

ASSEMBLEA NAZIONALE 76° FEDEPILOTI 4-5

Aprile 2023

PROTECT AND CARE
EVOLUZIONE DEL PILOTAGGIO



In diretta sui
nostri canali
social ufficiali:



www.fedepiloti.it

ore **10:00**
GRAND HOTEL PLAZA
ROMA



FEDEPILOTI

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

"PROTECT AND CARE - EVOLUZIONE DEL PILOTAGGIO"

(ROMA, 4 APRILE 2023)

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

Non per niente abbiamo voluto dare un titolo emblematico alla nostra Assemblea: **"PROTECT AND CARE - EVOLUZIONE DEL PILOTAGGIO"**. Ci piace infatti, immaginare la figura del Pilota che prende per mano la nave, come facciamo con un figlio e, unitamente agli altri servizi Tecnico Nautici, la accompagna, nella massima sicurezza, al previsto punto di ormeggio. Tutto questo coordinati e diretti sapientemente dalla locale Autorità Marittima.

I drammatici eventi meteorologici a cui abbiamo assistito e assistiamo negli ultimi anni, e che abbiamo osservato nel video, hanno messo a dura prova molte operazioni di pilotaggio che, grazie al prezioso lavoro svolto al servizio del Paese dai Piloti, hanno permesso di salvare in primis vite umane, navi e strutture pubbliche portuali. Questi eventi meteorologici estremi, si susseguono sempre con maggiore frequenza e con forza via via crescente e generano, in taluni casi, grandi preoccupazioni anche per le navi già ormeggiate. In un mondo che evolve con grande velocità, anche noi possiamo testimoniare l'introduzione di nuove tecnologie che usiamo con soddisfazione ed altre ancora più spinte che si prefiggono di alleggerire o addirittura sostituire completamente la componente umana a bordo.

Da studi IMO sappiamo, che l'errore è la principale componente degli incidenti generati dall'uomo. Mi chiedo però se sia stato mai quantificato davvero quanti mancati incidenti sono invece stati neutralizzati proprio grazie alla stessa componente umana, prima di diventare un vero incidente grave. Quanti

“near miss” sono stati e sono anche oggi, gestiti perfettamente da equipaggi ben formati e ottimamente preparati per il loro (impegnativo) compito? Noi riteniamo che la professionalità di chi opera sulle navi possa fare la differenza in senso positivo o ahimè negativo. Ed anche noi, siamo parte di questi equipaggi, nei quali ci inseriamo come soggetto esterno, ma che rapidamente ci integriamo perfettamente nel lavoro che svolge il bridge team. Insomma la nave vive, respira, si muove, sia grazie al suo equipaggio che al pilota, chiara tipologia di attività professionale human intensive, che integra e potenzia tutte le buone valutazioni per una buona riuscita della delicata fase della manovra.

BREVE CENNO ECONOMICO E TARIFFARIO.

La situazione economica degli ultimi due anni, causa coronavirus COVID-19, ha messo a dura prova la categoria dei Piloti. In alcuni porti la perdita di fatturato ha toccato il -50%, con contestuale incremento dei costi che, nell'organizzazione di una Corporazione sono pressoché incompressibili, per cui la sensibile perdita di fatturato è stata sopportata sostanzialmente dai Piloti in servizio senza alcun intervento economico esterno.

Il 2022, nonostante in alcune realtà si sia registrato un effetto negativo sui traffici a causa del conflitto in Ukraina, ha comunque mostrato un po' di luce in fondo al tunnel. Preciso indicatore anche della capacità di resilienza dell'imprenditoria e degli operatori Italiani, di saper adattarsi alle nuove esigenze geo politiche. Il fatturato è quindi sostanzialmente ritornato al livello del 2019. Al contrario però i costi sono lievitati enormemente causa la fiammata del valore dell'inflazione e l'esplosione delle consolidate logiche di approvvigionamento logistico.

Come noto a tutti, sono in corso i previsti incontri per il rinnovo delle tariffe che dovrebbero andare in vigore dal 1° luglio 2023. Siamo fermamente convinti che il metodo da utilizzare nel corso dei prossimi incontri di lavoro sia quello della totale condivisione dei dati tra tutte le parti costituenti il Tavolo Tecnico, fermo restando che in ogni caso i criteri e meccanismi costituiscono la base per i futuri adeguamenti tariffari, salvo nuove determinazioni da parte dell'Amministrazione.

L'analisi economico - finanziaria ha evidenziato un valore dell'inflazione che per il 2022 è stata pari al +11.3%, e per i prossimi anni il valore programmato per il 2023, 2024 e 2025 è stato indicato rispettivamente pari al +4.30%, +1% e

+1,30%. Questi valori produrranno, anche alla luce dei maggiori costi riscontrati, un incremento tariffario, che nella ragionevolezza della situazione generale, permetterà di recuperare, almeno in parte, quanto sicuramente perso dalla categoria nel 2021 e 2022. Basti pensare che la maggior parte delle Corporazioni ha visto svanire, sotto il peso dell'inflazione e quindi dei maggiori costi, l'incremento tariffario riconosciuto nello scorso rinnovo.

