

## Mare

Canale Mare

Percorso: [ANSA](#) > [Mare](#) > [Porti e Logistica](#) > Porti: Toninelli, no a una privatizzazione della sicurezza

# Porti: Toninelli, no a una privatizzazione della sicurezza

**Fedepiloti, no alla liberalizzazione nella sicurezza**

09 aprile, 12:21

*Porti: Toninelli, no a una privatizzazione della sicurezza*

- "Non voglio nemmeno lontanamente sentire parlare di privatizzazione del sistema portuale di sicurezza, che permette velocità e sicurezza". Lo afferma il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, all'assemblea generale della Fedepiloti. "È giusto e legittimo che sia concorrenza tra gli armatori -dice il ministro - ma la concorrenza non deve entrare in contraddizione con la sicurezza".

A lanciare l'allarme di fronte ai rischi di una privatizzazione del servizio è stato il presidente di Fedepiloti, la Federazione italiana dei piloti dei porti, Francesco Bandiera, nella sua relazione all'assemblea generale dell'associazione. "Il pilotaggio portuale italiano - ha affermato - è in seria, profonda difficoltà".

Secondo Fedepiloti la disciplina italiana "non è assolutamente contraddetta dal regolamento europeo 352", entrato in vigore a marzo, che "recepisce l'esigenza di istituire e mantenere servizi totalmente regolati nei porti degli Stati membri" per interessi pubblici come la sicurezza portuale. "Il nostro sistema - rivendica Bandiera - ha garantito per decenni economicità con alto livello di operatività e sicurezza. Valori messi in discussione da un giorno all'altro" verso "un rampante liberalismo economico-finanziario". (ANSA).

SHIPOWNERS

# Sistemi di sicurezza in porto, Toninelli: «No ai privati»

Roma - «Non voglio nemmeno lontanamente sentir parlare di privatizzazione del sistema portuale di sicurezza». **Il ministro ai Trasporti e alle Infrastrutture, Danilo Toninelli**, si schiera con la Fedepiloti.

APRILE 09, 2019

CONDIVIDI



Roma - «Non voglio nemmeno lontanamente sentir parlare di privatizzazione del sistema portuale di sicurezza». **Il ministro ai Trasporti e alle Infrastrutture, Danilo Toninelli**, si schiera con la Fedepiloti: «State tranquilli - ha detto all'assemblea generale della Federazione italiana dei piloti dei porti - il governo è dalla vostra parte». «Gli operatori - ha insistito il ministro - devono essere messi nelle condizioni di operare sempre al meglio, in serenità: andate avanti così, avete il governo dalla vostra parte». Toninelli ha posto l'accento sui grandi margini di crescita dell'economia portuale e sulla centralità della sicurezza. «La concorrenza tra gli armatori è legittima - ha sottolineato - ma la competizione non deve limitare la sicurezza».

**Il presidente di Fedepiloti Francesco Bandiera** ha nella relazione posto l'attenzione sul «rampante liberalismo economico-finanziario» e sulla necessità che venga mantenuto il limite di età nell'accesso ai concorsi dei piloti. «Il pilotaggio portuale italiano è in seria, profonda difficoltà» ha detto, ricordando che il sistema «ha garantito per decenni economicità con alto livello di operatività e sicurezza». Nel 2017 - ha fatto notare - abbiamo avuto il primo posto al mondo per minore incidentalità nei porti a dispetto degli spazi sempre più stretti e degli scavi sempre più necessari. Uno standard di sicurezza - ha concluso - che deve essere assolutamente garantito anche nel futuro.

SHIPOWNERS

## Paita a Toninelli: «Valorizzi il lavoro dei piloti»

Genova - «Toninelli si svegli e proceda all'indicazione dell'autorità di regolazione competente in materia di applicazione del regolamento europeo. Doveva farlo entro il 24 marzo ma ancora non ci sono notizie».

