RELAZIONE DEL PRESIDENTE SVOLTA IN OCCASIONE DELLA 73a ASSEMBLEA GENERALE DELLA FEDEPILOTI

RUOLI & PRINCIPI NEL PILOTAGGIO ITALIANO
Bound by our efficiency

(ROMA, 23 giugno 2020)

Signora Ministra Onorevole Paola De Micheli,
Comandante Generale Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino,
Direttore Generale Dt Mauro Coletta,
porgo un deferente saluto ai massimi vertici Istituzionali, Regolatori amministrativo, tecnico, ed operativo del Pilotaggio Italiano, così come saluto i rappresentanti delle associazioni di categoria intervenuti, la dirigenza delle nostre organizzazioni internazionali EMPA ed IMPA e tutti i Piloti d'Italia.

Oggi è un giorno molto importante nella mia vita. Mi appresto a chiudere un mandato, particolarmente intenso nella lunga storia della nostra organizzazione. Sono stati due anni di duro lavoro. Caratterizzati da divisioni, tanto all'interno della categoria, quanto nel cluster marittimo di riferimento.
Non ho dato la mia disponibilità a continuare perché il ruolo, come intendo debba essere ricoperto, non è sostenibile con i ritmi già di per sé gravi del mio servizio di pilota effettivo nella piccola corporazione di Olbia che, soprattutto nel periodo estivo, è sottoposta a dei turni pressanti che richiedono piena presenza e disponibilità verso la corporazione ed i colleghi. Colleghi che ringrazio, così come ringrazio mia moglie Lori-Anne ed i miei tre figli, per l'enorme supporto che hanno dato ai piloti di tutta Italia, ancor prima che al sottoscritto, permettendomi oggi, di poter dire di avere dato tutto ciò che avevo: onestamente, umanamente, fisicamente, intellettualmente.

Abbiamo lavorato, fin dal primo momento, ricercando continua condivisione interna alla categoria, all'Amministrazione, e con tutte le associazioni.
Un lavoro davvero difficile, a volte messo in discussione in modo pretestuoso, da chi avrebbe dovuto avere i tuoi stessi interessi.

Nonostante tutto ciò, devo ringraziare tutti, indistintamente, perché il contesto descritto ha reso possibile spingermi a trovare idee ed energie, là dove sembrava non ve ne

fossero più. Ma soprattutto ha rafforzato una squadra costruita su sani principi, dignità, rispetto e correttezza. Questo è il frutto del nostro lavoro. Questa è l'eredità che consegniamo alla Federazione, ai Piloti Italiani, all'Amministrazione marittima.

Segno evidentemente di un destino beffardo, anche la chiusura di questa forte esperienza di vita, arriva in un contesto più unico che raro. L'impossibilità di vederci fisicamente, salutarci e poterci parlare direttamente, con un ulteriore motivo di divisione creato da uno schermo.

Il COVID-19 ha modificato tutto nella nostra vita, con una rapidità mai pensata prima. L'emergenza planetaria dichiarata ha forzatamente obbligato tutti a ripensare ogni singolo aspetto di un'esistenza che andava avanti con il suo ritmo cadenzato, incurante quasi del tempo che passava.
I Piloti dei porti, su cui grava l'onere di garantire il sicuro accesso ai porti per il mantenimento del regolare flusso delle merci e delle persone, hanno dato prova ancora di più del loro senso di appartenenza nell'assolvere con grande impegno e consapevolezza delle evidenti difficoltà, la missione assegnata dal quadro giuridico di riferimento. - Anche in questo frangente abbiamo potuto contare, - come sempre, - sul fondamentale supporto del Comando Generale delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, che fin da subito si è attivato per far si che il pilotaggio in Italia non si fermasse, ma soprattutto che la salute dei piloti e delle nostre famiglie, fosse tutelata al meglio.

