

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Piloti alle prese con 31,5 milioni di euro di fatturato in meno e pagamenti ritardati dagli armatori

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 23rd, 2020

*Di seguito è riportata l'appendice economica alla Relazione del presidente di Fedepiloti, Francesco bandiera, esposta in occasione della 73ma Assemblea generale della Federazione Italiana 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 e 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 remunererà 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 e 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 a un approfondito esame della disponibilità dei piloti in servizio espressa dal coefficiente diversificatore K1 inteso a 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.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, June 23rd, 2020 at 2:23 pm and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.