

**RELAZIONE DEL PRESIDENTE COM. TE LUIGI
MENNELLA**

75a Assemblea Nazionale Fedepiloti

Buongiorno e benvenuti alla 75esima Assemblea della Federazione Italiana dei Piloti dei Porti.

Saluto e ringrazio per la gradita partecipazione il Ministro Professore Enrico Giovannini,

Saluto e ringrazio il Comandante Generale Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone

Saluto gli Onorevoli Davide Gariglio ed Edoardo Rixi, entrambi componenti della commissione Trasporti alla Camera e li ringrazio per essere con noi

Ringrazio la Direttrice Generale del MIMS dott.ssa Maria Teresa Di Matteo unitamente alla dott.ssa Patrizia Scarchilli e alla dott.ssa Maria Cristina Farina.

Saluto tutti i direttori marittimi presenti e li ringrazio per aver accettato il nostro invito

Un benvenuto ai rappresentanti di tutte le associazioni di categoria presenti.

I would also like to greet the president of European Maritime Pilot Association - Capt Erik Dalege, which unfortunately is not present today, the President of the - International Maritime Pilot Association - Capt Simon Pelletier and the President of French Maritime Pilot Capt. Henry CAUBRIERE

Saluto infine tutti i colleghi Piloti d'Italia ed i tanti che ci seguono in diretta streaming.

L'anno appena iniziato ha finalmente visto l'adozione della Circolare tariffaria, a conclusione di un percorso lungo e complesso, poiché si trattava non già di un normale aggiornamento, bensì di ridefinire criteri e meccanismi nell'ottica di renderli coerenti con le sopravvenute disposizioni del regolamento europeo 352/2017. Che, ricordiamo, per quanto non trovi

applicazione all'organizzazione del servizio di pilotaggio, contiene norme specifiche sulle tariffe del servizio.

Con l'inizio di marzo 2022 è stato quindi centrato l'obiettivo dell'entrata in vigore delle nuove tariffe, all'esito di una complessa attività istruttoria su cui ha altresì inciso, rallentandone i lavori, l'impatto generato dalla situazione pandemica, manifestatasi in pieno nel periodo *clou* dell'iter di approvazione.

Il percorso si è compiuto con il riconoscimento, in merito ai criteri e meccanismi da parte del Ministero, della correttezza e trasparenza della formula tariffaria che sposa appieno le indicazioni provenienti dalla normativa europea.

Si è trattato di un risultato importante e non affatto scontato, che ha richiesto molto impegno, caratterizzato anche da momenti di confronti serrati, e talora di stallo, nel corso dei quali, Fedepiloti ha sempre agito in modo costruttivo, difendendo la bontà delle proprie scelte, senza mai assumere posizioni strumentali, preconcepite o peggio ancora distruttive per puro spirito di protagonismo.

Di contro, è opportuno evidenziare che non tutti hanno assunto il medesimo approccio, e questo, in definitiva, ha soltanto rallentato l'iter e reso semplicemente più difficili le necessarie composizioni degli interessi e degli indirizzi ministeriali.

L'approccio che Fedepiloti ha avuto nei rapporti con i propri interlocutori istituzionali, è stato improntato al dialogo e alla cooperazione, nella ferma convinzione che queste componenti debbano essere il principio ispiratore della nostra attività.

Sul punto, va riconosciuto analogo sentire dei nostri interlocutori, consentendoci, così, di guardare con soddisfazione agli esiti del confronto intercorso con il Ministero e con le associazioni con le quali ci siamo confrontati: per la tariffa, e, in prospettiva, per l'intera serie di questioni che, quotidianamente, impegnano la federazione.

Tornando alla tariffa i punti fondamentali dell'aggiornamento sui criteri e meccanismi, sono due:

- Il primo è la rideterminazione della spesa ammessa, e questo per una migliore uniformità di trattamento tra le Corporazioni nell'ottica di una maggiore trasparenza
- Il secondo è il riconoscimento dei cosiddetti "grandi tonnellaggi", atteso e sollecitato da molto tempo.

