

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## L'allarme di Mennella (Fedepiloti): “Calano i fatturati e gli organici sono sottodimensionati”

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 14th, 2021

*Contributo a cura di Luigi Mennella \**

\* presidente Fedepiloti (*Federazione italiana piloti dei porti*)

**Questo e altri contenuti sono pubblicati all'interno de **nuovo inserto speciale “I numeri dei porti italiani – Edizione 2021”** in formato Pdf**

A inizio anno Eurostat ha diffuso i dati delle merci movimentate in Europa nel 2021. Da questa analisi emerge un dato importante e simbolico: 755 milioni di tonnellate. Questo è il peso lordo delle merci movimentate nei principali porti dell’Ue, diminuito del -17,0% nel secondo trimestre del 2020 rispetto allo stesso trimestre del 2019. Questo calo sostanziale è attribuibile alla pandemia Covid-19 e alle successive restrizioni messe in atto nell’Ue e nel mondo. Il calo maggiore è stato osservato per Malta (50,8%), seguita da Italia (40,5%), Lettonia (32,8%), Portogallo (22,6%) e Slovenia (20,1%).

Basterebbero questi dati per comprendere come il 2020 sia stato un anno difficilissimo per il comparto marittimo italiano e anche per le Corporazioni degli associati Fedepiloti che hanno registrato una diminuzione in termini di fatturato e di prestazioni totali che supera il 21%. In alcuni porti la totale assenza del traffico crocieristico ha messo a dura prova la tenuta del servizio che nonostante tutto non ha mai smesso di esercitare la propria funzione pubblica continuando la sua opera lavorativa anche in pieno lockdown totale di marzo/aprile 2020.

La corporazione dei Piloti del Porto di Genova, una delle nostre più numerose e che opera nel porto più importante d’Italia, ha avuto un calo di fatturato del 25% rispetto al 2019. Savona ha lasciato sul campo il 15% di fatturato. Livorno addirittura il 26%. Ma l’esempio che più rispecchia la grave crisi che ha colpito il cluster marittimo e di conseguenza la nostra Federazione è quello del porto di Civitavecchia: rispetto al 2019 il porto laziale ha subito una perdita del 57%. Numeri impressionanti e che saranno recuperati, secondo stime ottimistiche, almeno nel 2026.

È bene comunque ricordare che lo Stato affida il servizio di pilotaggio a professionisti riuniti in Corporazioni, che non sono imprese e il cui sostentamento proviene esclusivamente dalle tariffe

che le navi pagano usufruendo di tale servizio. Il tutto sotto la disciplina del Comandante del Porto. Alle Corporazioni non è concesso avere utili e, contestualmente, hanno l'obbligo di mantenere tutta l'organizzazione pronta ed efficiente 24 ore al giorno per 365 giorni l'anno. La nostra organizzazione, per esempio, è rimasta fuori anche dagli aiuti del Recovery Plan del Governo, una misura che sicuramente avrebbe giovato anche alle corporazioni in questi mesi difficili.

Nonostante il calo del traffico, che ripetiamo nei porti a forte circolazione crocieristica è stato sostanzioso, siamo riusciti a far sì che tutta l'organizzazione sia rimasta in perfetta efficienza. Una professionalità che si evince anche dai numeri della bassa incidentalità che contraddistingue i piloti italiani che anche nel 2020 hanno avuto la più bassa incidentalità europea e tra le più basse del mondo. Questo dato è frutto di una continua opera di formazione che solo nell'anno passato ha visto ben l'88% dei nostri piloti sostenere da 1 a 3 corsi di formazione per l'aggiornamento professionale.

Dal punto di vista sanitario, per poter ridurre al minimo il rischio di eventuali contagi, si sono messe in atto procedure che prevedono di non far incontrare contemporaneamente più piloti o conduttori di pilotine. Fortunatamente, sia in questo momento che per tutto il 2020, nessun pilota è risultato contagiato durante il servizio anche se non possiamo esimerci dal segnalare come diverse navi, con a bordo membri dell'equipaggio positivi al Covid-19, abbiano fatto scalo nei porti italiani durante questo periodo di pandemia. Più di una volta abbiamo chiesto alle Autorità preposte la necessità di accedere almeno con la stessa priorità delle forze dell'ordine alle vaccinazioni in virtù del delicato compito che svolgiamo (tutte le navi sono obbligate a servirsi del pilotaggio), anche per il fatto che un pilota è la prima persona di un porto a venire a contatto con equipaggi provenienti da tutto il mondo, le cui condizioni di salute vengono verificate sulla base di un'autocertificazione.

Se il calo di traffico e di fatturato è un evento che ha contraddistinto l'anno 2020, la mancanza di organico è un annoso problema che riguarda Fedepiloti già da molto tempo e che sostanzialmente ha lasciato inalterato il numero dei piloti in Italia (attualmente 216 piloti effettivi) rispetto al 2019.

Nonostante siano ripresi i concorsi per accedere alla nostra professione, alcuni di questi sono stati fermati dal tribunale amministrativo per irregolarità procedurali. Auspiciamo di ricevere regole chiare e univoche affinché si possa procedere speditamente al reintegro dei piloti mancanti e al dovuto ricambio generazionale.

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

This entry was posted on Wednesday, April 14th, 2021 at 1:10 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.