

Sicurezza e produttività: Fedepiloti spiega come i due concetti possano andare a braccetto

Nella 77sima assemblea della Federazione Nazionale dei Piloti Italiani l'accento è stato posto su mitigazione e prevenzione del rischio, alla luce delle crescenti tensioni internazionali e dell'impatto delle nuove tecnologie e dei cambiamenti climatici

di Marco Valentini

Roma - Dimostrando di saper interpretare bene l'attualità - non soltanto per quanto riguarda nello specifico la categoria e il cluster portuale e marittimo - Fedepiloti ha scelto di mettere al centro della 77sima assemblea il tema della sicurezza, declinato nella duplice accezione di *safety* e *security*.

In questa fase, infatti, la libera navigazione dei mari è gravemente compromessa da plurime e crescenti minacce che, con il loro protrarsi e aggravarsi, rischiano di minare lo sviluppo e la crescita del sistema Italia. Allo stesso tempo, tragici eventi come quello del crollo al cantiere Esselunga di Firenze e della recentissima esplosione alla centrale idroelettrica di Bargi, nella città metropolitana di Bologna, hanno riportato al centro dell'attenzione e del dibattito nazionale il problema degli incidenti sul luogo di lavoro.

"Sicurezza produttiva" è stato il titolo scelto per l'evento - organizzato a Roma, presso il Grand Hotel Plaza - dalla Federazione Nazionale dei Piloti dei Porti per sottolineare come, garantire elevati



Roberto Bunicci, Presidente Fedepiloti

standard di sicurezza nelle manovre di accesso e uscita dal porto non comprometta necessariamente la competitività delle attività nello scalo, anzi, come in realtà possa aiutare a incrementarla.

Nella sua relazione introduttiva ai lavori dell'assemblea, il Presidente di Fedepiloti

Roberto Bunicci ha dunque affrontato diversi temi, offrendo spunti poi ripresi dai protagonisti del cluster portuale e marittimo che sono intervenuti successivamente. "L'Italia ha coscienza crescente che dalla capacità di essere protagonisti nei mari deve derivare la cura e lo sviluppo dei propri porti, crocevia naturale dei grandi flussi Oriente-Occidente. Il Mediterraneo, però, attualmente è area di due conflitti che stanno rendendolo, almeno in parte, un mare chiuso.

A Levante per la guerra per il conflitto tra Russia e Ucraina e a Sud per la deviazione di parte dei flussi via Capo di Buona Speranza. 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 ciò, chiaramente finalizzato a garantire il massimo grado di fruizione operosa dei porti nazionali, entro una doverosa cornice di miglior sicurezza possibile", ha esordito il numero uno di Fedepiloti.

"Il sostanziale blocco dei traffici con il Mar Nero - ha proseguito Bunicci - colpisce anche i nostri scali e soprattutto quelli, specie in Adriatico, maggiormente > 33



Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera



Bunicci, Zanetti, Giampieri

> 32

interessati da quella rotta del trasporto marittimo. Ancor più preoccupante, però, è l'impatto della crisi mediorientale che coinvolge 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 rivelano che, rispetto alle prestazioni del primo trimestre del 2023, quelle dei primi mesi dell'anno sono decisamente scese, con un decremento registrato sul 50% delle corporazioni".

La seconda parte dell'intervento di Bunicci è stata, invece, meno incentrata sugli impatti derivanti dalle crisi geopolitiche e più concentrata su temi di organizzazione interna della Federazione. "Mi corre l'obbligo di ricordare il nuovo sistema di raccolta e digitalizzazione dei dati che abbiamo adottato (rendiconti, fatturati, statistiche), coinvolgendo direttamente tutte le corporazioni, nonché la digitalizzazione del rilascio del Security Pass, resa possibile dopo una disponibile concertazione e una istruttoria tra MIT, Comando Generale e la partecipazione dei soggetti interessati. Inoltre, è stato rinnovato il Protocollo Tecnico di intesa tra il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera e Fedepiloti, per la disciplina delle attività di supporto alla gestione delle emergenze in mare, ovvero per l'addestramento di piloti marittimi elitransportati".

In chiusura, infine, il leader della Federazione ha condiviso con la platea alcune considerazioni relative al progetto del ponte sullo Stretto di Messina, partendo dalla visione tecnica di chi è chiamato ad aiutare il movimento delle navi nei porti e nelle acque difficili, quali sono quelle dello Stretto. "Stiamo raccogliendo elementi utili, tra 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. Fattori meteo marini ed esigenze di navigazione, consigliano poi di impegnare le acque dello Stretto a una certa velocità, elemento che amplifica le attenzioni da riservare al transito in piena sicurezza".

