notevolmente superiore a qualsiasi "gara" per l'espletamento del servizio fatta da una "impresa" coi suoi addetti che si sostituisce a un'altra. Ciò perché il nostro sistema fa lavorare sempre assieme giovani e meno giovani, e garantisce omogeneità qualitativa del servizio, perché gli innesti nella corporazione sono graduali e costanti, e perché ciascun nuovo entrante naturalmente si abitua e apprende gli standard e i livelli operativi degli altri. Così, la turnazione dei piloti in servizio avviene in modo da limitare al massimo qualsiasi differenza qualitativa, e ogni nave sa che, arrivando in un determinato porto italiano, sarà accolta da professionisti perfettamente in grado di fare quello che viene loro richiesto per garantire, nei limiti dei nostri compiti, quei gradienti di eccellenza nella sicurezza dei nostri porti che universalmente ci riconoscono.

E voglio dire con forza quello che molti di voi sono convinto sappiano bene, e cioè che un porto sicuro è un fattore competitivo (come affermato anche ultimamente dal Presidente del Consiglio) decisivo nella scelta degli armatori e di coloro che muovono i traffici marittimi, e che se davvero vogliamo sbloccare l'Italia, e sviluppare i nostri porti, allora conviene non mettere a repentaglio questo fattore competitivo.

9 Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e il pilotaggio

Non è certo questa la sede per discutere i contenuti di un documento catch-all, molto lungo e ampiamente sovrabbondante le nostre esigenze. Ma alcune cose debbono essere rimarcate con riguardo ai servizi tecnico-nautici, e quindi al pilotaggio. Anche di questo parla il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, di cui è disponibile una bozza datata 8 marzo 2015, ma in termini che non ci convincono. Nel metodo e nel merito.

Cito alcuni dei pochissimi passaggi nei quali i servizi tecnico-nautici vengono in rilievo: nel Piano è scritto, al riguardo, che «i punti di debolezza N.d.R.: <u>dell'intero sistema logistico e portuale italiano!!!</u> si caratterizzano principalmente in termini di inefficienza, con un impatto considerevole su costi e tempi di transito: tale inefficienza è direttamente collegata al cosiddetto ultimo miglio lato terra (soprattutto ferroviario), alla numerosità e variabilità degli interlocutori necessari ai processi di import / export, nonché agli elevati costi dei

servizi di supporto alle navi (in particolare i servizi tecnico nautici)» (p. 92). E cioè, si scrive che il sistema logistico e portuale italiano è debole principalmente a causa dei costi dei servizi tecnico-nautici.

Qualche pagina prima, gli stessi servizi tecnico-nautici erano stati così presentati: «da un approfondimento si riscontrano disomogeneità ed elevati oneri delle tariffe applicate sui Servizi Tecnico Nautici , che svolgono non solo funzioni commerciali ma anche di sicurezza. L'attuale modello di definizione delle tariffe è basato su concertazioni effettuate su base locale e l'affidamento per i servizi di Pilotaggio e Ormeggio è di fatto in regime di monopolio. L'organizzazione dei STN disciplinata dalle Autorità Portuali (garanti degli interessi commerciali) di concerto con l'Autorità Marittima (garante della safety&security in mare) non è costantemente monitorata, con effetti di sovradimensionamento del servizio in alcuni scali» (p. 74).

Passiamo al metodo di queste considerazioni: leggendo il Piano, tutte le diverse posizioni assunte sono corredate da note, diagrammi, confronti con altre situazioni e realtà comparate. Salvo che per i servizi tecnico-nautici, di cui si parla in modo assiomatico: dei sedicenti "approfondimenti" effettuati su di noi nel Piano non si trovano le fonti, sicché non si capisce da dove vengano queste informazioni. Che quindi, per ciò stesso, diventano inattendibili, perché non è possibile verificarle.

E' stupefacente immaginare che delle tre debolezze del sistema logistico italiano una sia costituita dalle tariffe dei servizi tecnico-nautici, non è affatto vero che i costi dei servizi tecnico-nautici italiani siano più alti rispetto ad altri Paesi europei. Spesso, anzi, è vero il contrario, ma bisognerebbe anche capire se queste tariffe comparative, sono all –inclusive, oppure se ci sono poi spese a carico dell'Amministrazione (vedi pilotine, simulatori, apparecchiature).

Nella definizione delle azioni proposte, laddove si individua l'obiettivo della riduzione dei costi connessi ai servizi tecnico nautici, che sono ritenuti un fattore discriminante per la scelta del porto di destinazione da parte degli armatori, si ravvisano svianti indicazioni.
Basti ricordare le conclusione a cui nel 2002 giunse la Società Nomisma che evidenziò come le spese operative per i servizi tecnico-nautici difficilmente hanno un peso determinante nella scelta di un porto.

La PricewaterhouseCoopers nello studio che ha accompagnato la recente proposta della Commissione Europea di Regolamento per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza di finanziamenti nei porti ha evidenziato come i servizi tecnico nautici occupino gli ultimi posti fra quelli presi in considerazione dagli armatori per la scelta di un porto e, peraltro, lo stesso studio ha fatto emergere un notevole grado di soddisfazione da parte degli utenti circa le modalità con cui i servizi sono resi.

