

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Fedepiloti: Mennella si congeda con le nuove tariffe e critica Unione Piloti e Caronte & Tourist

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 13th, 2022

Di seguito pubblichiamo un estratto della relazione letta ieri a Roma dal presidente uscente della Federazione italiana piloti dei porti (Fedepiloti), Luigi Mennella, in occasione dell'assemblea intitolata “Sulle onde del rinnovamento”. Il prossimo anno in Italia sarà ospitata l'assemblea generale dell'Empa (European Maritime Pilots Association).

Il nuovo presidente di Fedepiloti eletto all'unanimità è Leo Morolla, Capo Pilota di Brindisi, mentre vicepresidente è stato nominato Roberto Bunicci, Capo Pilota di Ravenna.

Mennella nella sua relazione si è soffermato in particolare sull'adozione della circolare tariffaria, sulla mancata coesione all'interno della categoria, sui ricorsi al tar di Unione Piloti, sulla ripresa del fatturato per le corporazioni nel 2021, sul modello dei servizi tecnico-nautici (in particolare quello del pilotaggio) da difendere, sulle battaglie legali vinte e quelle ancora in corso contro Caronte & Tourist

Adozione ed entrata in vigore della nuova circolare tariffaria

“L’anno appena iniziato ha finalmente visto l’adozione della circolare tariffaria a conclusione di un percorso lungo e complesso poiché si trattava non di un normale aggiornamento bensì di ridefinire criteri e meccanismi nell’ottica di renderli coerenti con le sopravvenute disposizioni del regolamento europeo 352. Con l’inizio di marzo 202 è stato quindi centrato l’obiettivo dell’entrata in vigore delle nuove tariffe all’esito di una complessa attività istruttoria su cui ha inciso, rallentandone i lavori, l’impatto generato dalla situazione pandemica.

Il percorso si è compiuto con il riconoscimento, in merito ai criteri e ai meccanismi, da parte del Ministero della correttezza e trasparenza della formula tariffaria che sposa appieno le indicazioni provenienti dalla normativa europea. Un risultato importante e non affatto scontato, caratterizzato anche da momenti di confronto serrato 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, preconcette o peggio ancora distruttive per puro spirito di protagonismo.

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.

A proposito della tariffa i punti fondamentali dell'aggiornamento sui criteri e i meccanismi sono due: primo la rideterminazione della spesa ammessa e questo per una migliore uniformità di trattamento fra 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 d'equilibrio importante, necessario e 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 rapidi ed efficaci nell'interesse non solo dei piloti ma anche degli utenti e della stessa pubblica amministrazione."

Mancata coesione della categoria e ricorsi al tar di Unione Piloti

"Il processo sarà sempre più virtuoso nella misura in cui potremo contare sulla piena coesione di tutta la categoria. Purtroppo, come noto, questo obiettivo ancora non è raggiunto e si sta anche un po' allontanando e non possiamo che rammaricarcene. Non certo per il timore del confronto, sempre utile se costruttivo, ma perché abbiamo avuto contezza di un'opposizione inconsistente e priva di contenuti ispirata solo all'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 ma anche in sede giudiziale. I ricorsi avverso i provvedimenti preliminari all'adozione dei nuovi criteri e meccanismi della tariffa, cui sono seguite poi impugnative anche dei provvedimenti conseguenti ai primi, non hanno giovato alla leale cooperazione fra tutti gli interessati ma neppure a chi i ricorsi li ha proposti.

Così la pretesa di chiedere al Tar di sospendere in via cautelare l'adozione delle nuove tariffe avrebbe gettato al vento anni di lavoro al momento senza alcun risultato concreto. Con l'unico improvvisto risultato che un'eventuale sospensiva avrebbe determinato la perdurante vigenza delle tariffe passate. Il Tar ha respinto questa richiesta facendo sì che si possa finalmente godere di un periodo di profonda applicazione tariffaria e di perfezionamento di quel complesso percorso già avviato di rivisitazione dei criteri e meccanismi."

Fatturato in ripresa per i piloti nel 2021

"Dopo un calo del fatturato del 2020, che ha raggiunto in alcuni casi anche punte negative del 42%, il 2021 ha visto un'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."

Per le corporazioni l'obbligo di redigere un bilancio civilistico

“L’approvazione delle nuove tariffe non va intesa come un traguardo ma come un ulteriore punto di partenza in vista delle sfide e dei cambiamenti che ci attendono fra i quali l’obbligo per le corporazioni di redigere un bilancio d’esercizio strutturato secondo il modello civilistico e certificato da un revisore contabile. In questa direzione la Fedepiloti si è fatta carico di approfondire fra 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 un segno dei tempi rispetto al quale la categoria non può farsi trovare impreparata né tantomeno sottrarsi al confronto onde evitare che il cambiamento possa essere vissuto come un’imposizione piuttosto che guidato e partecipato da protagonista mantenendo fermi alcuni capisaldi.”

Il modello italiano dei servizi tecnico-nautici non in discussione

“Primo fra 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 all’autorità marittima e all’amministrazione portuale per la sinergia con gli altri servizi tecnico-nautici. Questo modello rende infatti i nostri scali fra i più sicuri del mondo nonostante la vetustà delle infrastrutture e la ristrettezza degli spazi portuali rispetto al gigantismo navale.

Fondamentale anche il principio che colloca i piloti in una posizione di terzietà rispetto agli utenti coerentemente con la quasi totalità degli ordinamenti giuridici dove 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 corporativa. Dall’altro nel loro assoggettamento alla vigilanza e al controllo delle Capitanerie di porto e del Mims per tutto quanto attiene sia l’attività dei singoli piloti sia la gestione e l’organizzazione delle stesse corporazioni alle quali per legge ciascun pilota deve appartenere. Questo modello riteniamo sia irrinunciabile e dev’essere preservato.”

La battaglia legale con Caronte & Tourist

“Con riferimento ai giudizi amministrati del 2021 è stata decisa la quasi totalità delle cause pendenti da anni, queste sono l’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 concluse 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 di diritto europeo.

In particolare, con la pronuncia resa dal Consiglio di Stato nel mese di 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 la compongono. Sulla scorta di tali

considerazioni è stato quindi confermato l'ormai consolidato principio secondo cui il modello regolatorio del servizio esclude qualsiasi ipotesi di autoproduzione da parte degli utenti.”

Nel mirino anche i regimi di pilotaggio in Vhf

“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 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 le legittimità degli strumenti vigenti nei predetti scali. Rispetto a questa discrezionalità il singolo armatore non ha quindi alcun poter di proporre soluzioni unilaterali e tantomeno di imporre all’autorità marittima scelte diverse da quella che essa ha ritenuto di assumere nell’interesse generale della sicurezza della navigazione. Cionostante sono state nuovamente impugnate dinanzi al Consiglio di Stato le sentenze rese dai Tar. La strategie 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. È quindi essenziale continuare a difendere i provvedimenti delle capitanerie di porto e del Ministero.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



Leo Morolla

This entry was posted on Wednesday, April 13th, 2022 at 12:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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

pings are currently closed.