

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Tariffe, Tirrenia, coesione e status giuridico delle corporazioni: le priorità attuali secondo Fedepiloti

Nicola Capuzzo · Thursday, April 29th, 2021

*Di seguito pubblichiamo un estratto dei passaggi più rilevanti della relazione letta dal residente di Fedepiloti, Com.te Luigi Mennella, in occasione della 75ma assemblea andata in scena mercoledì 28 aprile*

“Buongiorno a tutti e benvenuti alla 74esima Assemblea della Federazione Italiana dei Piloti dei Porti.

[...] Anche quest’anno, – come da 74 anni, – parliamo di pilotaggio portuale e nello specifico del pilotaggio portuale italiano. Permettetemi pertanto, in primis, di tessere le lodi del nostro inquadramento giuridico e quindi dei colleghi che, nonostante le tante difficoltà del momento, hanno garantito piena operatività del servizio, a vantaggio del sistema portuale e delle navi che scalano nei nostri porti. Così come ha fatto la nostra Federazione, continuando a dare il proprio contributo istituzionale finalizzato a mantenere il più alto gradiente di sicurezza nei porti, a favore di chi ne è il garante unico: il comandante del porto.

Lo “status giuridico” del pilota e dell’“ente pubblico” – privo di patrimonio – che è la corporazione, ha una storia di 80 anni e apparirebbe oggi poco coerente se guardassimo la sovrabbondanza di norme di diritto comune sopravvenute, in continua e costante evoluzione e con le quali ci confrontiamo e scontriamo quotidianamente.

Giusto per portare alcuni esempi:

- L’incidente della Torre piloti a Genova di otto anni fa – per il quale lasciateci ancora una volta esprimere profondo cordoglio per le vittime – ha generato anche un procedimento, relativo alla sicurezza della Torre e, per quel che ci riguarda, alle responsabilità del datore di lavoro. Attribuendole, tra gli altri, anche al capo pilota, non solo nei confronti del dipendente ma dello stesso collega pilota, notoriamente autonomo nell’esercizio delle sue funzioni.
- In un’altra recente sentenza invece, la Corte di appello di Venezia, confermando sul punto le statuzioni del Tribunale, si è espressa circa la natura giuridica delle Corporazioni. Il tribunale ha assimilato le regole di funzionamento gestionali delle nostre corporazioni alle società cooperative

---

– noi sappiamo che così non è!

- Per non parlare del “conflitto normativo” generato dalla sentenza del CGA di Palermo, che ha portato alla disapplicazione del limite di età per l’accesso alla professione rispetto alla norma primaria del Codice della Navigazione, determinando naturalmente rallentamenti nelle procedure concorsuali, che peraltro, come noto, non sono mai scritte da contenziosi come, ad esempio, sta accadendo in uno dei principali porti italiani dove da mesi ripetuti ricorsi rendono di fatto difficoltoso lo svolgimento del concorso.

Solleviamo pertanto la questione, perché crediamo sia giunto il momento di avviare una riflessione per tutelare e addirittura rafforzare la speciale cornice giuridica esistente.



Luigi Mennella

[...] Riflessioni che potranno essere affrontate nel prossimo futuro all’interno degli “Stati Generali del pilotaggio”, iniziativa di cui ci faremo promotori invitando allo stesso tavolo le Autorità competenti e la categoria – TUTTA – dei piloti.

[...] Situazione particolarmente dolente: la questione tariffaria. È il caso di segnalare la necessità di affrontare la problematica con taluni utenti che, pur percependo fondi pubblici per esercitare in

monopolio il servizio di continuità territoriale con le isole (Tirrenia Cin, ndr), oltre a trascinare continuamente l’Amministrazione in tribunale in tema di obbligatorietà di pilotaggio e pur con continue sentenze avverse, insiste a non riconoscere quanto dovuto per il servizio che utilizza regolarmente. Servizio che – ricordiamo – è stabilito dall’Autorità Marittima e le cui tariffe sono ministeriali.

Sulla questione tariffaria, quindi, lasciateci esprimere l’impressione avuta ultimamente, ovvero che quello che è sempre stato l’aggiornamento di un sistema economico consolidato, sia stato “declassificato” a mero rinnovo contrattuale di una categoria. Chiariamo che così non è! E gli operatori del settore dovrebbero saperlo molto bene.

Di fatto – il mancato rinnovo regolare delle tariffe, sta agevolando alcuni (armatori) e sfavorendone altri, e ogni giorno che passa questa forbice inversamente proporzionale alle reali esigenze economiche delle corporazioni, aumenta e non potrà mai essere recuperata.

Il momento di straordinaria emergenza mondiale che stiamo vivendo non ha, risparmiato i piloti, colpendoli con un impatto forte a livello nazionale con effetti negativi eterogenei.

Lo conferma il nostro osservatorio economico con una sostanziale perdita del fatturato globale, di circa il 19%, sull’esercizio 2019, con punte negative davvero importanti si va dal -42% dei porti di Roma e Portoferraio, al -29% di Venezia, fino al -26% di Livorno Piombino e Ancona. Chi ha assorbito e gestito tali perdite? Esclusivamente i piloti, diversamente da quanto è accaduto per altre categorie di operatori marittimi e dei servizi portuali, che hanno, giustamente beneficiato, nel regime emergenziale, di sostegni legati alla flessione di fatturato e di traffico.

La natura giuridico-amministrativa, della nostra organizzazione, fa ricadere direttamente tali costi esclusivamente sui piloti stessi. Perché la “spesa globale reale” è incomprimibile, anche in casi emergenziali come quello che abbiamo vissuto e stiamo tuttora vivendo.

Come ben noto dal 2018 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato una verifica complessiva dei criteri e meccanismi di formazione delle tariffe di pilotaggio, per accertarne la congruità, la proporzionalità e la trasparenza rispetto al Regolamento Europeo 352/2017.

Tralasciando le tappe e le analisi congiunte fatte da tutte le rappresentanze, oltre alla Fedepiloti, dopo circa due anni e mezzo, è stata presentata al Ministero una proposta condivisa di modifica di quegli stessi criteri e meccanismi.

Non è certo questa la sede per addentrarci nei dettagli di tale proposta, ma ci limitiamo a evidenziare che in linea generale, la formula di calcolo tariffario si è dimostrata idonea e capace di adeguarsi nel tempo. Confermandosi, così, un valido strumento alla base del meccanismo di aggiornamento tariffario della categoria.

Purtroppo, siamo ancora in attesa del provvedimento ministeriale!

[...] Prima di concludere permettetemi un pensiero rivolto ai miei colleghi: nel 2022 la Federazione Italiana dei Piloti dei Porti compirà 75 anni. Auspiciamo di farlo con il nuovo Statuto e il Codice Etico – pensati per dare alla nostra organizzazione maggiore continuità e coesione. Maggiore coesione e massa critica (condividiamo di nuovo le sagge parole dell’Ammiraglio Pettorino) sono condizione essenziale.

Come detto, la crisi, sia economica che sanitaria, non colpisce tutti in maniera omogenea. Una collaborazione organica tra le Corporazioni limitrofe, o addirittura, come già ipotizzato negli anni, la creazione di veri e propri distretti di pilotaggio, potrebbero essere strumenti validi da considerare.

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, April 29th, 2021 at 7:10 pm and is filed under [Senza categoria](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.