I risultati sopra ricordati, confermati da studi di settore, certamente non influenzano l'Armatore nella scelta di un porto.

Le criticità rilevate dal Documento, quelle reali e non quelle frutto delle banalità e dei "sentito dire", che purtroppo vengono riprese dal Documento stesso come veritiere, vanno sicuramente risolte, nel più breve tempo possibile, in un quadro coerente con la Costituzione, le norme comunitarie e nazionali (che sono state, possono essere e saranno cambiate dal Parlamento) per attuare un sistema portuale e logistico in grado di sviluppare il Paese, attuare la politica comunitaria, salvaguardando e accrescendo l'occupazione e la sicurezza del lavoro, dei porti e del sistema Paese.

Metodo, appunto, ma anche merito.

Vogliamo essere europei? Allora si faccia come in Europa: in occasione dell'ultima proposta di regolamento porti, la nostra associazione europea è stata sentita, coinvolta in istruttoria, ascoltata in audizione, e alla fine i nostri argomenti sono parsi talmente persuasivi da indurre il Parlamento europeo a stralciare la posizione dei piloti rispetto ad ipotesi di liberalizzazione. Come vedremo, più sfumata è stata la posizione del Consiglio, ma trasparenza e partecipazione non sono mai venute meno.

Siamo pronti a parlare del nostro servizio con tutti, e confrontarci su ogni profilo ad esso relativo con tutti. Senza preclusioni e in modo massimamente costruttivo. Chiediamo solo di permetterci di farlo. Sono basiche regole non solo di democrazia, ma anche di buona legislazione.

.

10 La situazione europea

Passo ora brevemente in rassegna le novità europee.

La nuova Commissione Juncker, insediatasi nel novembre scorso, aveva mantenuto la proposta di regolamento porti tra quelle da portare avanti nell'attuale legislatura europea, pur tenendo conto del lavoro già svolto da Parlamento europeo e Consiglio.

Questa proposta ha quindi ricominciato la "navetta" tra le istituzioni, e quanto al Parlamento europeo, è stata nuovamente affidata al medesimo relatore, l'on. Fleckenstein. Ebbene, in occasione di un incontro istituzionale di fine marzo, quest'ultimo ha espresso il proprio definitivo orientamento di cassare interamente la parte del regolamento sui servizi portuali, e procedere all'adozione di un testo che tratti soltanto della trasparenza finanziaria dei porti. Tema, per inciso, di ben maggiore rilievo sistemico rispetto alla disciplina dell'accesso ai mercati che, tra esenzioni della prima e dell'ultima ora, ormai riguardava – e tutto sommato inspiegabilmente – solo ben pochi servizi portuali.

Se così fosse, non sarebbe azzardato affermare che, dopo ormai tre lustri, cala il sipario su una disciplina europea dei servizi portuali. A vantaggio della sussidiarietà. Motivo ulteriore per raccomandare al nostro legislatore azione ma

anche attenzione, soprattutto per quanto riguarda il nostro servizio.

11 Recenti sviluppi Giurisprudenziali

Con una serie di sentenze pubblicate nel corso del 2014, i giudici amministrativi e civili hanno, con nostra estrema soddisfazione, confermato molti dei principi vigenti, salvaguardando l'impianto normativo vigente e le sue opportune peculiarità.

Così, dopo essersi dichiarato espressamente incompetente per ragioni territoriali sull'identica causa promossa dall'Autorità portuale relativamente alle tariffe di pilotaggio, nel settembre 2014 il TAR Veneto si è pronunciato nel merito sulla legittimità della procedura prevista dalla l. n. 84/1994 per la determinazione delle tariffe del servizio di ormeggio, come detto largamente sovrapponibile alla nostra. La sentenza n. 1194/2014 ha respinto il ricorso dell'Autorità portuale e ha confermato *in toto* la legittimità del meccanismo di formazione tariffaria a livello centrale, modellato dalla l. n. 84/1994, ponendo così un deciso freno alla volontà dell'Autorità portuale di Venezia di esercitare essa stessa, a livello locale, un potere di regolazione sulle tariffe dei servizi tecnico-nautici.

La *seconda* pronuncia significativa riguarda l'autoproduzione del servizio di pilotaggio che veniva chiesta da un utente operante nel porto e nello Stretto di Messina, nonché dall'Autorità antitrust. Nei due ricorsi paralleli, veniva impugnato il diniego dell'istanza di autoproduzione del servizio di pilotaggio inoltrata dal medesimo utente alla competente Autorità marittima, di fatto chiedendo al giudice amministrativo di rendere il servizio di pilotaggio facoltativo (in uno dei luoghi marittimi con maggior densità di traffico), a fronte di un preteso diritto del privato all'autoproduzione, fondato sulle abilità asseritamente acquisite dai comandanti delle proprie navi.

La sentenza n. 495/2015 del TAR Catania ha ritenuto la richiesta di autoproduzione, o meglio di esenzione del servizio, non conforme «*all'architettura normativa sulla quale i servizi marittimi si reggono*» e, in particolare, con le «*esigenze di garanzia della sicurezza della navigazione*» alla base di un servizio di interesse generale quale quello di pilotaggio.

