

DA ENERGIE DIVERSE, UN'ENERGIA UNICA.

Con le soluzioni di Plenitude
e i servizi di mobilità di Enilive,
nella famiglia Eni hai sempre
tutta l'energia di cui hai bisogno.



www.portoravennanews.com

monthly

porto di ravenna

il porto dell'Emilia Romagna

FOCUS

77^a Assemblea Nazionale

FEDEPILOTI

Roma, 16 aprile 2024

SICUREZZA PRODUTTIVA



PILOTI D

dialogo sui rischi, infr

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

ROBERTO BUNICCI

Presidente Fedepiloti, Capo Pilota del Porto di Ravenna

Gentili Autorità Civili e Militari, esponenti del mondo politico Nazionale, graditissimi ospiti, rappresentanti del Cluster Marittimo, colleghi tutti e 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 un'occasione di confronto con le Autorità, le Istituzioni e gli operatori portuali.

Come abbiamo ascoltato nel video di apertura dei lavori, la supremazia nel controllo dei mari è da sempre nelle strategie delle nazioni più ambiziose e consapevoli che dal governo dei traffici marittimi derivano fattori fondamentali per gli scambi commerciali globali e le conseguenti ricadute in termini economici. L'Italia ha coscienza crescente che dalla capacità di essere protagonisti nei mari ne deve derivare conseguentemente la cura e lo sviluppo dei propri porti, crocevia naturale dei grandi flussi Oriente-Occidente. L'Italia è sostanzialmente contraddistinta da due vie d'acqua, quella Adriatica e quella Tirrenica, rispettivamente collegate alle reti TENT-T, Baltico Adriatico e la Reno Alpi, ma è soprat-



EL PORTO

strutture e strumenti

tutto baricentrica in un Mediterraneo, riprendendo le parole di Papa Francesco, “culla di civiltà e di vita”, che ahinoi è oggi area di due gravi conflitti che stanno rendendo, almeno in parte, il Mediterraneo un mare chiuso a Levante per il conflitto Russo-Ucraino e nel Meridione per la deviazione di parte dei flussi via Capo di Buona Speranza.

Confidando in una soluzione diplomatica che riporti quanto prima a 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 C-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 recuperare, 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 ed attenzione, anche nei confronti delle esigenze dell'Utenza, con la sapiente regia Ministeriale nella guida del tavolo tariffario, ha unila-



teralmente 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 autostrade del mare.





4

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 legate 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 (ad oggi gli ultimi dati indicano -17% di navi nei porti italiani).

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 ripresa e con buona probabilità il 2024 sarà peggiore del 2023.

Sempre in tema di organizzazione interna della nostra Federazione, mi corre obbligo ricordare il nuovo sistema di raccolta e digitalizzazione dei dati che la Federazione ha adottato (rendiconti, fatturati, statistiche), coinvolgendo direttamente tutte le Corporazioni, nonché la digitalizzazione del rilascio dei Security Pass, resa possibile dopo una disponibile concertazione ed una istruttoria tra MIT, Comando Generale e la partecipazione dei soggetti interessati.

È stato inoltre rinnovato il Protocollo Tecnico di intesa tra il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera e la Federazione Italiana dei

Piloti dei porti, per la disciplina delle attività di supporto alla gestione delle emergenze in mare ovvero per l'addestramento di Piloti marittimi elitrasportati.

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 motivo è semplice, ed è la constatazione dell'impatto sui porti italiani dei conflitti in Ucraina e in Medio Oriente, come prima accennato. Nulla, si badi, rispetto alla tragedia immane che i popoli interessati stanno soffrendo, ma in questa sede, evidentemente, dobbiamo attenerci ai temi marittimi e portuali.

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 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. Non solo perché si scopre che gruppi armati possono usare la minaccia ai traffici marittimi come enorme amplificatore dei propri messaggi su scala globale, ma perché verosimilmente nessuno si aspettava l'apparente facilità con cui ciò potesse avvenire.

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 esse-

re 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 particolar 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, per individuare le migliori soluzioni atte a prevedere le caratteristiche e i limiti di navigabilità dello Stretto durante la costruzione e 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 e 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.

E 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, sia un passaggio fondamentale per caratterizzare meglio la loro governance, ferma la loro natura di enti pubblici come definiti dal Codice della Navigazione.

In particolare, questo 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. Alcune disposizioni sono dedicate alla 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 proprietà dei beni in uso al Corpo, alla liquidazione delle quote di proprietà dei Piloti uscenti, alla gestione del TFS e all'attività di amministrazione della Corporazione. Infine, una disposizione di chiusura richiama i principi etici del Pilota nell'ottica di porre in risalto i valori di correttezza, collaborazione, lealtà, integrità e rispetto, cui il Pilota ispira le proprie azioni e i propri rapporti coi colleghi e con il Corpo Piloti. Il richiamo è, di fatto, ancora una volta alla coesione tra i Piloti, condizione fondamentale dinanzi alle crescenti sfide che la categoria si trova a fronteggiare.

In conclusione, riteniamo che, nei limiti consentiti dalla legge, l'adozione di regole di funzionamento comuni costituisca un ulteriore passo verso l'unità e il rafforzamento della categoria, sia livello locale che nazionale.

Per concludere desidero ancora una volta esprimere a nome di tutta la categoria un vivo ringraziamento:

- ai dirigenti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la solerte disponibilità per le problematiche che interessano il pilotaggio;

- al Comando Generale delle Capitanerie di porto, a tutti i suoi uomini e donne per la faticosa attenzione sempre dimostrata nei confronti della categoria, a cui offre quel supporto tecnico che contribuisce nel più ampio quadro del ruolo svolto dall'Autorità Marittima, a delineare i profili di quella "sicurezza produttiva" espressione di garanzia e presupposto di sviluppo coerente e piena operatività del porto;

- alle Autorità di Sistema portuali per il lavoro di programmazione, promozione e pianificazione dei porti;

- e infine un ringraziamento particolare a Confitarma, Assarmatori e Federagenti per la costruttiva partecipazione alla configurazione del servizio e per la necessaria partecipazione alla determinazione, da parte della Pubblica Amministrazione, della regolazione tariffaria del servizio.