La nuova tariffa costituisce per noi un punto di equilibrio importante. Un passaggio necessario e anche opportuno per riflettere sull'esigenza di aggiornare prassi e modelli che in definitiva hanno mostrato i loro limiti rispetto all'evoluzione delle norme e del sistema. L'aggiornamento appare quindi funzionale alla necessità di fornire elementi certi in merito al costo del servizio, e coerenti con le norme europee. La trasparenza aiuta il Ministero competente a sviluppare istruttorie più rapide ed efficaci, nell'interesse non solo dei piloti, ma anche degli utenti e in generale della stessa pubblica amministrazione.

Il processo sarà sempre più virtuoso nella misura in cui potremo contare sulla piena coesione di tutta la categoria. Com'è noto, questo obiettivo ancora non è stato raggiunto, e non possiamo che rammaricarci, non certo per il timore del confronto, sempre utile se costruttivo, ma perché abbiamo avuto contezza di un'opposizione inconsistente, priva di contenuti, ispirata al solo obiettivo della ricerca della visibilità, anche a danno della categoria e degli interessi dei piloti. Abbiamo, infatti, assistito a questo tipo di condotta non solo in sede di istruttoria per il rinnovo delle tariffe, ma anche in sede giudiziale: i ricorsi avverso i provvedimenti preliminari all'adozione dei nuovi criteri e meccanismi della tariffa, cui poi sono seguite impugnative anche dei provvedimenti conseguenti ai primi, non hanno giovato alla leale cooperazione tra tutti gli interessati, ma neppure a chi i ricorsi li ha proposti.

Così, la pretesa di chiedere al TAR addirittura di sospendere in via cautelare l'adozione delle nuove tariffe avrebbe gettato al vento anni di lavoro, al momento senza alcun risultato concreto, poiché l'unico improvvido risultato di un eventuale sospensiva avrebbe determinato la perdurante vigenza delle tariffe passate. Il TAR, valutatane la infondatezza respingendo questa richiesta, ha fatto sì che si possa finalmente godere di

un periodo di proficua applicazione tariffaria, e di perfezionamento del complesso percorso già avviato, di rivisitazione dei criteri e meccanismi tariffari.

Entrando nei particolari del nostro osservatorio economico dopo un calo di fatturato del 2020 che ha raggiunto in alcuni casi anche punte negative del 42%, il 2021 ha visto una inversione di tendenza, recuperando sul piano nazionale un +12%, con una diversa distribuzione porto per porto anche se ancora lontano dal volume di traffico registrato nel 2019.

L'esercizio che si è appena concluso ha dato quindi segni di decisa ripresa anche se i venti di guerra e gli aumenti del costo dell'energia e del carburante non ci fanno dormire sonni tranquilli.

Consentiteci tuttavia di rimarcare un aspetto essenziale che ha comunque caratterizzato la nostra attività durante gli ultimi due anni. Fedeli alla consegna di essere, per legge, "braccio operativo" dell'amministrazione marittima, e *in parte qua* componente integrante della stessa, e orgogliosi di esserlo, quotidianamente i piloti, in qualunque condizione, hanno sempre assicurato l'accesso e il transito di tutte le navi nei porti italiani, con livelli di efficienza e abnegazione mai venuti meno, neppure in occasione dell'emergenza pandemica, quando in assenza di copertura vaccinale ci siamo recati senza ritardo alcuno su tutte le tipologie di navi, anche quelle con la presenza di casi positivi a bordo. E questo, nella profonda convinzione che la nostra forza, sia nell'essere comunque pronti a dare il massimo sempre, per l'interesse e il bene comune della portualità.

L'approvazione delle nuove tariffe, per quanto vissuta con soddisfazione per l'opera svolta, non va intesa come un traguardo, ma come un ulteriore punto di partenza, in vista delle sfide e cambiamenti che ci attendono, tra i quali l'obbligo delle Corporazioni di redigere un bilancio di esercizio strutturato secondo il modello civilistico e certificato da un revisore contabile.

In questa direzione la Federazione si è fatta carico, attraverso il confronto con il Ministero, con le Corporazioni ed i loro consulenti, di approfondire, tra gli altri, il tema su come dal rendiconto delle Corporazioni si possa sviluppare un "bilancio" secondo gli standard richiesti dal Ministero.

