

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nella relazione di Bunicci (Fedepiloti) la nuova tariffa, il Ponte sullo Stretto e la preoccupazione sul calo dei traffici

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 17th, 2024

Di seguito un breve estratto della relazione intitolata “Sicurezza produttiva – Piloti del porto: dialogo sui rischi, infrastrutture e strumenti” presentata dal presidente Roberto Bunicci alla 77ma assemblea generale della Federazione Italiana Piloti dei Porti andata in scena a Roma.

“Gentili Autorità Civili e Militari, esponenti del mondo politico Nazionale, graditissimi ospiti, rappresentanti del Cluster Marittimo, colleghi tutti ed amici, a tutti Voi anche per quest’anno il benvenuto alla 77° Assemblea Annuale della Fedepiloti.

Appuntamento questo che come di consueto, vuole essere un momento di incontro e di riflessione per la categoria tutta, ma anche una occasione di confronto con le Autorità, le Istituzioni e gli operatori portuali.

[...] Confidando in una soluzione diplomatica che riporti quanto prima ad una tregua nei conflitti e di conseguenza alla piena e libera fruizione del canale di Suez, il nostro Paese sconta comunque una distribuzione di più porti diffusi in quasi tutte le Regioni rivierasche, che per natura e struttura, mal si conciliano con il crescente aumento delle dimensioni navali. Partendo da questo dato di fatto, realizziamo che sempre più frequentemente sono necessari nuovi ed evoluti sistemi di valutazione dei rischi per le necessarie misure di mitigazione degli stessi. Tutto questo, chiaramente finalizzato a garantire il massimo grado di fruizione operosa dei porti nazionali, entro una doverosa cornice di miglior sicurezza possibile.

Breve cenno economico e tariffario.

Come già ribadito nella scorsa relazione gli esercizi finanziari funestati dal Covid-19 hanno messo a dura prova la categoria dei Piloti. In alcuni porti le perdite hanno toccato il 50%, accompagnate da un contestuale incremento dei costi, perdite per le quali non sono stati utilizzati finanziamenti e contributi extra.

Il 2023 ha invece invertito la rotta economica generando una diffusa ripresa dei traffici che accompagnata dal rinnovo tariffario 2023/2025 ha permesso di re-cuperare, anche se solo in parte, le maggiori perdite degli anni scorsi.

Come noto a tutti il valore inflattivo del 2022 è stato del +11.30% mentre i valori programmati per il 2023, 2024 e 2025 sono stati indicati rispettivamente pari al +4.30%, +1% e +1.30%. Indici questi, che avrebbero permesso di recuperare, così come indicato nella relazione economico finanziaria, un incremento dell'Eb pari al +18.8%.

In ogni caso la categoria dei Piloti, sempre in una cornice di collaborazione e attenzione anche nei confronti delle esigenze dell'Utenza, con la sapiente regia Ministeriale nella guida del tavolo tariffario, ha unilateralmente ridotto l'incremento previsto dell'Eb dal +18.8% al +14.92%. Decisione questa che ha permesso di ridurre l'incremento medio ponderato nazionale dal +10,50% al +7,91%. Valore quest'ultimo al lordo dell'effetto riduttivo dovuto alle auto-strade del mare.

Purtroppo, dopo il conflitto in Ucraina, la crisi del Mar Rosso sta severamente colpendo i trasporti e la logistica, impattando su tutta l'economia. Le tensioni in quella regione legati agli attacchi dei ribelli Houti, stanno generando una trasformazione negli assetti logistici globali. I transiti delle navi, attraverso il canale Suez, come a tutti noto, si sono ridotti di quasi il 40%, dando un duro colpo al sistema Italia, visto che, attraverso questa infrastruttura, transita una consistente parte del nostro interscambio commerciale marittimo.

Infatti, dopo un positivo incremento dei traffici registrato nel 2023, anche per il nostro piccolo osservatorio economico, si rilevano diminuzioni di traffico e fatturato, già nei primi mesi del 2024. Chiaramente la geopolitica soffoca la ri-presa e con buona probabilità il 2024 sarà peggior del 2023.

La situazione dei traffici marittimi tra l'Italia e il mondo

Pur nella necessaria sintesi che questo appuntamento annuale ci impone, come categoria, non possiamo esimerci dall'esprimere alcuni commenti e alcune preoccupazioni sulla situazione dei traffici marittimi che interessano il nostro Paese, negli attuali scenari globali.

[...] Il sostanziale blocco dei traffici con il Mar Nero, determinato dall'aggressione dell'Ucraina da parte della Russia, ha avuto un impatto anche sul naviglio da e per l'Italia. Le analisi si focalizzano soprattutto sulle conseguenze della guerra per i traffici e per le infrastrutture portuali dei due Stati in conflitto. È chiaro, tuttavia, che una così severa diminuzione degli scambi da e verso il Mar Nero colpisce anche i nostri porti e soprattutto quelli, specie in Adriatico, maggiormente interessati a quella rotta del trasporto marittimo.

Ancor più preoccupante è però l'impatto della crisi mediorientale che ha coinvolto com'è noto il naviglio in transito sul Mar Rosso. L'aumento dei costi e dei rischi collegati alla navigazione in questo braccio di mare sono noti, e i dati disponibili ci dicono che, rispetto alle prestazioni del primo trimestre 2023, quelle dei primi mesi dell'anno sono decisamente scese, con un decremento registrato sul 50% delle Corporazioni. Il traffico del Canale di Suez ha dimostrato di essere resiliente anche di fronte alla pandemia e alla guerra in Ucraina, ma la sfida di questi mesi presenta novità preoccupanti rispetto al passato.