E' stato accettato che dividessimo la turnistica in squadre fisse - "rallentiamo oggi, per non fermarci domani" (anche in funzione del crollo dei traffici), ciò ha fatto sì che nessuno di noi fosse contagiato, così pure i nostri familiari. Non del tutto scontato, considerando che siamo ì soggetti che per primi salgono a bordo delle navi provenienti da tutto il mondo, e per natura interagiamo con realtà diverse: sociali, culturali ed anche sanitarie, in ogni momento del giorno e della notte.

Oggi, non siamo qui per fare l'elenco delle cose fatte, sarebbe lungo e noioso, quello che ci interessa è ciò che resta da fare, che non può prescindere dalla volontà di risolvere due punti fondamentali per il prosieguo dell'attività dei piloti del porto: l'ormai cronica carenza organica e la PARZIALE disapplicazione dei criteri e meccanismi nell'ambito dell'ultima istruttoria tariffaria.

Mancano all'appello circa quaranta piloti allo stato attuale, che supereranno la

cinquantina nei prossimi due/tre anni. Parliamo di quasi il 15% dell'intera forza lavoro.
E' vero! I concorsi sono partiti, ma 18-24 mesi per avere un pilota effettivo sono tempi troppo lunghi che male si sposano con le necessità di un armamento che modifica i propri programmi tutti i giorni, nella giusta ricerca della costante competitività, in un mercato, quello marittimo, che non perdona chi non sa essere flessibile.

Per questo ci vogliono procedure snelle, univocità dei termini concorsuali, certezza dei tempi.
Il blocco dovuto al ricorso al tribunale amministrativo sui limiti d'età, seguito dall'interpretazione eccessivamente rigorosa della sentenza da parte della DG competente, sono stati un duro colpo all'intero sistema che sta provando a ripartire, ma con procedure diverse tra i pochi porti che sono riusciti ad emettere i bandi. Questo potrebbe esporre a ricorsi con conseguente nuovo rallentamento o blocco delle assunzioni. Non possiamo permettercelo. Gli organici delle corporazioni sono in affanno: è urgente intervenire, anche per evidenti responsabilità che ne potrebbero conseguire.
Una seria riflessione circa la possibilità di avere un maggiore coinvolgimento dell'Amministrazione centrale in una prima fase propedeutica al concorso locale, sarebbe auspicabile.
Per gli appassionati di numeri e statistiche, informiamo che negli ultimi dieci anni su settanta piloti messi a riposo, venticinque, ovvero il 35%, risulta cancellato per inidoneità fisica (quasi sempre dovuto al "consumo fisico"). Un dato che DEVE imporre una riflessione.

Un ringraziamento a nome di tutti i Piloti Italiani va ai Piloti in pensione (Soci Onorari della Federazione). Il vostro supporto è stato fondamentale in momenti di emergenza (ricordiamo la tragedia di Genova), oltre la normale operatività di tutti i giorni in diversi scali nazionali che beneficiano stagionalmente del vostro "richiamo in servizio" - non ultima l'ottima risposta allo "stand by" operativo per l'emergenza Covid-19.

Certo però che tutto ciò non può diventare la normalità!

Difficoltà di dialogo per interessi contrapposti, hanno creato frizioni ed incomprensioni, con la conseguenza di uno stallo su questioni importanti ed altrettanto fondamentali, quale è l'adeguamento biennale delle tariffe di pilotaggio.
Un passaggio essenziale per il mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario del sistema di pilotaggio italiano che, come ampiamente molto ben noto a tutti, è sostenuto

esclusivamente dagli introiti derivanti dal servizio reso alle navi che arrivano nei porti. Non è previsto alcun intervento delle finanze pubbliche in condizioni normali, pertanto chi usufruisce del servizio di pilotaggio, a garanzia dei propri traffici e dell'incolumità dei beni infrastrutturali del porto oltre che dell'ambiente marino e della security, lo dico senza giri di parole, DEVE pagare il dovuto in un paese, l'Italia, dove le tariffe di pilotaggio sono assolutamente in linea con il resto d'Europa e del mondo, se non inferiori. E a fronte di una qualità del servizio offerto di molto superiore alla media e con una produttività altissima - anche a causa proprio della carenza organica.