Siamo quindi di fronte a un passaggio importante, che è il segno dei tempi, rispetto al quale la categoria non può farsi trovare impreparata, né tanto

meno sottrarsi al confronto, onde evitare che il cambiamento possa essere vissuto come una imposizione piuttosto che guidato e partecipato da protagonista, mantenendo fermi alcuni capisaldi.

Primo tra tutti, non va messo in discussione il modello italiano dei servizi tecnico-nautici, e in particolare del pilotaggio, a partire dal rapporto strettissimo che lega i piloti alle amministrazioni marittima e portuale, e per la sinergia con gli altri servizi tecnico-nautici.

Questo modello rende infatti i nostri scali tra i più sicuri del mondo, nonostante la vetustà delle infrastrutture e la ristrettezza degli spazi portuali rispetto al gigantismo navale.

Fondamentale è anche il principio, che colloca i piloti in una posizione di terzietà rispetto agli utenti, coerentemente con la quasi totalità degli ordinamenti giuridici nei quali esistono i piloti dei porti.

Nel nostro ordinamento giuridico, il suddetto principio trova conferma, da un lato, nella natura pubblicistica dei piloti e delle Corporazioni che ne sono la figura organizzativa e dall'altro lato nel loro assoggettamento alla vigilanza e al controllo delle Capitanerie e del MIMS per tutto quanto attiene sia l'attività dei singoli piloti, sia l'organizzazione e la gestione delle stesse Corporazioni, alle quali, per legge, ciascun pilota deve appartenere.

Questo modello riteniamo sia irrinunciabile e debba essere senz'altro preservato: e vale quindi anche per il legame che abbiamo e che deve rimanere sia con l'Autorità marittima, sia col MIMS stesso, proprio per le prerogative che questi esercita nel governo dei porti e nella tutela dei fondamentali interessi di natura pubblica e statutale del sistema portuale e infrastrutturale italiano.

Credo che Fedepiloti sia in buona compagnia nelle suesposte convinzioni. E a conforto vale la pena di ricordare un importante provvedimento assunto dal Ministro delle infrastrutture e della Mobilità sostenibili molto apprezzato da noi piloti: si tratta del decreto del 10 agosto 2021, con il quale, sempre in attuazione al regolamento UE 352/2017, per quanto concerne i servizi tecnico-nautici, lo stesso MIMS è stato individuato come l'autorità preposta alla gestione dei reclami.

Tale scelta ha confermato l'impianto regolatorio e le competenze del MIMS sui servizi tecnico-nautici, essendo certamente il soggetto pubblico che meglio ne conosce le specifiche problematiche.

Allo stesso tempo, è opportuno evidenziare che in questi decenni, all'interno del quadro normativo di riferimento largamente riconducibile al codice della navigazione ed al relativo regolamento di attuazione, norme cioè di 80 e 70 anni fa, non vi è stato soltanto l'avvento del richiamato regolamento UE 352/2017. L'evoluzione normativa, infatti, ha notevolmente cambiato la disciplina di ambiti contigui o comunque rilevanti per il pilotaggio.

E così, in assenza di riforme organiche, il sistema reagisce autonomamente. Basti pensare alla sentenza di condanna pronunciata dal Tribunale penale di Genova nei confronti del capo pilota *pro-tempore* che ha ritenuto responsabile, quale "datore di lavoro", della morte di un collega e di un dipendente, per la violazione delle norme sulla sicurezza nei luoghi di lavoro.

La causa è oggi in grado di appello, e l'auspicio di tutti è ovviamente quello della riforma della sentenza del primo giudice. Ma detto questo, è da chiedersi se quel capo pilota, come tutti i capi pilota, avesse davvero un potere organizzativo e disciplinare corrispondente alle responsabilità che gli sono state imputate dal Giudice.

Si percepisce quindi, fermi i capisaldi suddetti, un'esigenza di adeguare le norme disciplinanti taluni aspetti del pilotaggio, per meglio coordinarle con le altre regole e principi applicabili ai piloti e alla loro attività.