Prendendo la parola subito dopo la fine della relazione di Bunicci, l'ammiraglio Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, ha ribadito l'importanza di mantenere in capo al pubblico la responsabilità dei servizi portuali e sottolineato quanto il progresso tecnologico aiuterà ad aumentare il livello di sicurezza, senza mettere in secondo piano il ruolo della persona. "Il legame che unisce - nel comune obiettivo della sicurezza globale

dello scalo - l'Autorità Marittima, le Corporazioni dei piloti e 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 essere incentrato su criteri marcatamente pubblicitistici 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 alla fornitura dei servizi portuali", ha spiegato Carlone.

"Ci siamo imposti, con i piloti e con i servizi tecnico nautici, un impegno quotidiano per migliorare sempre quel gradiente di sicurezza, per ricercare soluzioni nuove a fronte di problemi nuovi e per essere sempre pronti ad affrontare, con approccio intelligente, le sfide di un mondo che evolve velocemente - ha proseguito il vertice delle Capitanerie di Porto - Le nuove tendenze dello shipping, anche quelle che vanno verso una connotazione tecnologica sempre più spinta, non possono indurre a perdere di vista la centralità del ruolo direttivo dell'uomo, della professionalità e dell'esperienza maturata sul campo. In poche parole, del fattore umano.

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

"Le nuove tecnologie nei prossimi anni irromperanno in maniera sempre più penetrante nei collegamenti > 34



Musolino, Tomasicchio, Messina

> 33

tra porto e terra e con esse dovremo necessariamente confrontarci. Prima fra tutte la realizzazione di navi autonome. A tal riguardo abbiamo completato a Livorno la prima sperimentazione della [tecnologia 5G MASS](#), 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 dell'ambiente nave".

A sottolineare il valore della cooperazione tra il pubblico e il privato in tema di sicurezza nei porti, con un'integrazione che cerca di abbassare il rischio quanto più possibile, sono stati i leader di Confitarma e Assarmatori, Mario Zanetti e Stefano Messina. "Se è vero che la sicurezza rientra fra quelle che sono prescrizioni di legge e specifici regolamenti che vengono attribuiti al servizio di pilotaggio, così come al rimorchio e all'ormeggio, è altrettanto vero che sempre di più c'è un impegno da parte dell'armamento in questa direzione, per andare oltre a quanto già previsto per legge", ha spiegato Zanetti.

Dal canto suo, Messina ha espresso tutta la sua stima per il lavoro e la professionalità dei piloti, rimarcando il fatto che, proprio per questo e non soltanto per mere questioni di rappresentanza, da quando è al vertice dell'associazione datoriale (7 anni) non ha mai mancato di partecipare all'assemblea di Fedepiloti. "Abbiamo vissuto una grande evoluzione nei nostri rapporti e devo dire che i risultati sono inequivocabili. Il percorso svolto insieme ha dimostrato che la vostra professionalità unita ai nostri equipaggi rende migliore l'organizzazione del lavoro e la sicurezza. Ora c'è da cogliere l'opportunità di cooperare su questioni come quelle dell'ETS, dell'ETD e dell'AFIR, mettendo a disposizione le migliori professionalità. Il cluster non è mai stato così unito e la giornata di oggi lo testimonia".

Alla tavola rotonda dedicata al tema "Costruire la sicurezza nei porti", hanno preso parte anche il numero uno dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e guida di MedPorts, Pino Musolino, e Giuseppe Tomasicchio, membro della Struttura tecnica di missione PNRR della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

"I porti italiani, a differenza di quelli americani o cinesi, sono rimasti sempre aperti durante la pandemia. Questo è stato possibile perché c'è un'organizzazione del lavoro invidiabile. Per quanto riguarda la sicurezza, PNRR e fondi complementari aiuteranno a migliorare non soltanto le infrastrutture, ma anche le infostrutture. E la tecnologia e l'informatica cambieranno il lavoro portuale, rendendolo sempre più professionalizzante, qualificato e,



Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

quindi, meno rischioso. In quest'ottica, fondamentale sarà investire sulla formazione, tenendo conto che il valore del fattore umano resterà centrale", ha sostenuto Giampieri.