Ringraziamo infine i nostri amici ormeggiatori e rimorchiatori per la preziosa collaborazione che ci garantiscono quotidianamente in tutti i porti Italiani.

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 attaccamento al lavoro e l'apprezzabile collaborazione al fianco dei bisogni della categoria.



Sistemi scientifici ed evoluti per VALUTARE IL RISCHIO

Saluto le autorità, i colleghi e i rappresentanti delle Corporazioni dei Piloti oggi intervenuti, ringraziandoli per l'impegno che pongono nel loro quotidiano operare per la sicurezza e l'efficacia dei nostri scali portuali, tanto nelle situazioni ordinarie che nelle emergenze in un costante sforzo corale che li vede in prima linea al fianco e a supporto dei Comandanti dei porti per assicurare la necessaria cornice di sicurezza alla navigazione e alle manovre.

Devo riconoscere che avete scelto un bellissimo slogan per l'incontro di quest'anno, la sicurezza produttiva, due parole molto care a un mio predecessore, l'Ammiraglio Angrisano, e che ben sintetizzano l'impegno quotidiano di tutte le componenti pubbliche e private nei porti.

Il legame che unisce, nel comune obiettivo della sicurezza globale dello scalo, l'Autorità Marittima e la Corporazione dei Piloti e in più in generale tutti i Servizi tecnico nautici rappresenta il vero valore aggiunto del nostro sistema di regolazione e disciplina.

Un sistema che tutti noi sappiamo incentrato su valori e criteri marcatamente pubblicistici e che ha saputo ben dimostrare la centralità del suo ruolo rispetto alle spinte privatistiche successive all'entrata in vigore del regolamento europeo del 2017 relativo appunto alla fornitura dei servizi portuali nei porti.

Su questo è stato sottolineato proprio da noi, dal Comando Generale, a ogni livello, il ruolo essenziale e



Amm. Isp. NICOLA CARLONE
Comandante Generale Corpo delle Capitanerie
di Porto Guardia Costiera

insostituibile che i servizi tecnico nautici rivestono collegato alla delicata posizione di garanzia che l'articolo 81 del Codice della Navigazione affida al Comandante del porto ponendo il tema della necessità di elevati requisiti di affidabilità, specializzazione e capacità tecniche dei prestatori di questi servizi pur nel necessario rispetto dei canoni di trasparenza e libero accesso al mercato.

Il contributo tecnico specialistico delle scelte del Comandante del porto, specie se in situazioni di emergenza, è un fattore direttamente strumentale al pieno esercizio della complessa responsabilità che ci viene affidata. Nella consapevolezza dei punti di forza che tradizionalmente esprime il sistema italiano di regolazione dei servizi tecnologici che pone da sempre al centro il bene pubblico incompressibile della sicurezza.

Ci siamo imposti con i Piloti e con i Servizi tecnico nautici un impegno quotidiano per migliorare quel gradiente di sicurezza e per ricercare soluzioni a fronte di problemi nuovi, per essere sempre pronti ad affrontare con approccio intelligente le sfide che si presentano in un mondo che evolve velocemente. Le nuove tendenze dello shipping, anche quelle che vanno verso una connotazione tecnologica sempre più spinta, non possono comunque indurre a perdere di vista la centralità del ruolo direttivo dell'uomo, della professionalità e dell'esperienza maturata sul

campo. In una parola, del fattore umano.

Lo abbiamo già sperimentato in questi anni con il gigantismo navale, un fenomeno indotto dalla globalizzazione dei mercati e dalle dinamiche dei cicli logistici. Una novità rispetto alla quale senza un approccio rinnovato, attento e rigoroso alle tematiche della sicurezza il nostro sistema portuale avrebbe registrato forti difficoltà, stante le sue ataviche criticità sotto il profilo infrastrutturale.

In questo senso colgo il suo stimolo, caro Presidente Bunici, ad approfondire il tema della valutazione del rischio nei nostri porti attraverso l'uso di sistemi scientifici ed evoluti che l'attuale progresso tecnologico mette a disposizione.

Si tratta di un'evoluzione ormai necessaria in porti che ambiscono ad essere sempre più competitivi, un upgrade al gradiente di sicurezza delle operazioni portuali che diventa complementare al fattore umano

silenza nel trasporto marittimo. Quel concetto che dovrebbe imparare a sviluppare per prevenire qualsiasi interruzione o temporanea sospensione di porti, spedizioni via mare e catene di approvvigionamento. A tal riguardo abbiamo completato a Livorno la prima sperimentazione sulla tecnologia 5G Maritime autonomous Surface ship, un progetto molto innovativo che si inserisce in un programma di sviluppo tecnologico più ampio rivolto alla digitalizzazione e all'automazione dei porti e all'interfaccia tra tutti gli attori portuali e l'ambiente nave.

Un progetto che si affianca all'impegno dell'Autorità Marittima sulla strada della modernizzazione, della semplificazione, standardizzazione e digitalizzazione degli adempimenti amministrativi connessi all'arrivo delle navi per facilitare lo scambio automatico di informazioni riguardante la sicurezza della navigazione.



e che certamente ci consentirà di migliorare l'attrattività dei nostri porti.

Non c'è dubbio, infatti, che le nuove tecnologie nei prossimi anni irromperanno in maniera sempre più penetrante nei collegamenti bordo-terra e con esse dovremo necessariamente confrontarci, prima tra tutte le realizzazioni di navi autonome. È la necessaria conseguenza della maggiore attenzione che tutte le amministrazioni marittime stanno dedicando alla valutazione degli impatti della interruzione più o meno prolungata delle linee di distribuzione e alla conseguente gestione dei rischi.

Il dialogo costante e la collaborazione continua tra tutti gli attori portuali e marittimi e la diffusione di nuove tecnologie, quali navi autonome, servizi portuali automatizzati, digitalizzazione dello scambio di informazioni e semplificazione dei processi, sono stati individuati quali principali strumenti della re-

Le nuove tecnologie però non sono solo velocizzazione dei traffici e semplificazioni di procedure ma sono anche terreno fertile per lo sviluppo di quella sicurezza produttiva che oggi avete voluto mettere al centro delle vostre riflessioni.