APRILE 09, 2019  
CONDIVIDI

Genova - «Toninelli si svegli e proceda all'indicazione dell'autorità di regolazione competente in materia di applicazione del regolamento europeo. Doveva farlo entro il 24 marzo ma ancora non ci sono notizie. **Ci auguriamo che lo faccia rapidamente prima di subire l'umiliazione di un commissariamento** da parte della Commissione europea». Lo ha detto la deputata e capogruppo del Pd in commissione Trasporti Raffaella Paita intervenendo all'assemblea di Fedepiloti.

«Sarebbe grave e paradossale se questo succedesse perché, sotto la guida autorevole delle Capitanerie di porto, i piloti e il servizio tecnico-nautico svolgono un ruolo essenziale ed insostituibile per la portualità italiana. Sono molto contenta che questa mattina anche i rappresentanti dell'attuale governo abbiano dovuto riconoscere l'eccellente **lavoro fatto dal ministro Delrio durante i governi Renzi e Gentiloni** a tutela e valorizzazione della categoria. Ora ci attende la sfida della applicazione del regolamento europeo che non deve stravolgere l'attuale assetto, ma consolidare il rapporto tra armatori e piloti».

## «Non lasciamo mano libera ad altri sui porti»

Roma - Sono 200 mila le imprese fra trasporti marittimi, cantieristica, turismo, attività di ricerca e pesca, 880 mila occupati, con un fatturato di 130 miliardi di euro all'anno. Nei numeri, questa è l'economia del mare: «In questo scenario, i servizi tecnico-nautici dovranno concorrere a segnare un passaggio fondamentale»

APRILE 09, 2019

CONDIVIDI



**Roma - Sono 200 mila le imprese fra trasporti marittimi**, cantieristica, turismo, attività di ricerca e pesca, 880 mila occupati, con un fatturato di 130 miliardi di euro all'anno. Nei numeri, questa è l'economia del mare: «In questo scenario, i servizi tecnico-nautici dovranno concorrere a segnare un passaggio fondamentale: quello che va dalla portualità nazionale allo sviluppo di un sistema economico competitivo e forte».

**Lo ha detto Paolo Uggè**, vicepresidente di Confcommercio e di Conftrasporto, intervenendo alla 72esima assemblea nazionale di Fedepiloti, oggi a Roma, presenti il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli e il viceministro Edoardo Rixi: «Sui numeri del mare Confcommercio vuole investire, convinta che la chiave per aumentare la forza del Paese sia ragionare per sistemi, non per compartimenti stagni - afferma Uggè -. Noi come Confederazione stiamo agendo in un'ottica integrata che comprende tutti i vettori, dal mare alla gomma, dal ferro al cielo, ponendo attenzione ai temi della sostenibilità e della sicurezza, ricordando che su quest'ultimo fronte i nostri piloti dei porti non hanno rivali al mondo. Siamo convinti - prosegue il vicepresidente di Conftrasporto - che sicurezza e competitività debbano andare di pari passo, e sono certo che i piloti, così come hanno saputo modernizzarsi con l'adozione del nuovo percorso di aggiornamento professionale, sapranno anche recepire il regolamento europeo del 2017 in materia di trasparenza finanziaria e competitività».

**Uggè ha poi ricordato il recente sodalizio tra Enea e Confcommercio**, sfociato lo scorso febbraio in un convegno sulla necessità di adeguare le infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici e marini, sottolineando l'importanza del ruolo associativo nel dialogo tra imprese e istituzioni. Proprio alle istituzioni presenti in sala, il vicepresidente di Confcommercio si è rivolto quando sulla via della Seta ha ribadito i dubbi della Confederazione, "Non per disfattismo, ma si è visto in giro troppo facile entusiasmo verso un importante partner commerciale che, però, solitamente utilizza questa leva per aumentare il suo grado di controllo geo-politico. Vi chiediamo - conclude Uggè - che la competitività dei porti e dei loro sistemi logistici sia migliorata nell'interesse dell'Italia e dell'Europa, non vogliamo che scali nazionali diventino portatori di interessi di soggetti terzi".