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

ASPETTI NORMATIVI E GIURISPRUDENZIALI

Come tutti gli anni, è opportuno dar conto di sviluppi normativi o giurisprudenziali che riguardano la categoria e di riflessioni che ci fa piacere condividere con voi.

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

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

Negli ultimi anni, si è assistito a un incremento dei casi nei quali è stato necessario attivare la copertura assicurativa, il che – anche tenuto conto dell'inflazione – ha portato a una richiesta di rinnovo con un aumento del premio, che ci ha però consentito di mantenere inalterate tutte le condizioni di

garanzia in essere: un risultato non scontato, ottenuto grazie al lavoro e alla collaborazione tra la Federazione e il broker di riferimento.

La polizza e i massimali risarcitori oggi previsti dalla vigente normativa, se da un lato possono forse spingere Armatori e soggetti terzi a cercare di coinvolgere più spesso che in passato i Piloti in contenziosi, dall'altro consentono a ciascuno di noi di svolgere con ragionevole serenità il ruolo al quale siamo quotidianamente chiamati, a tutela dell'interesse generale della sicurezza dei nostri porti: un ruolo che, considerata la sua intrinseca difficoltà e delicatezza, ci deve indurre a prestare sempre la massima attenzione anche laddove coinvolti in manovre apparentemente *routinarie*, ma occorre mantenere un equilibrio tra il livello di performance richiesto a noi Piloti quotidianamente ed il possibile coinvolgimento del Pilota, in caso di sinistri marittimi, anche quando la posizione del Pilota sia assolutamente marginale o addirittura scollegata all'evento.

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

In relazione alle inchieste conseguenti ai sinistri marittimi, e in particolare con riferimento alle inchieste formali eventualmente disposte, abbiamo avviato interlocuzioni con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto per sollecitare la necessità di opportune modifiche alla normativa vigente, che è in massima parte quella delineata dalla circolare 8 gennaio 1963, che non appare più compatibile con le intervenute disposizioni sulla partecipazione ai procedimenti amministrativi. Abbiamo evidenziato in particolare come colleghi Pilota, abbiano lamentato di non essere stati informati della pendenza o addirittura dell'esistenza dell'inchiesta formale, oppure di averlo saputo in tempi non compatibili con l'esigenza di poter preparare documenti difensivi (con l'assistenza di legali e/o consulenti tecnici). Tale circostanza determina diversi ordini di pregiudizi: da un lato, e innanzitutto, la tutela dei propri diritti, anche tenuto conto del valore che le risultanze dell'inchiesta formale assumono nei contenziosi civili; dall'altro lato, non dimentichiamolo, un diverso - e meno appagante - livello di approfondimento delle questioni

tecniche sottese a qualsiasi inchiesta marittima, cui il Pilota può e deve invece contribuire sempre.

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

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

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

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

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

Con riferimento al ruolo del Capo Pilota in seno alla Corporazione, desidero segnalare una pronuncia di alcuni giorni fa, resa dal giudice del Lavoro di Messina in una fattispecie totalmente diversa da quella poc'anzi accennata. Si trattava di una controversia introdotta da un marittimo abilitato in via

provvisoria al pilotaggio, al fine di ottenere la costituzione di un rapporto di lavoro subordinato con la Corporazione, con la mansione e la retribuzione di Pilota.

Nel ribadire, in linea con la nota pronuncia della Cassazione n. 15451/2014, che il rapporto tra il Pilota (ma anche tra il marittimo abilitato) e la Corporazione ha natura associativa e che l'attività di pilotaggio è caratterizzata dall'assenza di vincolo di subordinazione, il Tribunale ha chiarito che la predisposizione dei turni da parte del Capo Pilota risulta correlata alle esigenze connaturate allo svolgimento del servizio d'interesse generale e non costituisce affatto la "spia" di un rapporto lavorativo subordinato. Ciò a conferma del fatto che il Capo Pilota non riveste la qualità di "datore di lavoro" dei Piloti e, più in generale, a dimostrazione, ancora una volta, della complessiva e permanente solidità del modello organizzativo del servizio di pilotaggio marittimo.

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

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

Peraltro, dinanzi al medesimo Tribunale di Barcellona di Pozzo di Gotto, pur se dinanzi a diverso Giudice, pende tra il medesimo utente di cui sopra e un'altra Corporazione un giudizio in parte analogo a quello inopinatamente

deciso e ora appellato, a dimostrazione che non si tratta di un contenzioso isolato.

In tal senso, abbiamo portato la citata pronuncia anche all'attenzione del Ministero, perché appare davvero increscioso che, ad onta di un modello regolato e di tariffe stabilite dal Ministero con la partecipazione istruttoria di tutte le Associazioni rappresentative degli utenti e degli erogatori dei servizi, continuino a permanere iniziative individuali in cui si prova a "forzare" comunque il sistema.