La sicurezza come noi la intendiamo, e che rappresenta il faro del nostro lavoro asseconda e facilita le logiche del mercato, riveste un ruolo complementare ma imprescindibile per lo sviluppo degli scali non certo come limite astratto ma come un fattore di crescita, vera garanzia di sviluppo sicuro dei nostri porti. Una sicurezza che non trascura le esigenze di economicità ed efficienza delle attività portuali, aspettative legittime queste degli operatori, e che quindi non frena ma favorisce la competitività del sistema portuale definendone positivamente la qualità dell'offerta.

Per questa ragione ribadisco come una mantra che senza sicurezza e senza cultura di sicurezza non vi

può essere il vero sviluppo economico e la vera crescita.

Oggi l'attuale sistema che vede lavorare i servizi tecnico nautici in perfetta sinergia con l'Autorità Marittima rappresenta per tutti la garanzia che il sistema porto sa operare in piena efficienza e sicurezza.

Si tratta di un quadro normativo e giurisprudenziale ormai consolidato e chiaro, che si fonda sul ruolo di garanzia e regolamentazione rappresentato dall'Autorità Marittima in sinergia e armonia con l'Autorità di Sistema Portuale e con gli operatori dei Servizi tecnico nautici. Uno sforzo corale e concorde che rende i nostri porti operativi h 24 e fattore di crescita per il Paese.

È stata una scelta consapevole e lungimirante quella del legislatore, sia ottant'anni fa quando è stato scritto il Codice Navigazione sia più recentemente con la riforma del 1994: la responsabilità decisionale e la

de per garantire la salvaguardia della sicurezza.

Da qui nasce, come ha ricordato il presidente, il Protocollo d'intesa per la disciplina delle attività di supporto alla gestione dell'emergenza in mare recentemente rinnovato per un ulteriore triennio finalizzato ad assicurare un'efficace risposta a eventi che possono pregiudicare la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino mediante principalmente l'imbarco di Piloti dei porti sui mezzi aerei del corpo e il loro verricellamento a bordo del mezzo in difficoltà. Permettetemi infine di esprimere un auspicio che nasce dalla riflessione di come i Piloti siano una componente chiave chiara e strategica delle fortune degli scali marittimi italiani.

Penso davvero che una categoria di professionisti del mare come la vostra che rappresenta l'avamposto della sicurezza dei porti sia il primo anello della catena della logistica portuale, dovrebbe poter esprimere



competenza prioritaria in materia di sicurezza sono rimaste in capo all'Autorità Marittima, terza rispetto agli interessi di mero sviluppo commerciale dello scalo portuale, legittimi anch'essi, cioè a un'Autorità capace di mantenere in equilibrio l'interesse pubblico per la tutela del bene primario della sicurezza con le esigenze come, si è già detto prima, di economicità delle attività portuali.

Ecco perché mi piace ripetere che l'Autorità marittima solo grazie all'ausilio dei servizi tecnico nautici si fa carico ogni giorno e contribuisce in sinergia con gli altri attori del sistema al superamento dei limiti infrastrutturali dei nostri porti valorizzando gli spazi portuali, riducendo i tempi di attesa, aumentando l'operatività delle navi di flussi legati alle movimentazioni delle merci in porto.

È una collaborazione, quella con i Piloti, che travalica anche gli spazi portuali e si arricchisce di ulteriori sfi-

una sola voce autorevole e qualificata nelle sue interlocuzioni a tutela delle stanze del settore.

Per l'Autorità Marittima, che insieme al Ministero e l'Autorità di Sistema Portuale regola e presiede alla disciplina dell'obbligatorietà dei servizi, definisce le modalità di fissazione dei criteri e dei meccanismi di formazione delle tariffe e in generale vigila sull'organizzazione dei vostri servizi, è fondamentale sapere di poter contare su una rappresentanza compatta e coesa che si pone in modo proattivo quale interlocutore leale e qualificato dell'Amministrazione. Spero che su questo punto ci possano essere margini per una riflessione nei prossimi mesi. Concludendo, auguro alle Corporazioni dei Piloti e alla vostra Associazione un futuro prospero.



TRASPARENZA ED ECONOMICITÀ senza diminuire la sicurezza



PATRIZIA SCARCHILLI

Direttore Generale per il mare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ho ascoltato con molta attenzione la relazione del Presidente e le preoccupazioni manifestate per la recrudescenza degli eventi bellici, soprattutto in questo momento con l'attacco a Israele da parte dell'Iran. La crisi del Mar Rosso è particolarmente attenzionata dall'Amministrazione, tenendo conto degli effetti che implica per i traffici nel Mediterraneo e in particolare per il nostro Paese stante la nostra posizione nel Mediterraneo, mare di transito dall'Oriente all'Occidente attraverso i canali di Suez e Gibilterra e specie come si è detto per i porti dell'Adriatico maggiormente colpiti dalla crisi orientale.

L'Italia è caratterizzata dalla presenza di numerosi porti, che per la conformazione della costa spesso rendono difficili le manovre per permettere alle navi di entrare in porto anche in ragione delle loro sempre maggiori dimensioni rispetto alla realtà orografica del Paese.

Ecco perché l'amministrazione in questi anni gli ultimi anni ha messo a disposizione dei porti e delle Autorità di Sistema Portuale quasi quattro miliardi di risorse per poter superare i gap infrastrutturali che finora hanno caratterizzato il nostro Paese e per assicurare alle navi in ingresso nei porti minori difficoltà ponendo anche l'attenzione a quelle che sono i cambiamenti del clima e quindi all'innalzamento dei mari.

Ringrazio tutti i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, perché stanno portando avanti con un grande sforzo le attività per la realizzazione delle opere in tempi rapidissimi per raggiungere l'obiettivo del PNRR del 2026.

Voglio ringraziare sicuramente la nuova governance di Fedepiloti che ha dimostrato di saper ascoltare l'amministrazione, di avviare un dialogo costruttivo per favorire il raggiungimento degli obiettivi di trasparenza ma anche di economicità del servizio senza però diminuire la sicurezza soprattutto per i Piloti come che è emerso nel corso dei lavori dell'ultima istruttoria tariffaria del biennio 23/25.