Mare

Assemblea Fedepiloti, Uggè: Confcommercio vuole investire nell'economia del mare

## Assemblea Fedepiloti, Uggè: Confcommercio vuole investire nell'economia del mare

MARTEDÌ 9 APRILE 2019 15:47:20



Duecentomila imprese fra trasporti marittimi, cantieristica, turismo, attività di ricerca e pesca, 880mila occupati, e un fatturato di 130 miliardi di euro all'anno. Sono questi i numeri dell'**economia del mare**. "In questo scenario, i servizi tecnico-nautici dovranno concorrere a segnare un passaggio fondamentale: quello che va dalla portualità nazionale allo sviluppo di un sistema economico competitivo e forte". Lo ha detto **Paolo Uggè, vicepresidente di Confcommercio e di Confrtrasporto**, intervenendo alla **72a Assemblea nazionale di Fedepiloti**, oggi a Roma, presenti il **ministro dei Trasporti Danilo Toninelli e il viceministro Edoardo Rixi**.

"Sui 'numeri del mare' **Confcommercio** vuole investire, convinta che la chiave per aumentare la forza del Paese sia ragionare per sistemi, non per compartimenti stagni - afferma Uggè -. Noi come Confederazione stiamo agendo in un'ottica integrata che comprende tutti i vettori, dal mare alla gomma, dal ferro al cielo, ponendo attenzione ai temi della sostenibilità e della sicurezza, ricordando che su quest'ultimo fronte i nostri piloti dei porti non hanno rivali al mondo".

"Siamo convinti - prosegue il **vicepresidente di Confrtrasporto** - che sicurezza e competitività debbano andare di pari passo, e sono certo che i piloti, così come hanno saputo modernizzarsi con l'adozione del nuovo percorso di aggiornamento professionale, sapranno anche recepire il regolamento europeo del 2017 in materia di trasparenza finanziaria e competitività".

Uggè ha poi ricordato il recente sodalizio tra Confcommercio ed Enea, sfociato lo scorso febbraio in un convegno sulla necessità di adeguare le infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici e marini, sottolineando l'importanza del ruolo associativo nel dialogo tra imprese e istituzioni. Proprio alle istituzioni presenti in sala, il vicepresidente di Confcommercio si è rivolto quando sulla via della Seta ha ribadito i dubbi della Confederazione, "Non per disfattismo, ma si è visto in giro troppo facile entusiasmo verso un importante partner commerciale che, però, solitamente utilizza questa leva per aumentare il suo grado di controllo geo-politico. Vi chiediamo - conclude Uggè - che la competitività dei porti e dei loro sistemi logistici sia migliorata nell'interesse dell'Italia e dell'Europa, non vogliamo che scali nazionali diventino portatori di interessi di soggetti terzi".

mercoledì, 10 aprile 2019 12:17

## **CONFTRASPORTO-CONFCOMMERCIO ALL'ASSEMBLEA FEDEPILOTI “INVESTIAMO SUL MARE, MA NON LASCIAMO MANO LIBERA AD ALTRI SUI NOSTRI PORTI”**

Duecentomila imprese fra trasporti marittimi, cantieristica, turismo, attività di ricerca e pesca, 880mila occupati, e un fatturato di 130 miliardi di euro all'anno. È, nei numeri, l'economia del mare. “In questo scenario, i servizi tecnico-nautici dovranno concorrere a segnare un passaggio fondamentale: quello che va dalla portualità nazionale allo sviluppo di un sistema economico competitivo e forte”. Lo ha detto Paolo Uggè, vicepresidente di Confcommercio e di Conftrasporto, intervenendo alla 72a Assemblea nazionale di Fedepiloti, oggi a Roma, presenti il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli e il viceministro Edoardo Rixi.

“Sui ‘numeri del mare’ Confcommercio vuole investire, convinta che la chiave per aumentare la forza del Paese sia ragionare per sistemi, non per compartimenti stagni - afferma Uggè – Noi come Confederazione stiamo agendo in un’ottica integrata che comprende tutti i vettori, dal mare alla gomma, dal ferro al cielo, ponendo attenzione ai temi della sostenibilità e della sicurezza, ricordando che su quest’ultimo fronte i nostri piloti dei porti non hanno rivali al mondo”.

