



## LINEE GUIDA FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE DEI PORTI: PRESIDENTE UNIONE PILOTI REPLICA AL PRESEIDENTE DI FEDEPILOTI

IL CAPITANO VINCENZO BELLOMO, PRESIDENTE DELL'UNIONE PILOTI REPLICA AL PRESEIDENTE DI FEDEPILOTI: ***"Pochi ma coerenti, questa è l'Unione Piloti!"***

Ascoltare l'intervento del presidente di Fedepiloti Francesco Bandiera, durante il convegno "SAFETY & WELFARE La Gestione della Sicurezza delle Attività in ambito Portuale" in occasione della Naples Shipping Week è esilarante ed allo stesso tempo sconcertante. In quella occasione ha infatti affermato: *"... quei pochi colleghi che non fanno direttamente riferimento alla grande casa della Federazione hanno cambiato idea sul mio documento cui il Comando Generale e la Direzione dei Porti hanno lavorato e dedicato tutta l'attenzione necessaria affinché l'elaborato finale possa continuare"* ovvero *"... i concetti alla base di questo decreto non sono mai stati messi in discussione da nessuno e sono l'insostituibilità della licenza definitiva di pilotaggio..."*.

Il presidente di Fedepiloti, dovrebbe porre molta attenzione alle dichiarazioni di intenti che rende ai media ovvero fornisce nel corso di interventi pubblici. Tali affermazioni appaiono un chiaro segnale di disonestà intellettuale e dimostrano che la Federazione, pur di non ammettere i propri errori, è disposta ad appropriarsi di meriti altrui.

Molti ricorderanno ad esempio le slide mostrate durante la 71<sup>a</sup> assemblea di Fedepiloti, le quali sintetizzavano un corposo documento redatto dalla stessa associazione di categoria, con cui si argomentavano minuziosamente, le ragioni che l'hanno spinto a promuovere e sollecitare l'Amministrazione affinché i Piloti dei Porti, e delle zone di transito ove è stato reso obbligatorio il Pilotaggio, fossero dotati di un certificato, da rinnovarsi ogni cinque anni, vincolante per il mantenimento della licenza.

La bozza di decreto interdirigenziale - sia nella prima versione che nella seconda - aveva quale titolo del provvedimento *"Linee guida per la formazione e la **certificazione** dei piloti dei porti"* elemento che sicuramente avrà soddisfatto la Fedepiloti che tanto aveva posto in essere per favorire la citata

### **certificazione.**

In tal senso, ed a sostegno della convinzione del percorso, in un articolo apparso lo scorso luglio sulla stampa di settore (La Gazzetta Marittima), il presidente Francesco Bandiera, si dichiarava favorevole alla proposta del certificato. Nello stesso articolo anche il nuovo direttore Giacomo Scarpati, riteneva che il certificato non fosse una limitazione di autonomia ma, addirittura una necessaria integrazione. Solo pochi giorni dopo, a seguito degli interventi sulla stampa specializzata, in cui l'Unione Piloti ha rappresentato le proprie ragioni, il presidente di Fedepiloti si è affrettato a dare "macchine indietro" modificando completamente la sua opinione sul certificato e abbracciando le tesi dell'Unione Piloti che chiedeva il mantenimento della licenza senza vincoli di certificati. Del resto è la stessa Risoluzione IMO A.960 (23) a prevedere che gli Stati inseriscano nella loro legislazione, il rilascio di un certificato o di una licenza a seconda della relativa disciplina giuridica adottata.

La nostra associazione, dopo aver analizzato lo studio operato da Fedepiloti, ha contestato, in ben due riunioni convocate il 10 maggio e il 9 giugno 2018, punto su punto, la bozza relativa alle "Linee guida per la formazione e la certificazione dei piloti dei porti" preparata dal Comando Generale e dal Ministero, motivando in modo dettagliato la sua posizione.

Successivamente - a seguito di esplicito invito del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l'Unione Piloti ha fermamente ribadito la propria contrarietà alla proposta di tale provvedimento richiedendo fortemente un incontro che ha prodotto le modifiche e la condivisa stesura dell'atto finale.

Giova ricordare che se l'ottenimento dell'attestato di partecipazione ai corsi, la cui frequenza sarà comunque obbligatoria, non avrà alcun effetto sulla licenza, è grazie alla capacità avuta dall'Unione Piloti, che si è avvalsa di un abile consulente come l'avvocato Paolo Malaguti, di esporre le problematiche inerenti l'argomento. Va in ogni caso dato atto di aver trovato nell'Ammiraglio Giardino, e nei dirigenti del MIT, Patrizia Scarchilli e Maria Cristina Farina, interlocutori che hanno saputo ascoltare, valutare e, quando possibile, accogliere le nostre proposte.

Noi dell'Unione Piloti saremo pochi ma non abbiamo mai cambiato idea. Per mesi ci siamo battuti, in disgraziata solitudine, contro l'introduzione di un nuovo specifico certificato IMO che di fatto avrebbe surrogato la licenza di pilotaggio, con inevitabili conseguenze anche sulla natura pubblicistica del servizio. In tal senso una lettera dell'ex direttore di Fedepiloti Fiorenzo Milani conferma l'intenzione di applicare in Italia la risoluzione IMO A960, ovvero di poter avere un certificato di competenza (COC) specifico per pilota.

Più volte l'Unione Piloti ha infatti sostenuto che le norme del Codice della navigazione ed il relativo Regolamento sono molto più selettive e stringenti delle raccomandazioni contenute nella Risoluzione IMO A.960 (23) che, tra l'altro, si pone l'obiettivo di sopperire, in ambito internazionale, alle eventuali vacanze legislative di alcuni Stati. Ma questo non è certo il caso dell'Italia.

Sono altri, semmai, ad aver fatto propri i contenuti di una bozza condivisa di decreto interdirigenziale sulle linee guida per la formazione e l'aggiornamento professionale dei Piloti che ha di fatto recepito i suggerimenti sostenuti con forza nell'ultimo anno dalla nostra associazione.

Ma sarebbe stato così senza la tenace opposizione dell'Unione Piloti?

Capitano (CLC) Vincenzo Bellomo  
Presidente Unione Piloti.