Si è parlato di digitalizzazione e l'Amministrazione ha messo a disposizione delle Autorità di Sistema Portuale anche sedici milioni di euro per rendere più sicuri i traffici sia lato mare sia lato terra.

Una delle novità introdotte in questo periodo è lo schema di regolamento di funzionamento delle corporazioni che è stato trasmesso a febbraio dalla direzione generale a tutte le Capitanerie di Porto attraverso il quale sono state definiti in maniera più chiara e trasparente i rapporti tra i Piloti e la Corporazione e nei quali si indica una disciplina che nel rispetto dell'autonomia dell'assemblea dei Piloti può essere adeguata alle specifiche esigenze concrete delle Corporazioni stesse in linea col quadro normativo nel quale si inserisce.

Ciò per rafforzare il ruolo di quanti operano in questo importante settore attraverso il nuovo Regolamento complementare la normativa del Codice della Navigazione che pur avendo, come sappiamo, più di ottant'anni continua ancora a regolare tutto il settore marittimo e portuale dimostrando di essere ancora attuale.

Particolarmente importante ritengo sia la regolazione della sicurezza sul luogo di lavoro, un tema che ha l'attenzione dell'Amministrazione su cui abbiamo un tavolo aperto. Altro aspetto tracciato nel regolamento è quello della formazione, determinante per evitare gli incidenti sul luogo di lavoro così come l'informazione sulla dotazione della sicurezza per i lavoratori.

Con il Regolamento si è poi voluto disciplinare la proprietà dei mezzi nautici e gli altri beni in uso alla Corporazione e le modalità per la liquidazione della quota di proprietà per superare alcune difformità che sono state rilevate nell'ambito dell'attività di vigilanza condotta dall'Amministrazione.

Guardando al futuro, i prossimi passi da fare sono quelli di una revisione delle norme sul regolamento al Codice della Navigazione, siamo riusciti dopo un po' di tempo a farlo per gli Ormeggiatori ora è il momento di farlo anche per i Piloti per rendere le regole del pilotaggio più attuali rispetto alla realtà in continua evoluzione. Si pensi alle nuove navi senza equipaggio di cui si è parlato recentemente in un incontro al comando generale e quindi sull'importanza di questi cambiamenti per la vostra professione e per quella di tutti coloro che operano nel settore dei servizi tecnico nautici.





On. EDOARDO RIXI
**Vice Ministro del Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti**

passa attraverso le vie marittime IL FUTURO DEL NOSTRO PAESE

Per me è un onore essere qui, cerco di non mancare mai a questa assemblea nazionale perché credo che i piloti italiani rappresentino un'eccellenza assoluta a livello internazionale, perché nei porti italiani la capacità dei piloti ha dovuto supplire alle carenze infrastrutturali.

Senza di voi il sistema portuale nazionale non riuscirebbe a fare traffici che sta facendo con difficoltà con una situazione geopolitica complessa.

Ringrazio ovviamente la guardia costiera, perché rappresenta un elemento istituzionale qualificante nel sistema marittimo nazionale.

Il Comitato interministeriale di sicurezza marittima sta valutando tutte le condizioni per contenere i danni negativi che crisi come quello attuale del Mar Rosso può generare sui nostri traffici e anche sul nostro armamento.

È chiaro che è uno dei due accessi del Mediterraneo

per noi fondamentale. Siamo il più grande Paese europeo che ha tutte le coste nel Mediterraneo, perché sia la Spagna che la Francia hanno anche coste atlantiche, e ovviamente chi oggi soffre di più sono i porti dell'Adriatico dove abbiamo dei cali di traffico particolarmente rilevanti, sul Tirreno soffriamo di meno.

L'approvvigionamento dell'intero sistema produttivo europeo, avendo contemporaneamente chiuso anche le frontiere a est per i traffici terrestri, passa oggi esclusivamente dalle vie marittime. Quindi oggi tenere aperti i porti italiani, tenerli in condizioni di sicurezza e gestire le tensioni degli scali con attenzione e con consapevolezza rappresenta un elemento determinante non solo per la catena logistica nazionale ma per l'intera catena logistica europea.

Per questo ci stiamo occupando anche di vari temi, tra cui il fondo esodo per quanto riguarda il lavoro portuale.

La nostra consapevolezza deve essere che non possiamo avere normative sul mare diverse da quelle di altri Paesi, in caso contrario il sistema occidentale che si regge sul traffico marittimo e la nostra capacità industriale a livello continentale rischiano di non poter essere garantiti in qualsiasi situazione.

Oggi sta all'Italia far capire quali sono le necessità di un'economia del mare che in quanto globale deve avere navi che siano in grado di cambiare le proprie rotte senza avere problemi legati a carburanti o altro.

La riforma della portualità serve e deve essere condivisa, non fatta in campagna elettorale e non deve essere uno strumento per evidenziare le differenze ma per trovare basi comuni, deve essere uno strumento che ci permetta di efficientare il sistema logistico nel complesso. Quindi non solo dei porti ma anche degli interporti e dei sistemi di collegamento verso l'interno.

Ci deve consentire sostanzialmente di mantenere e valorizzare il know how che abbiamo, che rappresenta un patrimonio che ci è stato tramandato quindi noi dobbiamo essere in grado anche di tramandarlo ai nostri figli e questo è uno dei temi più importanti. Ci auguriamo che nel tempo più breve possibile la situazione del Mar Rosso si semplifichi, ma sono variabili oggettivamente indipendenti e noi dobbiamo garantire il traffico al nostro paese in qualsiasi scenario e questo lo si può fare solo se c'è consapevolezza da parte di tutti.

È evidente che la grande scommessa che abbiamo di fronte è quella di presentarci come un paese che mantiene la sua flessibilità ma che ha oggettivamente una capacità a livello nazionale di far sintesi e di proporsi a livello europeo come un unico soggetto.

Garantire l'approvvigionamento dei traffici da parte dei porti italiani consentirà al nostro Paese di ottenere una reputation a livello internazionale positiva e questo per noi è fondamentale per andare incidere a livello europeo sulle norme che si presenteranno e anche su alcune che sono state decise.