“Siamo convinti - prosegue il vicepresidente di Conftrasporto - che sicurezza e competitività debbano andare di pari passo, e sono certo che i piloti, così come hanno saputo modernizzarsi con l’adozione del nuovo percorso di aggiornamento professionale, sapranno anche recepire il regolamento europeo del 2017 in materia di trasparenza finanziaria e competitività”.

Uggè ha poi ricordato il recente sodalizio tra Confcommercio ed Enea, sfociato lo scorso febbraio in un convegno sulla necessità di adeguare le infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici e marini, sottolineando l’importanza del ruolo associativo nel dialogo tra imprese e istituzioni.

Proprio alle istituzioni presenti in sala, il vicepresidente di Confcommercio si è rivolto quando sulla via della Seta ha ribadito i dubbi della Confederazione, “Non per disfattismo, ma si è visto in giro troppo facile entusiasmo verso un importante partner commerciale che, però, solitamente utilizza questa leva per aumentare il suo grado di controllo geo-politico. Vi chiediamo - conclude Uggè - che la competitività dei porti e dei loro sistemi logistici sia migliorata nell’interesse dell’Italia e dell’Europa, non vogliamo che scali nazionali diventino portatori di interessi di soggetti terzi”.

## **Competitività e sicurezza, le sfide del pilotaggio portuale**



**Si è tenuta a Roma l'Assemblea generale di Fedepiloti. Per il ministro Toninelli "gli operatori devono essere messi nelle condizioni di operare sempre al meglio", mentre il presidente Bandiera ha posto l'attenzione sul "rampante liberalismo economico-finanziario" .**

"Non voglio nemmeno lontanamente sentir parlare di privatizzazione del sistema portuale di sicurezza". Il ministro ai Trasporti e alle Infrastrutture, Danilo Toninelli, si schiera con Fedepiloti: "state tranquilli - ha detto all'Assemblea generale della Federazione italiana dei piloti dei porti - il governo è dalla vostra parte". "Gli operatori - ha insistito il ministro - devono essere messi nelle condizioni di operare sempre al meglio, in serenità: andate avanti così, avete il governo dalla vostra parte". Toninelli ha posto l'accento sui grandi margini di crescita dell'economia portuale e sulla centralità della sicurezza. "La concorrenza tra gli armatori è legittima - ha sottolineato - ma la competizione non deve limitare la sicurezza". Il presidente di Fedepiloti, Francesco Bandiera, ha nella relazione posto l'attenzione sul "rampante liberalismo economico-finanziario" e sulla necessità che venga mantenuto il limite di età nell'accesso ai concorsi dei piloti. "Il pilotaggio portuale italiano è in seria, profonda difficoltà" ha detto, ricordando che il sistema "ha garantito per decenni economicità con alto livello di operatività e sicurezza". Nel 2017 - ha fatto notare - abbiamo avuto il primo posto al mondo per minore incidentalità nei porti a dispetto degli spazi sempre più stretti e degli scavi sempre più necessari. Uno standard di sicurezza - ha concluso - che deve essere assolutamente garantito anche nel futuro". Per Paolo Uggè, vicepresidente di Confrtrasporto de Confcommercio, "sicurezza e competitività viaggiano insieme. Attendiamo ancora la pubblicazione dei costi di sicurezza da parte del Ministero. Non vogliamo rischiare che i nostri scali siano gestiti da soggetti portatori di interessi 'terzi'".

## Le due anime del Governo spingono le pilotine: “Macchine avanti tutta! Indietro non si torna”

Alla 72ma assemblea di Fedepiloti il ministro dei trasporti Toninelli (M5S) e il viceministro Rixi (Lega) difendono la posizione dei servizi tecnico nautici, esaltando la categoria dei Piloti del Porto



### Dal nostro inviato

**Roma** - Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli (M5S) arriva alle 10 puntuale - ma non come una disgrazia, perché ben vengano le partecipazioni attive e massicce della politica ai lavori degli operatori! – e dunque si può iniziare in tempo perfetto sulla tabella di marcia serrata che si è data la nuova presidenza della Federazione Italiana Piloti dei Porti.