Nella prima parte dell'intervento, Tomasicchio ha annunciato novità interessanti: "Nel PNRR sono stati previsti forti investimenti. Il cold ironing, peraltro, è stato anche maggiormente finanziato con 400 milioni di euro nel Decreto Legge in discussione alla Camera dei deputati. Questo perché si individua come una necessità quella di elettrificare di elettrificare le banchine nei porti, soprattutto di quelli incastonati nelle città, città che soffrono per via dell'inquinamento continuo. La Struttura di missione PNRR, chiamata a dare un contributo al Piano del mare, ha proposto che i fondi ETS vengano anche utilizzati per un sostegno alle imprese armatoriali per il rinnovo dei traghetti, delle navi ro-ro e ro-pax e per la realizzazione di impianti di bunkeraggio per i nuovi carburanti".

Venendo, invece, a discutere dei problemi derivanti dal combinato disposto tra navi sempre più grandi e l'aumento della frequenza di fenomeni meteorologici estremi nel Mediterraneo, Tomasicchio ha ingaggiato una polemica con Musolino, che ha raccolto il guanto senza farsi pregare. "Bisogna tenere conto del cambiamento climatico quando si fa la pianificazione portuale. Inoltre, si deve fare un ricorso maggiore ai simulatori di manovra, considerato che spesso i risultati di tali simulazioni si sono avverate".

"Professore, le garantisco che quando ho fatto il Presidente a Venezia abbiamo fatto 4 set di simulazioni prima di arrivare a un piano comprensivo di accesso delle navi in porto. Fui il primo a presentare alla Camera dei deputati il progetto di porto regolato per l'accesso regolato all'interno del sistema MOSE. A Civitavecchia

stiamo facendo uno sviluppo della capacità selettiva con un miglioramento dell'accessibilità nautica, figlio di una serie importante di simulazioni", ha replicato Musolino.

A chiudere i lavori, infine, è stato il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, il quale ha posto l'accento soprattutto sul rinnovato ruolo che assumono i porti italiani alla luce degli scenari di crisi in corso. "In questo momento il nostro Paese che, dopo l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea, è quello con la maggiore vocazione marittima, ha un ruolo particolarmente significativo negli equilibri europei. Per questo, oggi, tenere aperti i porti italiani e gestire le tensioni negli scali con attenzione e consapevolezza rappresenta un elemento determinante non solo per la catena logistica nazionale, ma per l'intera catena logistica del Vecchio Continente", ha spiegato Rixi.

A proposito delle tensioni negli scali, l'esponente del Carroccio ha, inoltre, auspicato che "la vertenza in atto per il rinnovo del Ccnl si chiuda rapidamente, e lo dico sia ai sindacati dei lavoratori che alle parti datoriali, perché in un momento così teso, come è quello attuale, non possiamo permetterci che nei nostri porti si inseriscano ulteriori elementi di tensione che possano degenerare".

Infine, il Viceministro ha spiegato che "il nostro Paese, causa momento geopolitico, è chiamato a fare un salto di qualità. Se oggi si tratta di gestire il 70% della catena logistica per l'industria italiana, in futuro si tratterà di dover gestire il 140% di capacità per dare supporto anche all'industria francese, tedesca e svizzera. Abbiamo tutte le caratteristiche e il *know how* per essere una potenza marittima a livello europeo e una delle prime a livello mondiale. Per diventarlo abbiamo bisogno di fare sistema".

La Spezia 'spinge' per il sistema portuale allargato con Genova

Dal convegno 'Sotto il segno del porto' parte una proposta rivoluzionaria per la logistica italiana: "Da Carrara a Savona, uniamoci per una strategia congiunta"

Per la prima volta nella storia portuale italiana, caratterizzata da forti individualismi, da scelte ispirate a provincialismo e da quella che in più di un'occasione è stata definita nei momenti più bui 'una guerra fra i poveri', un porto, quello di La Spezia, esce oggi allo scoperto e lancia agli altri scali dal Nord Tirreno, da Carrara a Savona, un appello per una strategia congiunta e una collaborazione operativa che consenta di difendere i traffici esistenti, svilupparne nuovi e tutelare gli interessi dell'economia produttiva del Paese.

Questo in un momento di assoluta emergenza determinato in primis dalla situazione di tensione internazionale che penalizza il Mediterraneo e quindi la portualità italiana, ma anche dalle inevitabili conseguenze del piano intensivo per la realizzazione di nuove infrastrutture portuali che impatterà sul sistema dell'arco ligure, con cantieri aperti e il rischio di una perdita di efficienza.