Sono assolutamente convinto che il futuro del nostro Paese passi attraverso le vie marittime e dovremmo potenziare il sistema del marebonus delle autostrade adriatiche e tirrenica anche perché siamo di fronte a una strutturazione del Paese che durerà anni e comporterà in una prima fase ovviamente una riduzione della capacità di trasporto su gomma e su ferro o comunque non un aumento considerevole almeno fino al 2030/2032.

Questo vuol dire che se vogliamo crescere dobbiamo farlo sul mare e questo significa accompagnare l'armamento, cercare di tenere una sinergia anche tra gli armatori e una pace sugli scali non a discapito della qualità del lavoro ma in un'ottica di sinergie utili.

I temi fondamentali per noi sono anche di rivedere dopo la pausa elettorale il tema delle riforme, condiderlo innanzitutto con gli stakeholder poi anche a livello politico e trovare una sintesi che non può essere la vittoria di uno sugli altri, ma una base comune dove ripartire a un livello più elevato.

Le dimensioni delle navi negli ultimi quarant'anni sono completamente cambiate, ma noi negli ultimi quarant'anni non abbiamo completamente cambiato le infrastrutture portuali. A questo problema si affianca quello dei cambiamenti climatici che richiedono infrastrutture in grado di resistere in qualsiasi situazione. Ma la certezza è che non vogliamo far correre rischi non solo ai traffici ma nemmeno a chi quelle navi le deve manovrare e in quei porti ci deve lavorare.

Il problema è che dobbiamo ancora costruire il rapporto tra le comunità industriali e gli operatori, i nuovi italiani, i giovani che si affacciano al mondo del lavoro del settore marittimo che potrebbe garantire una grande occupazione nel nostro Paese.

Oggi siamo in un momento particolare, in cui il nostro Paese deve dimostrare una maturità che ci è richiesta innanzitutto dalle condizioni che si sono generate negli ultimi anni. Il sistema portuale italiano ha dimostrato prima una capacità incredibile di reagire al Covid poi ha resistito al rincaro dei costi dei carburanti e dell'energia dovuti alla crisi in Ucraina e alla chiusura a singhiozzo del canale di Suez che diventa un elemento su cui rischiamo di dover fare i conti anche dal punto di vista della filiera logistica nazionale.



77° ASSEMBLEA NAZIONALE FEDEPILOTI



SICUREZZA PRODUTTIVA

"Piloti del porto: dialogo sui rischi,
infrastrutture e strumenti"



Roma | 16 Aprile 2024
Grand Hotel Plaza | Ore 9:30

PANEL

Il Rischio, strumenti di valutazione e mitigazione

CF (CP) **Nicola Stasi** *Esperto del Comando Generale
Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera*

Mario Zanetti *Presidente Confitarma*

Roberto Bunicci *Presidente Fedepiloti*

Dario Cangelosi *Cetena S.p.A. - Esperto Port Assessment*

Rodolfo Giampieri *Presidente Assoport*

TAVOLA ROTONDA

Costruire la sicurezza nei porti

Giuseppe R. Tomasicchio *Università del Salento
Strutture di missione PNRR della P.C.M.*

Stefano Messina, *Presidente Assarmatori*

Pino Musolino *Presidente Medports Association*

Alessandro Ferrari *Direttore Assiterminal*

Voce alle istituzioni

Sen. **Raffaella Paita** *Senatrice della Repubblica AIV*

On. **Maria Grazia Frijia** *Deputata FDI | componente
Commissione IX trasporti*

On. **Valentina Ghio** *Deputata PD | componente
Commissione IX trasporti*

I contributi al dibattito



Gli strumenti di analisi

NICOLA STASI

Esperto Comando Generale Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera

In ambito marittimo, dobbiamo parlare di gestione del rischio più che di analisi del rischio, facendo riferimento a una serie di strumenti e pratiche che consentono di mantenere il rischio entro il livello Alarp che tutti riconoscono come accettabile. Come raccomandato dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) l'approccio da seguire è quello del Formal Safety Assessment (FSA) che consente un'analisi dettagliata dei rischi e una valutazione costi-benefici passo dopo passo.

Analisi che non può essere fatta da un solo soggetto. Per prendere le giuste decisioni occorre valutare il rischio dal punto di vista quantitativo e qualitativo.

Il primo approccio utilizza dati numerici per calcolare la probabilità e l'impatto dei rischi; ne è un esempio IWRAP, che sfrutta dati storici e simulazioni per predire incidenti. Il secondo approccio, invece, si basa su giudizi di esperti e su dati non strutturati per valutare i rischi; per esempio, strumenti come SIRA e PAWSA facilitano questa analisi attraverso consultazioni e workshop.

IWRAP è un software olandese che utilizza dati e modelli per simulare e analizzare il rischio di collisioni, allisioni e incagli, tenendo conto delle specifiche vie d'acqua, del traffico, delle condizioni ambientali e delle caratteristiche geografiche.

SIRA, ideale per contesti che non richiedono un'analisi complessa, facilita valutazioni rapide e semplici del rischio. L'ideale per aree portuali di limitate dimensioni o per valutazioni preliminari di nuovi progetti, dove una comprensione generale del rischio è sufficiente per prendere decisioni iniziali.

PAWSA, strumento studiato negli Usa, è pensato invece per migliorare la sicurezza nei porti e nelle vie d'acqua attraverso una valutazione collaborativa da parte degli utenti locali, Autorità Portuali, Piloti e altri gruppi.

Due casi studio di utilizzo di strumenti di analisi sono quello che riguarda l'Area VTS di Trapani con strumenti IWRAP e PAWSA e le acque del Canale di Sampierdarena in prossimità di Calata Bettolo nel porto di Genova con metodologia SIRA.





Safety e business practices

MARIO ZANETTI
Presidente Confitarma

Il titolo dell'Assemblea, sicurezza produttiva, richiama due concetti che nel mondo di oggi devono andare di pari passo e soprattutto non devono esserci trade up tra uno e l'altro. Se è vero che la sicurezza rientra anche in prescrizioni di legge e specifici regolamenti che vengono attribuiti al servizio di pilotaggio, è altrettanto vero che sempre di più c'è un commitment da parte dell'armamento a far sì che la sicurezza vada oltre le previsioni di legge e faccia parte delle attività produttive stesse.