A dirlo sappiamo oggi bene tutti, non è la Fedepiloti, ma uno studio di alto valore tecnico esperienziale, prodotto su nostra richiesta, dal Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica i Trasporti e le Infrastrutture dell'Università di Genova.

Un lavoro di ricerca ed analisi, quello del CIELI, durato quasi un intero anno, di cui il Regolatore era stato informato. Un percorso trasparente e leale, dove il MIT ha avuto l'opportunità di indicare settori di approfondimento, puntualmente accolti. Sempre quindi in quell'ottica di collaborazione e dialogo che DEVE essere propria dei piloti verso l'Amministrazione che è unica titolare indiscussa del servizio di pilotaggio e per la quale la Federazione da 73 anni funge da organo tecnico di consulenza, confermando come noi piloti ci poniamo sempre in un'ottica pubblica e non, nella maniera più assoluta, di azienda privata.
Un concetto distante da noi, perché dobbiamo restare fuori da qualsiasi logica di mercato che potrebbe compromettere seriamente l'efficienza, la trasparenza e l'efficacia del nostro servizio.

Attraverso il pilotaggio si gestisce il traffico marittimo di un paese:
siamo il crocevia dove i veri rischi di distorsione del mercato si incontrano.

Ne abbiamo avuto esempio in Grecia nel porto di Salonicco l'anno scorso, dopo il disastroso piano di privatizzazioni, ce lo conferma il Parlamento russo (la Duma) con il progetto di legge per tornare ad un sistema pubblico di pilotaggio dopo avere accertato che il paese ha subito danni dalla privatizzazione del servizio.

Il mondo sta cambiando. Ragionare per vecchi schemi, - ideologie, - falsi dogmi non funziona. Basta! E' il momento di tirare una linea e di lavorare per una Italia che ha fortemente bisogno di ognuno di noi. La popolazione ha bisogno di punti di riferimento

che devono avere fondamenta solide, fatte da unità d'intenti per il bene comune, che poi diventa per forza di cose anche il bene del singolo. Questo vale in famiglia, questo vale per una grande azienda.

Nel terzo millennio anche il mondo degli affari deve imparare a diventare sostenibile. Umanamente sostenibile (citando Inga Beale - prima donna CEO del mondo assicurativo). Capiamo che sono concetti lontani dal business immediato, concetti però che condividiamo, espressi mesi fa anche in una lettera inviata alla Federazione del Mare, per esempio. Noi qui, in questa sede, possiamo limitarci a parlare di pilotaggio. Un asset strategico per il Paese, che ha bisogno di un'Amministrazione forte che DEVE essere sostenuta da un Cluster marittimo unito che vada in una direzione comune.

Il pilotaggio DEVE restare saldamente nelle mani pubbliche per potere continuare ad essere nella piena gratuita disponibilità del Comandante del porto, per il quale è uno strumento di essenziale supporto per le funzioni a lui assegnate di sicurezza della navigazione e del porto.

L'importanza della gestione del servizio di pilotaggio non può essere lasciata in balia di piccoli interessi personali di chicchessia, interni o esterni alla categoria. La Federazione dei Piloti dei Porti, lo sosteniamo da sempre, non è una semplice associazione di categoria, ma molto di più, svolge funzioni istituzionali e crediamo sia giunto il momento che queste funzioni vengano riconosciute e salvaguardate. Non per il bene del presidente o del direttore di turno, ma del sistema nel suo insieme che è, e rimane un unicum tecnico-giuridico da rafforzare ed esportare. Lo dico con la serenità nell'animo e la certezza di non potere essere smentito.

Il Codice della Navigazione va aggiornato, recependo le varie norme che sono nel tempo intervenute, in un percorso certamente condiviso e molto attento a non danneggiare la bontà dell'impianto nel suo insieme.