[...] Queste circostanze, tuttavia, impongono ulteriori e più ampie riflessioni: il principio di realtà ci dice che, in meno di due anni, il Mediterraneo passa da crocevia dei traffici mondiali, a "lago chiuso" per due terzi (Suez e Bosforo), almeno per una parte, degli usuali flussi di traffico. Il nostro Paese non ha ovviamente responsabilità in tutto questo, ma può esserne fortemente pregiudicato. Su un piano geopolitico, se si aggiunge anche la situazione dei valichi alpini, si comprende come l'Italia possa avere elementi di fragilità alquanto significativi dal punto di vista

degli scambi commerciali, e comparativamente anche più significativi di altre nazioni europee.

Ponte sullo Stretto

Tra le importanti questioni che meritano un cenno da parte nostra in questa ricorrenza annuale, un piccolo spazio va dedicato anche al ponte sullo Stretto di Messina, il cui progetto ha avuto una potente accelerazione proprio in questo ultimo anno.

Anche qui, la nostra visione è quella da Piloti di navi, e cioè di tecnici che aiutano il loro movimento nei porti e nelle acque difficili, come sono quelle dello Stretto, nel quale, com'è noto, il pilotaggio è obbligatorio da molti anni.

La posizione della categoria, che ringrazia per essere stata coinvolta in alcuni pertinenti tavoli tecnici, è ovviamente di massimo rispetto e attenzione nei confronti del progetto e della realizzazione di un'infrastruttura unica al mondo. Proprio per questo, siamo orgogliosi di poter contribuire su alcuni aspetti tecnico-nautici dove possiamo esprimerci per esperienza diretta. Stiamo raccogliendo elementi utili allo scopo, fra cui i dati sulle reali altezze delle navi che transitano attualmente, al fine di costituire un *database* utile a chi dovrà valutare la precisa quota di franco navigabile da garantire.

Vogliamo evidenziare le specificità di quel tratto di mare, caratterizzato tra l'altro da forti correnti, proprio in concomitanza degli specchi acquei, sopra i quali è progettata la posa del ponte. Le navi in transito longitudinale in parti-colar modo nella direttrice Sud/Nord dovranno accostare in prossimità della struttura, con possibili movimenti naturali di scarroccio e deriva di cui tener conto. Fattori meteo-marini ed esigenze di navigazione, consigliano poi di impegnare le acque dello Stretto a una certa velocità, elemento questo, che amplifica le attenzioni da riservare al transito in piena sicurezza. Queste sono alcune delle valutazioni tecniche che hanno a nostro avviso rilievo e meritano di essere analizzate al fine di individuare le migliori soluzioni, atte a prevedere le caratteristiche e i limiti di navigabilità dello Stretto, durante la costruzione ed una volta posato il ponte.

Esistono ad oggi un enorme numero di ponti in tutto il mondo, interessati da flussi di traffici marittimi al di sotto di essi, rimaniamo pertanto fiduciosi nelle disposizioni che saranno individuate dalle competenti Autorità.

Doveroso un accenno al recente ed immane incidente nei pressi del porto di Baltimora con il crollo di parte del ponte Francis Scott Key, e le conseguenti perdite di vite umane. Aldilà di quanto emergerà dalle inchieste, eventi come questo ci insegnano quanto una semplice avaria nave possa essere devastante. Ed ancora una volta, a dimostrarci, se mai ce ne fosse bisogno, che un disastro è enormemente più oneroso dei costi relativi alla sicurezza della spedizione nautica. Come Piloti siamo e saremo, come sempre, a disposizione dell'Amministrazione Marittima, per qualsiasi contributo tecnico fosse ritenuto necessario od opportuno.

Regolamento di funzionamento delle Corporazioni dei Piloti.

Passando ad altro argomento vorrei ricordare che il MIT con nota datata 14/03/2024 ha predisposto uno schema di Regolamento di funzionamento delle Corporazioni, nel quale sono trattati gli argomenti e le materie che detto Regolamento deve contenere. Schema che sarà trasmesso dalle Capitanerie di porto alle Corporazioni per gli adempimenti di competenza.

Nel merito, riteniamo che l'adozione del Reg. di funzionamento per le Corporazioni, è un passaggio fondamentale per caratterizzare meglio la loro governance, ferma la loro natura di enti pubblici come definiti dal Codice della Navigazione.

In particolare, detto Regolamento, dispone una disciplina complementare al quadro legislativo in essere, con riguardo ai rapporti giuridici che si instaurano tra i Piloti e tra questi e le Corporazioni stesse. Alcune disposizioni sono dedicate ai temi della sicurezza nei luoghi di lavoro e alla formazione, sia professionale, sia in materia di salute e sicurezza sul lavoro e alla gestione delle malattie e degli infortuni. Ancora, vi sono disposizioni funzionali a disciplinare la gestione patrimoniale e contabile, con previsioni volte a uniformare, nella massima misura possibile, le prassi adottate con riferimento alla comproprietà dei beni in uso al Corpo, alla liquidazione delle quote di comproprietà dei Piloti uscenti, alla gestione del TFS e all'attività di amministrazione della Corporazione.

[...] Desidero ringraziare sentitamente l'intera categoria dei Piloti per aver concluso l'anno di proficua attività, senza nessun sinistro marittimo significativo e soprattutto senza alcun infortunio grave fra i Piloti. A riprova quindi, che la cultura della sicurezza, le buone pratiche e le esperienze di chi opera 24/7 nei nostri porti creano un insieme vincente.

Consentitemi in ultimo di farmi interprete dei sentimenti di considerazione e gratitudine, nei confronti del Direttivo e degli impiegati della Federazione e del Fondo, per il loro impegno e l'attaccamento al lavoro e l'apprezzabile collaborazione al fianco dei bisogni della categoria.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, April 17th, 2024 at 9:30 am 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.