Per questo credo che il titolo stesso dell'Assemblea sia particolarmente centrato, perché il rischio zero è più avvicinabile in modo sistematico se le attività rientrano e fanno parte di quelle delle business practices.

Le navi diventano più grandi e i porti a volte anche per ragioni morfologiche o storiche non riescono a essere adeguati, per cui la professionalità e l'integrazione di questo prezioso servizio con le attività dei nostri equipaggi sono fondamentali per garantire standard di sicurezza elevati.

I Piloti e gli equipaggi insieme fanno un gran lavoro e questo rende assolutamente onore all'importanza del fattore umano nello shipping e nella navigazione. Ma è chiaro che i Piloti devono essere messi nelle migliori condizioni possibili per svolgere il loro lavoro.

Lo shipping è un settore iper regolato e questo permette di raggiungere standard e livelli di sicurezza che sono molto alti da cui partire per continuare a migliorarsi.

In questa attività di continuo miglioramento la formazione ha un ruolo particolarmente importante e noi come Confitarma abbiamo nel nostro programma per i prossimi anni una continua focalizzazione su questo tema.

Andando verso la conclusione del mio intervento, esco dal tema Confitarma ed entro all'interno della mia azienda, quindi Costa Crociere, per dire che abbiamo sviluppato esperienze che sono diventate best practices a livello di tutta la Corporation. 



Valorizzare il fattore umano

RODOLFO GIAMPIERI
Presidente Assoporti

Ringrazio il Presidente Bunicci per la puntualità della relazione. Quello della sicurezza è un tema di grande attualità con un'accezione vasta. La sicurezza sul lavoro non è appannaggio di qualcuno, è il tema di tutti noi, sia etico che morale cominciando dalle imprese fino alle forze sociali.

Il lavoro portuale sta diventando molto più qualificato e legato a temi di professionalizzazione forti e qui entra il concetto della formazione continua, quella che riduce il rischio che parte del mondo del lavoro resti fuori dal processo di trasformazione tecnologica.

La cultura della sicurezza è un elemento che tocca tutti noi e passa attraverso il concetto base della persona che torna al centro delle attenzioni e delle strategie, perché è quella che fa la differenza nei lavori altamente qualificati.

Su questo prototipo noi dobbiamo lavorare per creare un mondo che sia anche sotto un certo punto di vista più gratificante nel lavoro portuale, creando tante attenzioni all'interazione banchina e specchio acqueo. È un tema importante sul quale bisogna lavorare tutti, le manovre in banchina spesse volte vanno razionalizzate quando ci sono soggetti diversi.

In questo momento si sta ragionando molto su concetti di competitività non più tra porto e porto, che è ridicolo, ma tra nazione e altre nazioni: il ritorno del Mediterraneo al centro delle attenzioni, mette al centro anche una strategia Italia della portualità.

Volevo concludere soltanto sottolineando il lavoro altamente professionalizzante dei Piloti dei porti. Se fra 10 anni il 50% dei lavori attuali non esisteranno più, credo che quello dei Piloti continuerà a esistere perché il ruolo che avete nella sicurezza complessiva e nella professionalità complessiva è totalmente insostituibile, da modernizzare con le tecnologie nuove ma totalmente insostituibile. 



I progetti di ricerca

DARIO CANGELOSI
Cetena SpA - Esperto Port Assessment

Cetena è un centro di ricerca nato nel 1962 e oggi anche società di ingegneria del gruppo Fincantieri, con sedi in tutta Italia. Tra le nostre competenze storiche abbiamo certamente sicurezza, analisi di rischio, studio di ormeggio, e negli anni abbiamo perfezionato un pacchetto di servizi Port Assessment che ha come base proprio il 'Risk Assessment'.

Sviluppando il metodo SIRA coinvolgiamo tutti gli operatori portuali: Capitanerie di Porto, Autorità Portuali, terminalisti, società armatrici, ormeggiatori, etc.

Alquanto delicate, nella valutazione del rischio, sono le fasi di progettazione per individuare le migliori soluzioni e massimizzare la capacità del porto mantenendo i massimi standard di sicurezza. Ci occupiamo poi anche della consulenza nello studio di scenari esistenti per individuare i limiti operativi di sicurezza, in cui si rivelano particolarmente utili strumenti quantitativi.

Qual è il ruolo del pilota nel nostro processo che è sempre collaborativo e prevede una fruizione del porto a 360 gradi?

Suo compito è anzitutto quello di collaborare nella cosiddetta fase di 'creazione dello scenario digitale', perché ci fornisce indicazioni circa il suo realismo.

Il pilota conduce poi le manovre delle unità navali nella fase di individuazione quantitativa per valutarne la sostenibilità e, infine, è membro del gruppo di lavoro che alla fine giudica la veridicità e certifica la sensatezza dei risultati prodotti dal Risk Assessment.

Lo scopo è offrire valutazioni all'Autorità di Sistema, per avere diverse soluzioni infrastrutturali, e all'Autorità Marittima per le eventuali successive attività di revisione delle ordinanze.

Per quanto riguarda il prossimo futuro, stiamo sviluppando competenze per spostarci anche a terra e saremo presto pronti con studi sulla logistica di terra, movimentazione di merci, mezzi e persone, in tutta l'area portuale e verso le città in cui i nostri porti si trovano. Siamo impegnati, infine, anche in un progetto di ricerca europeo con lo scopo di sviluppare strumenti digitali per gestire il traffico just in time delle navi. 



Formazione specifica

ROBERTO BUNICCI
Presidente Fedepiloti

Ringrazio chi mi ha preceduto, grazie soprattutto al Presidente Giampieri per aver toccato così accuratamente e a fondo il valore del fattore umano come elemento che accresce la sicurezza e non come elemento di difetto.

Gran parte degli incidenti è figlia di una catena di errori che si sono succeduti, nella quale l'elemento umano è solamente l'ultima pedina. Quindi, è ingiusto ritenere il fattore umano come l'anello debole, anche perché raramente consideriamo a fondo il numero degli eventi nei quali l'elemento umano interviene a vantaggio delle imprese.

