

Porti

Ravenna
10 Febbraio 2015

Roberto Bunicci (Piloti): "Garantire la cultura della sicurezza"

La riforma della legge 84/94 fa discutere



10 Febbraio 2015 - Ravenna - "La proposta del DDL Concorrenza sembra dimenticare la Cultura della Sicurezza, che ha sempre contraddistinto il pensiero e le successive proposte di Legge sulla navigazione, specie in ambito portuale.

La navigazione in ambiti portuali si svolge, di norma, in ambiti ristretti e in presenza di più navi che muovono simultaneamente, anche intorno a traffico minore senza il Pilota a bordo e in condizioni meteo marine variabili.

È stato ripetutamente ribadito che il Pilotaggio è un servizio legato alla esigenza di sicurezza necessario nello scalo e ha una minima componente commerciale. Ciò rappresenta una ben precisa scelta di regolamentazione.

Questi operatori privati godono, infatti, di un'autonomia ristretta da norme e regolamenti stabiliti dalle pubbliche autorità, volti a disciplinare rigorosamente funzioni, disponibilità, organico, turnistica, dotazioni materiali, ecc., che devono mettere a disposizione. Si prefigura così uno standard minimo di qualità universalmente offerto a tutti i soggetti, in ogni istante e a beneficio di chi ne ha interesse.

È un grosso equivoco ritenere vantaggiosa l'idea della liberalizzazione del mercato.

Questa logica dispone come contr'altare la determinazione di un modello tariffario centrale, che punta al recupero dei costi dell'attività, prevedendo anche la gratuità di alcune prestazioni disposte dalle A.M. come nelle situazioni di emergenza, nelle quali i STN possono essere chiamati a offrire servizi. Abbiamo esempi recenti in cui, pur in seguito ad accurato negoziato privatistico, le Corporazioni Piloti sono state scelte anche per operare al di fuori degli ambiti di legittima competenza.

Mi riferisco, per esempio, al servizio svolto nel vicino rigassificatore "LNG Adriatic", in cui i Piloti di Chioggia prestano costantemente la loro opera da ormai 5 anni, con risultati eccellenti e secondo le più elevate aspettative di un'infrastruttura al top tecnologico e strategica per l'Italia.

Stessa cosa per il rigassificatore al largo di Livorno "OLT Offshore", in cui i Piloti di Livorno operano per assistere le operazioni di allibo nave-nave a circa 12 mg dalla costa.

Ultimo, ma non ultimo, se questa paventata liberalizzazione selvaggia, lasciando a libera iniziativa economica il servizio di Pilotaggio, riducesse la capacità di controllo da parte dell'A.M. e quindi ad un abbattimento degli standard di sicurezza e ad un eventuale riduzione tariffaria, ne deriverebbero costi sociali terzi, rapidamente crescenti in seguito a potenziali incidenti.

Poiché é legittimo aspettarsi la massima spinta individuale nello spirito di impresa degli armatori, deve essere lo Stato a rappresentarne il valore tipicamente di un bene pubblico, poiché nessun soggetto utente accetterebbe di pagarne il prezzo se non ne fosse obbligato.

Occorre ricordare, inoltre, che il modello italiano offre un modello tariffario secondo criteri e meccanismi determinati dalla Stato e discussi alla presenza di tutte le associazioni di categoria coinvolte ogni due anni.

Tale modello è stato più volte preso a modello in sede Europea. Ovvero tariffa regolata dallo Stato, universale, trasparente, volta al contenimento del costo.

Giova ricordare inoltre, che negli ultimi 10 anni, questo modello ha riconosciuto meno della metà di ciò che avremmo percepito se fosse stato applicato il c.d. "price-cap", che applica meramente un fattore percentuale legato all'inflazione, non monitorando valore dei traffici, organico piloti, mezzi nautici, investimenti, qualità dell'organizzazione e così via.

Ad oggi, nella realtà Ravennate, i Piloti hanno una struttura al di sopra dei termini previsti, in quanto consapevoli che i mezzi possono fare la differenza, unitamente alla professionalità e all'esperienza maturata sul campo.

Se mai dovesse passare il principio della libera iniziativa economica, molti dei principi sin qui presentati cadrebbero, generando inevitabili riduzioni di organico, compressione di ogni costo, riduzione e decadimento della flotta pilotine, riduzione dell'offerta e decadimento delle qualità del servizio.

Le tariffe dei porti nazionali sono mediamente inferiori a quelle dei porti del Nord Europa, quindi appare non credibile la tesi che tale costo, freni lo sviluppo del portualità.

In Adriatico invece è evidente il costo inferiore dei servizi portuali nei porti Croati e Sloveni.

Per ridurre tale gap, il Governo dovrebbe attivarsi sul settore fiscale, per potenziare un settore vitale per la nostra economia, come quello portuale, evitando di agire su meccanismi che nel ridurre parte dei costi, demolirebbero quanto di buono si è fatto e si farà.

Inoltre senza retorica, il presidio dei S.T.N., corrisponde ad una prontezza di mezzi e uomini professionalmente competenti e immediatamente pronti ad operare in maniera capillare, secondo le direttive del quotidiano interlocutore, ovvero le Capitanerie di Porto, offrendo in tempi rapidissimi garanzie di poter operare sia per fini ordinari che straordinari.

L'auspicio pertanto è che per il 20 febbraio prossimo, data in cui si svolgerà un determinante Consiglio dei Ministri, possa maturare una maggiore consapevolezza su temi così determinanti e si faccia largo una coscienza che sappia coniugare la competitività dei nostri scali, senza intaccarne le naturali aspettative di contesti in cui si opera sempre con la massima sicurezza possibile".

Roberto Bunicci

capopilota Corpo Piloti del porto di Ravenna