Questo renderebbe:

più incisive ed efficaci le azioni dell'Amministrazione marittima,

più fluidi e agevoli i rapporti con il MIMS e con gli altri interlocutori dei piloti.

In questa prospettiva, siamo convinti che sarebbero innanzitutto i piloti a uscire rafforzati da questo aggiornamento normativo, fermo l'impianto regolatorio e pubblicistico che appare, come ribadito, irrinunciabile.

Con riferimento ai giudizi amministrativi, nel 2021 è stata decisa la quasi totalità delle cause pendenti da anni su iniziativa di un armatore operante nei porti del sud Italia, il quale, da molto tempo, conduce una defatigante strategia volta a ottenere un rovesciamento in via giudiziale del modello organizzativo e di sicurezza stabilito *ex lege* per il pilotaggio marittimo.

Con nostra estrema soddisfazione, tutti i giudizi in questione si sono conclusi con sentenze di rigetto dei ricorsi e conferma dei provvedimenti amministrativi gravati, a conferma della piena conformità e coerenza delle istruttorie amministrative svolte a livello locale sia con i principi di diritto italiano, che con quelli del diritto UE.

In particolare, con pronuncia resa dal Consiglio di Stato nel mese giugno 2021 è stato definito l'ennesimo giudizio mirato al riconoscimento di asseriti diritti ad "autoprodurre" il servizio.

Nel rigettare tale pretesa, il massimo organo della giustizia amministrativa ha ribadito il ruolo di baluardo della sicurezza delle acque portuali che caratterizza l'attività delle Corporazioni grazie anche alla qualificata professionalità dei piloti che le compongono.

Sulla scorta di tali considerazioni, è stato quindi confermato l'ormai consolidato principio secondo cui il modello regolatorio del servizio [esclude qualunque ipotesi di autoproduzione da parte degli utenti.

Parimenti rigettate sono state anche le numerose iniziative di pretendere modifiche *tailor-made* ai vigenti regimi di pilotaggio in VHF in diversi porti italiani.

Nel corso dell'anno appena passato, i Giudici amministrativi hanno reso ben quattro sentenze, tutte nel senso di riconoscere la discrezionalità dell'Amministrazione nel valutare le ragioni di sicurezza alla base delle richieste estensioni del VHF e, quindi, la legittimità degli strumenti vigenti nei predetti scali.

Rispetto a questa discrezionalità, quindi, il singolo armatore non ha alcun potere di "proporre" soluzioni unilaterali e tanto meno di imporre all'Autorità marittima scelte diverse da quelle che essa ha ritenuto di assumere nell'interesse generale della sicurezza della navigazione.

Ciò nonostante, sono state ancora una volta impugnate di fronte al Consiglio di Stato le sentenze rese dai TAR sulle questioni appena ricordate.

La strategia è sfiancante, e anche onerosa per le Corporazioni coinvolte e per la Fedepiloti. È evidente, tuttavia, che nessuno spazio possono avere iniziative volte a mettere fortemente in discussione il modello organizzativo del pilotaggio, ed è quindi essenziale continuare a difendere i provvedimenti delle Capitanerie di porto e del Ministero.

Da ultimo, sempre in tema contenziosi, segnaliamo che, la copertura assicurativa stipulata da Fedepiloti nell'interesse dei piloti associati, grazie anche al lavoro della Federazione e del broker, ha sempre consentito ai nostri colleghi di restare immuni da costi e da preoccupazioni economiche. Riteniamo quindi che la scelta del legislatore del 2016 sia stata ottimale, per consentire ai piloti di poter svolgere con ragionevole serenità un compito difficile e non privo di rischi nell'interesse generale della sicurezza nei nostri porti.

Il sistema, sta tenendo bene, e aggiungerei che la sua tenuta è anche frutto dell'intenso lavoro di *capacity building* svolto dalla Federazione nei confronti dei piloti, e la costante sensibilizzazione al rispetto degli adempimenti propedeutici al pilotaggio, che va dai briefing col comandante della nave, alla redazione dei rapportini. È anche questo un modo che può aumentare i gradienti di sicurezza nei nostri porti, nell'interesse dell'intera comunità portuale e degli utenti.