Le operazioni di pilotaggio sono altamente sfidanti, oggi ancor più impegnative di fronte al gigantismo e ai cambiamenti climatici. Per questo abbiamo voluto approfondire anche quest'anno il tema della sicurezza produttiva.

L'ambiente portuale è ricco di incertezze, condizioni meteo variabili, spazi confinati, perché i nostri porti spesso sono cittadini e quindi ristretti e difficilmente modificabili, densamente trafficati e soggetti all'interazione di tutti questi fattori.

La crescita imponente dei flussi di traffico e delle taglie delle navi che muovono questi traffici globalmente ha elevato il livello dei rischi nei nostri porti. Quindi siamo consapevoli che il mantenimento degli standard prestazionali qualitativi del pilotaggio è un fattore fondamentale.

Per questo abbiamo puntato su un'attività di formazione specifica volta proprio a tenere alta la produttività e la sicurezza e quindi in finale la reputazione stessa del porto.

Considerato il ruolo del pilota sia a terra che a bordo, tengo a ribadire che l'uomo è sempre centrale ed è sempre soggetto validatore dei processi di sicurezza. Una sicurezza operosa, nella doppia accezione di safety e di certezza che gli investimenti fatti sui porti producano i reali effetti di ricaduta economica per l'intera area. 



Gigantismo, clima e simulatori

GIUSEPPE TOMASICCHIO
 Università del Salento - Strutture di missione PNRR
 della Presidenza del Consiglio dei Ministri

Di recente, ci sono stati forti investimenti che gran parte delle Autorità Portuali hanno saggiamente posto all'attenzione. Il ministero crede nella necessità di elettrificare le banchine soprattutto nei porti che sono incastonati nelle città che soffrono di inquinamento continuo legato a rumori e fumi.

Ci sono poi due grandi temi. Il primo è quello del gigantismo navale che riguarda in principalmente il porto di Genova con una evidente necessità di ampliamento per potere un domani accogliere navi fino a 450 metri.

Il secondo quello del cambiamento climatico che comporta non solo il noto innalzamento delle acque, ma soprattutto la presenza di venti sempre più forti, a causa di eventi estremi come uragani e tornado che possono investire le navi. Per questo serve una pianificazione dei porti che ne tenga conto.

I simulatori di manovra sono sempre più utilizzati e si sono rivelati utili per individuare i rischi in ingresso e in accosto delle navi. Bisogna però tararli seguendo linee guida per avere un piano omogeneo delle condizioni di mare e di vento, in modo da essere pronti in vista dei prossimi decenni. Sono favorevole alla proposta di inserire un rappresentante dei Piloti nel Consiglio superiore dei lavori pubblici, per avere consigli da chi lavora in prima linea e conosce meglio di tutti la materia.

Un pensiero va poi al potenziamento delle scuole dove si formeranno i Piloti del futuro, servono investimenti. Questo perché abbiamo sfide diverse da quelle affrontate fino a oggi. Ricordo un'esperienza non proprio felice di sei anni fa, un progetto universitario di ricerca finanziato su sistemi di preallarme in ingresso e in porto. Abbiamo fatto tutte le simulazioni del caso con dati e i risultati, e abbiamo chiesto alle Autorità Portuali se ci fosse interesse a sviluppare questi sistemi. Purtroppo, la risposta è stata negativa, invece sono importanti per fare previsioni da uno a tre giorni di ciò che potrebbe avvenire nei porti anche in situazioni estreme. 



Un percorso costruito insieme

STEFANO MESSINA
 Presidente Assarmatori

Essendo un armatore italiano con base prevalente delle proprie linee in Italia, ho grande stima del vostro lavoro e della vostra professionalità e partecipo ogni anno volentieri a questo appuntamento di Fedepiloti. Come Assarmatori siamo orgogliosi del lavoro fatto insieme negli ultimi sette anni e i risultati sono inequivocabili.

Non dimentichiamo, infatti, che il contesto di qualche anno era di maggiore contrapposizione e conflittualità. Ma il percorso costruito insieme ha dimostrato che - andando verso la trasparenza, la modernità e la centralità dell'uomo - è possibile organizzare meglio il lavoro e renderlo più sicuro.

Molteplici sono le opportunità attuali che potranno essere capitalizzate se metteremo a disposizione le migliori professionalità. La fatica di noi, in quanto associazioni, è proprio quella di valorizzarle.

Siamo diventati più inclusivi e dobbiamo continuare a lavorare insieme perché gli investimenti e le responsabilità sono molto significative.

Da parte nostra ci siamo, con i nostri pregi e difetti, e soprattutto con la grande voglia di lavorare e di dare il meglio. 





Cambiare modello di business

PINO MUSOLINO
Presidente Medports Association

Tengo a precisare innanzitutto che le Autorità di Sistema Portuale fanno progetti o piani regolatori tenendo conto delle simulazioni e delle condizioni meteo marine. Tra l'altro, sono stato il primo a presentare nel 2018 alla Camera dei Deputati il progetto di "Porto Regolato" per l'accesso regolato all'interno del sistema Mose a Venezia.

Il problema semmai è il cambiamento di modello di business: chi gestirà i porti del futuro dovrà pensare in modo diverso rispetto a chi li ha gestiti finora, e la formazione deve tenere conto delle nuove sfide. Non si sta parlando, per esempio, dell'applicazione predittiva dell'intelligenza artificiale che già è in uso a Singapore e che può rivelarsi molto utile per fare valutazioni e pianificazioni nello sviluppo delle infrastrutture ancor prima che ve ne sia la necessità.

La sicurezza produttiva deve essere safety ma anche una garanzia per chi produce, per il sistema Paese, perché i porti sono prima di tutto fornitori di servizi.

I porti italiani stanno lavorando per non essere l'anello debole della catena. Durante la pandemia se la sono cavata bene, hanno garantito che si continuasse a lavorare, a far circolare le merci e a far sì poi che il turismo crocieristico ripartisse da Civitavecchia nel 2021, piuttosto che da Miami o da altre località.