E di lì a poco fa capolino all’Hotel Plaza di via del Corso anche il ViceMinistro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi (Lega), che conferma nei fatti quanto aveva anticipato poco prima a *Ship2Shore* sull’aereo Genova-Fiumicino del primo mattino circa la sua intenzione di seguire per intero i lavori della 72a Assemblea Nazionale di Fedepiloti. Dunque ad ascoltare attentamente la fitta relazione del Presidente, Francesco Bandiera - introdotta dai saluti di presentazione del Direttore, Giacomo Scarpati, che rompe il ghiaccio con tempismo perfetto – vi sono ambedue le controverse anime dell’attuale governo giallo-verde, che sovente si trovano in opposizione e disputa su tanti argomenti dibattuti; per restare al settore del dicastero in oggetto, è scontato citare l’importanza e il valore delle grandi opere ed infrastrutture, che ha diviso e quasi spaccato l’esecutivo

guidato da Giuseppe Conte. Ma che invece in tema di servizi tecnico nautici, ed espressamente riguardo al pilotaggio, sembrano andare d'amore e d'accordo, esprimendo una posizione analoga se non addirittura totalmente condivisa.

Al di là delle posizioni espresse dai politici a quella che non è certo mai stata una mera assemblea di un'associazione di categoria, ma da sempre resta un momento di incontro fondamentale di una componente vitale dell'operatività quotidiana nei porti, messa a confronto con rappresentanti del cluster marittimo e soprattutto istituzionale, è d'uopo sottolineare che mai come quest'anno la componente politica sia quasi sempre presente per ascoltare e capire, secondo quelli che dovrebbero essere i paradigmi tradizionali che il ruolo imporrebbe loro: infatti, come prendere decisioni importanti – che possono impattare anche in maniera grave a livello socio-economico sulla nazione - senza avere contezza dei fatti?

Sotto questo profilo l'attuale Governo, spesso criticato, a volte anche per 'partito preso' – e la stessa stampa, anche per ruolo fisiologico, non è mai troppo tenera coi politici - dimostra di esserci coi fatti, quantomeno in ambito trasporti. Sia Ministro che Viceministro, ma anche i Sottosegretari, non fanno mai mancare la loro presenza a giornate di lavoro essenziali come questa, per meglio entrare nel vivo dei problemi di categoria.

E così, nel salone gremito da molti dei 250 piloti attivi in 70 porti italiani – ma c'è pure Ciro Romano, pilota campano prestatato da decenni alle acque portuali lagunari di Venezia, segretario dell'associazione 'contraltare' Unionpilotti – anche da alcuni giovani, ad assicurare nuova linfa ad una professione antica nella storia della marineria, e con la presenza dei rappresentanti di tanti operatori dello shipping e della portualità (mancano tuttavia i vertici assoluti di Confitarma e Federagenti, rappresentati peraltro da delegati associativi), si parte con in prima fila, separati solo dal corridoio, Toninelli e Rixi.

A breve distanza c'è anche l'opposizione, rappresentata da Raffaella Paita, Capogruppo (PD) della IX Commissione Camera, mentre resta vuota a sorpresa la sedia del Sen. Gregorio De Falco, già presente 12 mesi fa a questa stessa assemblea, allora appena eletto nelle liste del M5S, da cui peraltro ha preso le distanze, oggi parte del Gruppo Misto. Con cronometrica puntualità si susseguono gli interventi degli invitati dei piloti italiani. Spetta, come da prassi, all'Ammiraglio Giovanni Pettorino, Comandante Generale della Capitaneria di Porto, prendere la parola per primo; per non volere essere da meno di Bandiera, il leader nazionale della Guardia Costiera parla a braccio, esprimendo il proprio 'sentiment' dal cuore per ricordare la posizione di garanzia dell'amministrazione marittima (tanto da avere responsabilità penali come se avesse partecipato a commettere il fatto criminoso in fatto di disattenzione nella vigilanza dell'operato altrui).

"Il quadro normativo non va toccato, questo è il primo punto di riferimento.