Il giudice amministrativo ha inoltre evidenziato che «*i servizi tecnico nautici sono strumentali alla sicurezza dell'intero specchio acqueo del porto, inteso come tratto di mare in cui sono compresenti diverse imbarcazioni e operatori*», per poi affermare come le esigenze di sicurezza della navigazione «*sorgano non solo (e non tanto) per effetto della possibile inesperienza o insufficiente conoscenza dei luoghi da parte del comandante […] quanto in ragione del fatto che nella ristretta area marittima interessata sono (o possono essere) contestualmente presenti diverse imbarcazioni in manovra, con rotte*

incrociate, i cui movimenti e posizioni devono essere necessariamente conosciuti da un organismo unitario, che sappia coordinare l'azione dei singoli piloti».

Ipotizzare quindi, tra le riforme da attuare l'esenzione dal pilotaggio di alcuni comandanti, il noto *Pilotage Exemption Certificate* (PEC), in vigore in taluni porti europei, può comportare solo il rischio di pregiudicare i vigenti standard di sicurezza, che debbono applicarsi in porti e acque molto complesse sotto il profilo degli spazi, della manovrabilità, e della concentrazione dei traffici.

Sul PEC la nostra posizione contraria è consolidata, ed è soprattutto ormai acquisita a livello di Commissione europea, che pure si è lungamente occupata del fenomeno, per poi lasciare agli Stati membri ampia discrezionalità al riguardo. L'Autorità marittima, che ha l'ultima parola in argomento, ed è il tutore della sicurezza, si è sempre espressa nello stesso senso. E i giudici amministrativi anche. Di questo, quindi, si chiede che anche il futuro legislatore tenga conto.

°°°°°°°°°°°°°°°°°°°°°°

La figura professionale del pilota è, e sarà sempre, parte integrante del sistema di sicurezza della navigazione: sistema costituito da una complessità di elementi il cui scopo è quello di minimizzare al massimo i rischi in quella che è la fase più delicata della navigazione, ovvero quella effettuata in ambito portuale.

La Corte Suprema degli Stati Uniti d'America, uno tra gli stati più liberisti del pianeta, nei confronti del Servizio di Pilotaggio si è così espressa:

"Ogni stato limita il numero di licenze di pilotaggio che emette solo nel numero richiesto per mantenere un servizio di pilotaggio sicuro ed efficiente. Non c'è concorrenza tra i piloti di stato. Ogni porto o via navigabile è servita da un'associazione di piloti o da un sistema di rotazione regolamentato. Il sistema di pilotaggio negli Stati Uniti riconosce che vi sono importanti ragioni di sicurezza e di efficienza per non avere il pilotaggio competitivo.

Negli Stati Uniti, pilotaggio obbligatorio è considerato regolamentazione di sicurezza della navigazione. Anche se il pilota di Stato non è un dipendente del governo o del porto, il pilota effettua un servizio pubblico in cui si prevede che il pilota protegga le acque in cui opera impedendo alle navi di impegnarsi in operazioni non sicure. Ciò significa che i piloti sono tenuti a prendere decisioni professionalmente indipendenti, cosa che non sarebbero in grado di fare se dovessero competere per affari.

Inoltre, il pilotaggio obbligatorio è fornito su base non discriminatoria. I piloti sono tenuti ad essere disponibili in ogni momento e per tutte le navi allo stesso modo. Il sistema di regolamentazione statale globale mira a garantire che ogni nave che richiede un pilota riceva un pilota esperto, competente, riposato, senza ritardi. Al fine di soddisfare tali responsabilità, le associazioni dei piloti

sono tenute a mantenere i programmi di formazione, barche pilota, dei servizi di dispacci, sistemi di rotazione, e tutti gli altri tipi di attrezzature e sistemi di supporto necessari per un moderno, efficiente e sicuro servizio di pilotaggio. I piloti non potrebbero effettuare gli investimenti necessari per queste cose in un ambiente concorrenziale."

Per concludere voglio ancora una volta esprimere a nome di tutta la categoria un vivo ringraziamento: ai dirigenti del Ministero delle Infrastrutture e trasporti per la solerte disponibilità per le problematiche che interessano il pilotaggio, al Comando Generale delle Capitanerie di porto, a tutti i suoi uomini e donne per la fattiva attenzione ancora una volta dimostrata nei confronti della categoria, *a cui offre quel supporto tecnico che contribuisce nel più ampio quadro del ruolo svolto dall'autorità marittima a delineare i profili di quella "**sicurezza produttiva"** espressione di garanzia e presupposto di sviluppo coerente e piena operatività del porto,* ad Assoporti per il lavoro di programmazione, promozione e pianificazione dei porti, ed infine un ringraziamento particolare a Confitarma, Federagenti e Federlinea per la costruttiva partecipazione alla configurazione del servizio e per la partecipazione costruttiva alla determinazione da parte della Pubblica Amministrazione delle tariffe.

Vi ringrazio per l'attenzione.