Le piccole realtà di pilotaggio possono risultare, a volte, antieconomiche. Oggi anche questo è certificato, così come il fatto che le navi siano ben oltre le 60.000 tonnellate di stazza. Prendiamone atto, facciamocene tutti una ragione ed adoperiamoci per risolvere il problema. Diversamente sarà sempre motivo di scontro, perchè le variazioni percentuali in quelle realtà saranno sempre molto alte (o molto basse).

Ai Piloti presenti qui oggi, voglio dire qui pubblicamente in attesa dei lavori di questo

pomeriggio, dove saremo chiamati a scegliere il nuovo organo direttivo, che dovrà collaborare con il Direttore Scarpati per il prossimo biennio, che la Federazione lavora da 73 anni per la vostra serenità, ma che ha altrettanto bisogno di serenità attraverso la vostra fiducia. Una fiducia che è il volano per mantenere quella continuità nell'attività federativa, che non è mai venuta meno, permettendoci di concludere questo ciclo, nella piena consapevolezza di avere portato a termine il lavoro di chi ci ha preceduto, possibilmente rilanciando nuovi progetti. Oggi riteniamo di poter dire che termina quella "accostata" di 180° cominciata diversi anni fa, a cui più volte si è fatto riferimento durante questo mandato e siamo pronti, adesso, a mantenere saldamente la nave in rotta.

Auspichiamo una "Assemblea Costituente di TUTTI i piloti italiani" all'interno di un Congresso nazionale del pilotaggio, magari già per la prossima primavera, dove sviluppare un progetto condiviso, con l'alto patrocinio del Ministro, teso a valorizzare ancora di più un servizio dello Stato, per lo Stato. Riconoscendo il ruolo istituzionale che riveste la categoria dei Piloti dei Porti.

Rimandando ai saluti finali a dopo l'intervento di chiusura dell'Ammiraglio Ispettore Capo - Comandante Generale, chiudo con un sincero augurio a chi verrà dopo di me, a tutto il nuovo Consiglio Direttivo e ringraziando fin da ora per gli interventi che seguiranno, perché saranno certamente fonte di spunto per una giornata di lavori molto importante. Grazie.

W i Piloti Italiani - W L'ITALIA!!!

APPENDICE ECONOMICA ALLA RELAZIONE DEL PRESIDENTE SVOLTA IN OCCASIONE DELLA 73a ASSEMBLEA GENERALE DELLA FEDERAZIONE ITALIANA DEI PILOTI DEI PORTI

Tavolo istruttorio per la revisione dei criteri e meccanismi di cui all'art. 14 della L. 84/94. Proposte Fedepiloti.

Già nel testo della scorsa Relazione per l'esercizio 2019 fu ribadito che nel corso del 2012, alla presenza di tutti i soggetti istituzionali previsti dalla legge, furono modificati i criteri e meccanismi alla base della formazione della tariffa di pilotaggio, necessaria e indispensabile a coprire il costo globale del servizio stabilito dall'Autorità Marittima e reso dai piloti in ragione delle disposizioni da essa impartite in ordine a quanto disposto dal Codice della Navigazione, dal relativo Regolamento di attuazione e dalla L. 84/94.

Successivamente alle consuete procedure adottate per il previsto rinnovo tariffario 2019/2020, e come noto a tutti, è in corso ormai da tempo un nuovo tavolo istruttorio istituito presso il MIT ed al quale partecipano tutti i soggetti così come indicati dall'art. 14 della L. 84/94.

Nel corso delle riunioni si sono poste le attenzioni dovute alla redazione e formulazione dei rendiconti annuali per i quali il MIT darà indicazioni precise sulle eventuali modifiche operative e contabili da apportare in sede di compilazione degli stessi.