Il nuovo regolamento europeo dà agli stati la possibilità di mantenere i regimi normativi preesistenti; da noi vige da sempre il monopolio per servizi tecnico nautici. Questo regolamento immediatamente applicabile deve trovare nella pubblica amministrazione una

risposta immediata con risposte congruenti” chiarisce Pettorino. “L’amministrazione marittima è fondamentale nel nostro paese fin dalla costituzione della marina mercantile nel dopoguerra del secondo conflitto mondiale. La stessa Pubblica Amministrazione ha il compito di rispondere con regole certe sulla base del modello costruito col Codice della Navigazione del 1942, che dimostra di far funzionare perfettamente l’intero impianto, anche se andrebbe considerato un aggiornamento in ordine alle condizioni operative; si consideri come ogni anno vengano effettuate circa 300mila manovre in spazi portuali costruiti 100 anni fa, con navi oggi di stazza multipla di alcune volte a quella originale. In ogni caso, questi spazi sono da conservare, per potere assicurare la sicurezza. E il decisore politico ha bisogno di costruire una strategia forte, e per farlo ha bisogno di avere una forte amministrazione marittima” chiude Pettorino, così ‘rivendicando’ a pieno titolo il contributo della propria categoria.

Quando prende la parola Toninelli, sono subito elogi. “Tra tutte le associazioni di categoria che ho incontrato in questi 10 mesi, mi ha subito favorevolmente impressionato quella dei piloti, cui riconosco lo spirito di appartenenza al corpo e una dedizione spontanea alla causa che dà un valore aggiunto alla professione e al servizio pubblico che viene reso. Condivido anche la sicurezza che richiede l’Ammiraglio, poiché - l’ho sempre detto - senza di essa non vi può essere alcun sviluppo”. Poi il ministro si inerpica sulla geo-politica. “Dobbiamo fare meglio dei competitori che hanno sfruttato più di noi l’apertura del Canale di Suez (*in realtà il raddoppio dle 2015, ndr*). Non ho bene capito le critiche alla nostra adesione al progetto della Via della Seta? Abbiamo colto un’opportunità, o la cogliamo subito oppure la coglie un altro!” spiega Toninelli agli scettici anti-cinesi.

“La concorrenza tra grandi imprenditori è giusta, ma non deve entrare in competizione con la sicurezza. Non voglio sentire neanche lontanamente parlare di privatizzazione del servizio, voi fate già concorsi pubblici, e questo è una garanzia. Siamo a fianco dei piloti e vi sosterrò, riconoscendo le vostre competenze straordinarie, perché fate primeggiare l’Italia in qualche classifica: la sicurezza nei porti. Dunque state tranquilli, non correte rischi, anzi dovete rafforzare l’organico perché forse non siete sufficienti a coprire tutte le esigenze!” conclude il ministro, tuttavia senza prendere una posizione in merito all’attuazione del regolamento europeo n. 352 del 2017 da poco entrato in vigore.

La collocazione di Fedepiloti nell’ampio e variegato alveo di Confcommercio – vi sono, per dire, anche la loro controparte, rappresentata da AssArmatori – viene ‘spiegata’ dal Vicepresidente nonché presidente di Conftrasporto, Paolo Uggè.

“Rappresentiamo circa 200mila imprese fra trasporti marittimi, cantieristica, turismo, attività di ricerca e pesca, 880mila occupati e un fatturato di 130 miliardi di euro all’anno; questi i numeri dell’economia del mare. Da tempo Confcommercio ha deciso di mettersi a disposizione delle professionalità come quelle dei piloti che la sostengono; come Confederazione stiamo agendo in un’ottica integrata che comprende tutti i vettori, dal mare alla gomma, dal ferro al cielo, ponendo attenzione ai temi della sostenibilità e della

sicurezza, ricordando che su quest'ultimo fronte i nostri piloti dei porti non hanno rivali al mondo.

Anche noi ci allineiamo sul tema vitale della sicurezza, senza cui non c'è competitività. Un mercato libero si realizza solo se ci sono regole; senza di esse, c'è il Far West, ove vince il più forte sul più debole, che viene prevaricato.