"Da sempre i porti non collaborano, si combattono e perdono il vero confronto, che è quello con i porti del Nord Europa. Oggi in una situazione di allerta, La Spezia, forte dell'esperienza di successo di reale coordinamento e integrazione con Carrara, lancia un'offerta di collaborazione concreta in prima battuta a Genova e Savona, per presentarsi sul mercato come un sistema coordinato che abbia nella logistica, nelle ferrovie e nell'offerta

di servizi anche suppletivi alle difficoltà altrui, la sua chiave vincente", ha affermato Mario Sommariva, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.

Una mossa senza precedenti, questa, annunciata in conclusione del convegno che si è svolto presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale a La Spezia. Una mossa frutto del consenso e delle indicazioni della società Mercitalia, rappresentata dall'Amministratore Delegato Sabrina De Filippis, ma anche del consenso espresso con chiarezza nel corso della manifestazione odierna, pur da differenti punti di vista e con diverse sfaccettature da tutti i maggiori operatori del settore marittimo, portuale e logistico.

Il convegno ha in effetti dato voce a quella che - come sottolineato da Salvatore Avena, in rappresentanza della Community Portuale della Spezia - è stata un grande difetto della programmazione italiana delle nuove infrastrutture e che oggi è diventato un'emergenza: coordinare, al di fuori di campanilismi e provincialismo, le grandi scelte infrastrutturali con l'effettiva domanda dell'apparato produttivo e industriale del Paese. "E la risposta transita attraverso una risposta di sistema che oggi non è più uno slogan, bensì una necessità cogente per spendere razionalmente le risorse e per porre le grandi opere e in primis i porti al servizio della domanda che nasce > 40



> 39

dal sistema economico del Paese uscendo anche da schemi mentali e culturali ormai obsoleti. Nel caso della Liguria coordinando e non contrapponendo lo sforzo di La Spezia e Carrara con quello di Genova e Savona che nei prossimi anni si troveranno ad affrontare l'impatto operativo proprio dei cantieri per la realizzazione delle grandi opere", ha ribadito il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure orientale, Federica Montaresi.

"È il momento di superare le contrapposizioni e lanciare una grande operazione di marketing territoriale specie presso l'industria, italiana e no, l'immagine reale di un sistema portuale dell'arco tirrenico (oggi movimentata poco meno del 60% dei container del sistema Paese) in grado di rispondere anche con una logistica coordinata ed efficiente alla domanda di servizi", ha confermato Paolo Pessina, presidente di Assagenti.

Un progetto che inevitabilmente deve transitare attraverso un bagno di realismo e di concretezza, invocato dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che ha rimarcato l'importanza delle Comunità portuali anche nel rapporto con le grandi compagnie internazionali di trasporto marittimo; quindi da Matthieu Gasselin, CEO di Contship Italia Group, che ha confermato lo sblocco del piano di investimenti del suo Gruppo sul porto della Spezia, in un mercato che deve pianificare a vent'anni i suoi investimenti e che ovviamente soffre la situazione di incertezza attuale.

A quasi trent'anni dal boom proprio della Contship guidata da Angelo Ravano, La Spezia - e lo ha sottolineato con forza il presidente degli Spedizionieri Alessandro Laghezza - torna a crescere e lo fa non casualmente in un momento complesso in cui si richiede grande flessibilità e affidabilità, ciò anche nella prospettiva di fare davvero parte integrante di un sistema di offerta logistica che comprenda tutto il Mar Ligure e Carrara, protagonista per parte sua - come rivelato da Michele Giromini - di una crescita record dei traffici inframediterranei.



Mario Sommariva

Sull'intero convegno ha anche aleggiato il 'fantasma' pontremolese, l'opera ferroviaria indispensabile per connettere il porto di La Spezia col suo mercato naturale dell'Emilia Romagna "opera che era stata concepita da Cavour e che oggi più che mai è simbolo di validità di una scelta antesignana", come ha sottolineato il presidente della provincia di Parma, Andrea Massari. Lo stesso Massari, nell'annunciare con soddisfazione l'approvazione della nuova legge sugli interporti da parte di un ramo del Parlamento, ha anche sottolineato come la logistica "non sia gratuita" e sia invece una componente del processo produttivo.

Non casuali le conclusioni del convegno, svolte da Pierpaolo Ribuffo, Ammiraglio diventato proprio in queste ore il coordinatore del CIPOM, l'organismo interministeriale incaricato di mettere fine ai conflitti di competenze fra ministeri e di concretizzare una politica del mare nel reale interesse del Paese. Interesse - ha sottolineato Ribuffo - che può essere raggiunto solo attraverso la concretezza che è stata auspicata dal segretario Montaresi e da un effettivo interfaccia fra porto e attività produttive e industriali.