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

Da segnalare anche una situazione di morosità caratterizzante taluni armatori operanti su linee regolari con le isole, i quali, pur ricevendo quotidianamente i servizi di pilotaggio, non corrispondono la tariffa. Come noto, ai fini degli aggiornamenti biennali, l'attuale disciplina tariffaria assume come rilevante il fatturato, e non l'incassato; pertanto, in caso di mancato pagamento dei servizi resi, i piloti subiscono duplice danno: una diminuzione degli incassi e la mancata compensazione per questi mancati crediti in sede di calcolo della tariffa per il biennio successivo. Un danno che è ulteriormente aggravato dalla durata, purtroppo non breve, dei giudizi.

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

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

In questa prospettiva, vogliamo anche ricordare che l'anno appena passato si è caratterizzato per gli 80 anni del codice della navigazione, ricordati in numerosi Convegni svoltisi in diverse sedi Istituzionali e Universitarie. Come Piloti, abbiamo partecipato a questi eventi, in alcuni casi anche attivamente.

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

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

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

- a) le specifiche abilità tecniche del Pilota e il suo strettissimo collegamento con l'amministrazione deputata a garantire la sicurezza del porto e delle acque antistanti, e in generale la sicurezza in mare, di cui costituisce un soggetto ausiliario e da cui è controllato e vigilato;
- b) la tipologia delle attività svolte dal Pilota, che sono di natura tecnico-nautica, al servizio della nave e del porto, ma anche di soddisfacimento di interessi pubblici extraeconomici, quale interfaccia tra nave e territorio dello Stato;
- c) la terzietà assoluta del pilota rispetto a tutti gli "attori" portuali: durante l'intero svolgimento dei suoi servizi il Pilota deve rimanere sempre in condizione di operare con serenità di valutazione e di giudizio delle proprie scelte, necessariamente ed esclusivamente ispirate al soddisfacimento degli interessi generali sopra menzionati;
- d) l'inserimento di ciascun Pilota all'interno di una organizzazione, quale la Corporazione, funzionale a mantenere la natura pubblicistica del servizio, il suo stretto collegamento con l'Amministrazione marittima e l'indipendenza e terzietà dei Piloti;
- e) il modello organizzativo unitario, al quale obbligatoriamente partecipano tutti i Piloti del porto (o di porti vicini) e del quale solo i Piloti possono essere membri, per l'intera durata dell'attività

professionale di ciascuno. Ciò garantisce (i) il coordinamento interno ai Piloti e la possibilità di acquisire, sul campo, un continuo flusso e scambio di conoscenze tra colleghi, particolarmente utile vista l'alta tecnicità del nostro mestiere, e utilissimo soprattutto nell'interazione tra Piloti più anziani e Piloti più giovani, (ii) il coordinamento con l'Autorità marittima, attraverso un unico "*entry point*", che è il Capo Pilota.

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

Non sappiamo quali potranno essere gli interventi in tal senso e le concrete tempistiche, e d'altra parte dobbiamo essere consapevoli e orgogliosi del fatto che l'impostazione e l'impianto del nostro servizio sono sperimentati, solidi, attuali, e hanno dimostrato nel tempo, pur se codificate in epoche lontane, significative capacità di adattamento e di flessibilità.

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

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

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

L'attuale impianto regolatorio e pubblicistico, seppur perfettibile, rende i nostri scali tra i più sicuri del mondo, nonostante la non infrequente vetustà delle infrastrutture e la ristrettezza degli spazi portuali rispetto a fenomeni quali il gigantismo navale. E questo – lo diciamo con orgoglio, ma anche con la consapevolezza dell'importanza del nostro ruolo – è il risultato dei sacrifici e dell'abnegazione con i quali tutti noi operiamo quotidianamente, 24 ore al giorno e 365 giorni all'anno, in qualsiasi condizione meteorologica e al meglio

delle nostre possibilità, per garantire la sicurezza della navigazione e di tutti gli utenti del porto.

In questa fase di transizione e di possibili sviluppi normativi, vorrei caratterizzare il mandato mio e dell'attuale consiliatura per uno sforzo particolare nel ritrovare l'unità della categoria e rafforzare comunque e quanto meno prassi e comportamenti omogenei se non unitari al proprio interno.

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

- (i) rafforzare la cd. sussidiarietà orizzontale e, in tal modo, anche la nostra consapevolezza e identità di categoria;
- (ii) ridurre il rischio che condotte differenti adottate da singoli e/o nelle varie corporazioni aumentino conflitti e incomprensioni, generando indesiderate situazioni di tensione;
- (iii) rafforzare la nostra posizione "esterna" nei diversi tavoli istituzionali nei quali siamo e saremo chiamati a partecipare, consentendoci di porci di fronte ai possibili cambiamenti normativi offrendo comportamenti e soluzioni già in essere, e ponendoci quindi come interlocutori più credibili e proattivi.

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

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

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