Sono stati inoltre esaminati i turni e le organizzazioni del servizio di tutte quelle Corporazioni nei riguardi delle quali si è ritenuto necessario intervenire esaminando la struttura operativa, anche alla luce dei risultati scaturiti nel corso del rinnovo tariffario previsto per gli anni 2019-2020. Procedimento che ha portato, presenti i rappresentanti delle Capitanerie di porto convocate, alla modifica di molti turni adeguando il servizio alle nuove esigenze operative dei porti.

La Fedepiloti si è sempre fatta parte attiva mettendo a disposizione del tavolo di lavoro tutti i dati e le simulazioni matematiche richieste e necessarie all'esame delle problematiche trattate.

Nel corso dei lavori però, che hanno analizzato tutti gli aspetti e gli elementi del processo di formazione della tariffa, la Direzione Generale del MIT, stante lo stallo prodottosi nel corso dei citati lavori, ha espresso la propria intenzione di incaricare esperti indipendenti per procedere negli approfondimenti relativi al regime tariffario

del servizio di pilotaggio marittimo, e la definizione di linee guida per l'individuazione dei costi del servizio, che garantiscano la proporzionalità e trasparenza delle variazioni tariffarie riconosciute.

La stessa Fedepiloti ha voluto in ogni caso portare un ulteriore contributo al tavolo incaricando, nell'ambito dell'Università di Genova, Dipartimento di Economia, il C.I.E.L.I. – Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica, i Trasporti e le Infrastrutture – per uno studio e la verifica della "Efficienza e Coerenza con le best-practice dell'attuale sistema di tariffazione del servizio di pilotaggio nei porti Italiani e coerenza con i principi espressi nel Regolamento UE 2017/352", studio, portato a conoscenza della Direzione Generale con PEC prot. n° 140 del 27/11/2019, che ha analizzato il servizio di pilotaggio in Italia e nei Paesi esteri. Che ha effettuato tutta una serie di analisi statistiche economiche a livello italiano ed europeo. Ha inoltre approfonditamente analizzato la formula di adeguamento tariffario nelle sue componenti economiche strutturali evidenziando in sintesi quanto appresso specificato.

La spesa ammessa appare coerente con il principio di obiettività della tariffa e della stessa proporzionalità e non discriminazione. Tanto più nella situazione di compiuta regolazione del sistema tariffario, nel quale le singole voci componenti la spesa ammessa vengono valutate e validate a livello ministeriale / Autorità Marittima nell'ambito di un'istruttoria aperta.

Per quanto riguarda la voce Mezzi Nautici, in essa rientra il "godimento mezzi nautici" individuato nella misura del 5% del valore del fatturato al netto degli oneri sociali, da intendersi quale compenso per il noleggio delle cosiddette pilotine che sono di proprietà dei singoli piloti come previsto peraltro dal C.d.N.

Sul punto, seppure definito in modo congruo, lo Studio evidenzia la possibilità di rendere maggiormente proporzionale al valore reale dell'imbarcazione, immaginando una remunerazione che si riduca proporzionalmente qualora non vi fossero delle già intervenute spese straordinarie per la manutenzione delle imbarcazioni e degli investimenti operati al riguardo sino al loro eventuale rimpiazzo.

Altro elemento sul quale si è concentrato lo studio è la quota base (Qb) e in particolare i coefficienti diversificatori K noti a tutti e che permettono di passare da un valore unico, uguale per tutte le Corporazioni, ad un valore che rispecchia la reale situazione operativa di ogni singola Corporazione.

Purtuttavia, nello studio si enfatizza che il coefficiente K3 relativo al tonnellaggio delle navi servite dovrebbe essere maggiormente articolato in modo da rispecchiare più fedelmente l'evoluzione della flotta che scala i porti nazionali. Allo stato attuale infatti il gigantismo delle navi che oggi scalano i porti nazionali ha portato i vettori a dimensioni che raggiungono i 400 metri di lunghezza e superano i 60 metri in larghezza, con evidenti implicazioni sulla navigazione all'interno degli specchi acquei portuali.