Ma la sicurezza produttiva deve passare dalla formazione, anche attraverso l'utilizzo della tecnologia. I porti del futuro saranno quanto di più simile a laboratori di tecnologia, le navi avranno alti contenuti tecnologici e quindi anche il personale dovrà essere all'altezza di questi cambiamenti.

Al momento stiamo facendo bene, ma le infrastrutture fisiche non basteranno, servono anche le infrastrutture digitali, per non avere nulla da invidiare agli altri. 



No a politiche ideologiche

RAFFAELLA PAITA
Senatrice - Azione Italia Viva

Ci sono sfide nuove da compiere, siamo in una fase delicata per motivi geopolitici evidenti, nei quali l'angolatura del tema del mare è la spia principale attraverso cui leggere molti di questi processi. L'attacco a Suez fa capire come il settore marittimo possa andare in crisi, ed è una crisi dell'Occidente. Per questo, inevitabile è un'auto-critica all'Europa che è una voce molto flebile e poco incisiva.

Bisogna pensare a dei rafforzamenti istituzionali dell'Europa e a rivedere direttive che in questi anni hanno rischiato di compromettere la portualità del nostro settore di Mediterraneo. È necessario uscire da certe politiche ideologiche. C'è o no la volontà di andare oltre una visione di un ambientalismo eccessivamente dogmatico, fondato sulla base dell'ideologia?

Con la premessa che da questo governo mi separa quasi tutto, altre riflessioni vanno poi fatte: c'è un ritardo nelle riforme e una certa confusione di ruoli tra ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e ministero del Mare. Sull'annunciata riforma della portualità, i cui tratti ancora non sono chiari, ritengo irrinunciabile il valore pubblico della portualità e quello della specificità dei porti italiani.

C'è un punto su cui difendo il lavoro del viceministro Rixi e di Salvini: la difesa del ruolo delle Capitanerie di porto. Mi sono mossa nella stessa direzione, quando c'è stato un momento nella vita del nostro Paese in cui sembrava si stessero valutando altre soluzioni.

Sono molto critica contro forze politiche come il PD che esulta ogni volta che c'è una direttiva che danneggia la nostra portualità. Però dall'altro lato abbiamo bisogno di fare bene il punto sulle politiche nazionali e dico a Rixi: riuniteci, mettiamoci intorno a un tavolo. 

VOCE ALLE ISTITUZIONI

18



Tutelare i lavoratori

MARIA GRAZIA FRIJA
Deputata Fratelli d'Italia, componente
Commissione IX Trasporti

Da ligure, sono di La Spezia e anche vicesindaco, respiro da sempre l'aria del porto e so quanto l'economia del mare sia vitale. Ci si sente più a casa e in sicurezza quando tutti gli ingranaggi del sistema funzionano.

Sono stata promotrice di due emendamenti sul Decreto Legge lavoro riguardanti il lavoro usurante e il fondo pre-pensionamento perché credo ci sia necessità di un turn over e di tutelare i lavoratori del settore. Sul tema 'crisi di Suez', posso dire che stiamo monitorando la situazione che, se non dovesse sistemarsi, avrebbe ripercussioni sulle stime di crescita dei porti. Inoltre, questo potrebbe mettere in discussione la globalizzazione e gli assetti mondiali strategici così come li conosciamo fino a oggi.

I ministri Tajani e Crosetto stanno lavorando affinché ci siano garanzie per le navi che devono attraversare quel tratto di mare. L'impegno c'è. La politica è la leva che lavora in termini di dialogo, confronto e trattative. Può essere un momento di riflessione per capire come migliorare il sistema Italia, che sotto il profilo umano non ha nulla da invidiare anzi ha una marcia in più, malgrado le difficoltà infrastrutturali, i porti-città e le barriere fisiologiche delle Alpi e dei trafori.

Possiamo migliorare, per esempio, valorizzando di più il fattore umano, potenziando la digitalizzazione e semplificando i processi e le aree, in modo da poter lavorare sulla produttività delle aziende che possono trovare in Italia un terreno fertile. Logistica, portualità e sicurezza dovrebbero andare di pari passo.

Ora c'è un'urgenza di intervenire a livello politico e il ministro sta facendo una battaglia che va portata a termine per migliorare tutto il cluster portuale e tenere l'Italia tra i primi paesi al mondo per il trasporto marittimo di merci.



Un sistema più sostenibile ed equo

VALENTINA GHIO
Deputata PD, componente
Commissione IX Trasporti

Sulla difficile congiuntura internazionale, che determina criticità nel settore portuale, ma anche in quello delle merci e dei traffici in generale, è fondamentale un monitoraggio sistemico specifico perché i dati emersi sono rilevanti.

Oggi, infatti, il sistema dei porti è un nodo di logistica che tiene insieme tanti aspetti, dalle aziende che producono e danno occupazione ai consumatori finali su cui si 'scaricano' i costi. Se le trattative diplomatiche non porteranno a risultati di breve-medio periodo, sarebbe bene pensare a sostegni al settore per evitare che ci sia un rischio non più affrontabile dal sistema.

Questo ha in parte a che fare, a mio avviso, con quanto succede nel nostro Paese, sul tema dell'evoluzione della portualità: c'è stato tanto confronto su certi aspetti ma ad oggi non c'è un ancora un percorso concreto su cui confrontarci.

Per noi è importante mantenere un sistema pubblico come quello attuale e rafforzare la politica centrale economica della portualità per essere più solidi nell'affrontare le difficoltà congiunturali e meglio gestire i flussi di entrata e uscita.

Occorre mantenere poi la regolamentazione della terzietà dei servizi tecnico-nautici, ed è importante occuparci della tutela del lavoro per la salute del sistema nel suo complesso.

Speriamo sia il momento giusto per sostenere lo sblocco del fondo del prepensionamento e il riconoscimento del lavoro usurante per certe professionalità, perché consentire ai soggetti che affrontano tante difficoltà, in primis i Piloti, di farlo in un sistema più sostenibile ed equo è fondamentale anche per l'intero sistema.



77° ASSEMBLEA NAZIONALE FEDEPILOTI



SICUREZZA PRODUTTIVA

"Piloti del porto: dialogo sui rischi,
infrastrutture e strumenti"



Roma | 16 Aprile 2024
Grand Hotel Plaza | Ore 9:30