Infine qualche riflessione merita il tema dell'aggiornamento professionale. Dal 31 dicembre scorso è stato fissato il termine ultimo per adempiere agli obblighi di aggiornamento professionale stabiliti dal decreto interdirigenziale 112/2018 che ha dettato le linee guida per la formazione iniziale e l'aggiornamento professionale dei piloti dei porti. La Federazione crede molto nella costante formazione e nell'aggiornamento professionale proprio per garantire standard di sicurezza sempre maggiori, ed ha effettuato, e continuerà a farlo, un notevole sforzo organizzativo per raggiungere questo obiettivo che passa anche attraverso l'impiego degli strumenti che lo sviluppo tecnologico ha messo a disposizione.

In particolare, tra gli altri, il riferimento è al simulatore di manovra che è stato oggetto di specifica richiesta da parte di Fedepiloti in occasione del c.d. "tavolo mare" e di cui è auspicabile un positivo riscontro.

L'impegno della Federazione non è stato soltanto quello di favorire e stimolare la partecipazione dei piloti ai corsi di aggiornamento, ma è stato soprattutto quello di "fare cultura della formazione" affinché ciascun pilota ne interiorizzasse l'opportunità senza viverla come un'imposizione. Allo

stesso tempo Fedepiloti, riguardo al decreto 112/2018, non nasconde profili di criticità, soprattutto sul piano sanzionatorio.

Concludendo: Lo scorso anno avevamo fissato due punti importanti come nostro obiettivo. Il Primo è il rinnovo tariffario e il secondo è la modifica dello Statuto. Con soddisfazione possiamo dire che abbiamo centrato gli impegni presi. L'adozione del nuovo Statuto permetterà al nuovo consiglio, che verrà eletto nel pomeriggio, di avere maggiore tempo da dedicare alle nuove sfide che la nostra categoria dovrà affrontare.

Per il prossimo futuro, Fedepiloti si propone di essere protagonista, in tutti quei lavori di studio, confronto e/o preparatori che possano riguardare la riforma del Codice della Navigazione nella parte relativa al servizio di pilotaggio.

Faccio quindi i migliori auguri di buon lavoro ai nuovi consiglieri e alla nuova dirigenza.

La Federazione quest'anno compie 75 anni. Un pensiero e un ringraziamento va ai Presidenti, ai Direttori, ai Consiglieri, Piloti, Sindaci e a tutto lo Staff della Fedepiloti che dal lontano 20 marzo 1947 ha svolto questo lavoro.

Ringrazio il Consiglio direttivo uscente per il suo impegno quotidiano. In questi due anni abbiamo svolto ben 32 consigli direttivi più tutte le riunioni con il collegio dei Capi Pilota. Cifre fino ad oggi mai raggiunte.

Un ringraziamento al Vicepresidente Massimiliano Fabricatore Irace e al Direttore Giacomo Scarpati per il loro supporto continuo e costante, ai Dottori Marco e Federico Di Fazio per l'impeccabile lavoro e ai Professori Francesco Munari e Sergio Maria Carbone per il loro supporto legale.

Ringrazio i Dirigenti del Mims, per l'impegno e la disponibilità ad aiutarci a risolvere le problematiche che interessano il pilotaggio.

Grazie alle associazioni Assarmatori, Assoport, Confitarma, Federagenti e tutti gli altri servizi tecnico nautici per il leale rapporto che hanno con questa Federazione.

Grazie alle donne e agli uomini della Capitaneria di Porto-Guardia Costiera per il lavoro che svolgono per garantire la sicurezza nei nostri porti e nei nostri mari. Voglio sottolineare lo stretto rapporto di sinergia e collaborazione che c'è sempre stato con i piloti dei porti, in un quadro

complessivo di armonia e comunione di intenti, ognuno nell'ambito delle rispettive competenze.

Un ringraziamento particolare ai nostri colleghi che quotidianamente svolgono il loro dovere con professionalità e dedizione ed infine permettetemi un pensiero a quanti ci hanno lasciato in quest'ultimo periodo.

Nel darvi appuntamento al prossimo anno nel quale ospiteremo anche l'assemblea generale dell'Empa con i piloti Europei, vi ringrazio per l'attenzione.