Lo Studio quindi propone, quale possibile adeguamento del criterio ai principi di non discriminazione e proporzionalità, una rimodulazione del coefficiente K3 articolandolo su un maggior numero di scaglioni, passando ad esempio da 3 a 7 rendendo la tariffa maggiormente trasparente e proporzionale al costo del servizio. Tra l'altro, sotto il profilo della non discriminazione, l'attuale numero di scaglioni, commisurato, nel massimo, a navi obiettivamente non più rientranti nella categoria delle "grandi navi" che scalano i nostri porti, penalizzano gli utenti che, in quei porti, scalano con navi di stazza inferiore. E penalizzano anche i piloti che non risultano remunerati adeguatamente rispetto alla complessità aggiuntiva della manovra da essi svolta sulle navi di dimensioni più grandi.

In sintesi, lo Studio evidenzia come, nel suo complesso, la formula tariffaria appare tuttora adeguata e conforme alle caratteristiche imposte dal Reg. 2017/352, in quanto determina in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio una tariffa che remunera la prestazione del servizio di pilotaggio garantendo anche l'accesso sicuro al, e l'apertura del, porto secondo criteri di sicurezza dello stesso e della navigazione in generale.

Ciò premesso, al fine di migliorarne la proporzionalità al costo lo studio suggerisce l' opportunità di alcune modifiche, come esplicitate nel corpo dello studio:

- L'adeguamento del K3, in funzione della dimensione delle navi servite;
- Al 5% andrebbe posta una riduzione proporzionale in base alla vetustà delle "pilotine", operazione volta a stimolare investimenti nella flotta, tenendo conto di quanto si dovrà spendere per manutenzione effettiva (ordinaria e straordinaria) e per investimenti al riguardo già effettuati ed ancora da effettuare;
- Considerare il possibile accorpamento di alcune piccole Corporazioni, così da efficientare la gestione delle stesse, ferme tuttavia le conseguenze di ordine generale.

Questa Federazione esprime inoltre il proprio favorevole parere ad un approfondito esame della disponibilità dei piloti in servizio espressa dal coefficiente diversificatore K1 inteso ad una maggiore specifica del significato di presenza parziale e totale in stazione.

Inoltre anche i piloti Italiani, come tutti gli altri soggetti che producono nel nostro Paese, stanno subendo gli effetti delle misure urgenti emanate per il contenimento e la gestione dell'emergenza pandemica dovuta al COVID-19. Misure che, limitando fortemente la mobilità delle persone, hanno avuto conseguenti pesanti ricadute sui traffici in generale e su quelli marittimi in particolare. Si pensi al blocco totale delle navi da crociera, oppure al pressoché azzeramento del traffico passeggeri da e per le isole.

La perdita di fatturato delle Corporazioni, conseguente al tracollo del traffico navale, è stimata per il 2020 in circa 31.500.000 €, che sul totale di circa 110.000.000 di € annui, in termini percentuali rappresenta una perdita del 28%.

La crisi di liquidità che ha colpito gli armatori, vittime anch'essi degli effetti di tale situazione, sta ritardando in alcuni casi, i pagamenti delle fatture emesse a seguito delle prestazioni rese.

La macchina operativa del servizio di pilotaggio, che svolge la sua funzione 24h su 24 tutti i giorni dell'anno e in qualsiasi condizione meteorologica, con uomini e mezzi che non di rado intervengono in casi di grave emergenza (incendi a bordo, incagli, condimeteo estreme), è messa a dura prova a causa del mancato pagamento delle prestazioni rese e dalla consistente perdita del fatturato.

Se a quanto detto, aggiungiamo che in alcune realtà certi armatori mantengono deliberatamente posizioni debitorie risalenti al periodo pre-crisi, capiamo bene che si pongono non pochi problemi per il mantenimento del servizio, obbligatorio per legge, così come reso fino ad oggi e che quindi non può, per sua stessa natura, essere reso diversamente.