Dunque saremo al vostro fianco e ci batteremo per creare le condizioni affinché i regolamenti europei non sopprimano le specificità dell'Italia. Siamo convinti che sicurezza e competitività debbano andare di pari passo, e sono certo che i piloti, così come hanno saputo modernizzarsi con l'adozione del nuovo percorso di aggiornamento professionale, sapranno recepire il regolamento europeo del 2017 in materia di trasparenza finanziaria e competitività.

I servizi tecnico-nautici dovranno concorrere a segnare un passaggio fondamentale: quello che va dalla portualità nazionale allo sviluppo di un sistema economico competitivo e forte”.

Il vicepresidente di Confcommercio si è rivolto alle istituzioni presenti in sala quando ha ribadito i dubbi sulla recente scelta 'cinese'. “Non per disfattismo, ma si è visto in giro troppo facile entusiasmo verso un importante partner commerciale che, però, solitamente utilizza questa leva per aumentare il suo grado di controllo geo-politico. Vi chiediamo che la competitività dei porti e dei loro sistemi logistici sia migliorata nell'interesse dell'Italia e dell'Europa, non vogliamo che scali nazionali diventino portatori di interessi di soggetti terzi”.

Sulla questione si è pronunciato anche il Vicepresidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri. “Occhio a non aprire brecce protezionistiche nel sistema, ma neanche a dare troppo libero sfogo al mercato” ha detto sinteticamente colui che è anche il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Ancona, la quale sovrintende pure ai porti dell'Abruzzo di Ortona e Pescara.

Ricordando che proprio il 17 aprile 2018, in questa medesima location, fece il suo primo intervento pubblico nelle nuove vesti di presidente di Assarmatori – citato anche nella relazione di Bandiera, che ha estrapolato una sua frase 'forte' dal contesto di uno speech più ampio pronunciato l'anno scorso in occasione di questa assemblea: “Il diritto dell'autoproduzione trova un suo limite nella sicurezza!” - Stefano Messina ha ammesso di essere fino dall'inizio del proprio mandato uno strenuo sostenitore dell'impianto attuale dei servizi tecnico-nautici. “Stiamo cercando di costruire una 'politica di sistema' in Confcommercio, la stessa casa che ci tiene uniti anche se con il giusto e doveroso momento di onesto contraddittorio su argomenti che ci vedono schierati dalle due parti del tavolo”.

Invocato da Fedepiloti a fare un proprio intervento, il Prof. Sergio Maria Carbone, che segue la federazione da tanti anni con un 'affetto professionale' che va al di là del rapporto

di consulente legale della categoria, ha spiegato con parole semplici i paradigmi della professione.

“Le posizioni sono sempre le stesse, la struttura organizzata deve essere salvaguardata. I due capisaldi ineludibili del pilotaggio sono l’unitarietà e l’esclusiva del servizio, con una riserva che ormai è stabilita dalla Legge, che dunque non deve essere messa in discussione.

Non si deve aprire alla concorrenza, occorre mantenere un solo erogatore del servizio di pilotaggio.

Non importa quale struttura organizzativa sarà scelta per garantire l’esecuzione del servizio secondo le modalità, direttive e criteri che vengono indicate e stabilite dall’Amministrazione Marittima, alla quale viene collegata, tanto che lo stesso vertice della organizzazione è nominato dal Comandante del Porto.

Bisogna ragionare senza pregiudizio della caratterizzazione dell’individualità del servizio da parte del pilota, che resta singolo professionista; insieme ai colleghi, essi costituiscono un’associazione professionale, sebbene con responsabilità individuale e limitata, parametrata secondo livelli di limite introdotte per legge” ha detto l’esimio giurista genovese.

“Sono contento di avere ascoltato relazioni importanti, che individuano un percorso comune.

Il discorso dei piloti si estende anche agli altri servizi tecnico nautici; i corrispettivi devono essere pagati dall’utente perchè si trova ad avvantaggiarsi dell’accesso e dell’apertura h24 nei porti”.

Poi Carbone ha accennato alla questione, spinosa, dell’autoproduzione, che ha avuto di recente un episodio di rigurgito con il ricorso presentato da Caronte & Tourist contro i piloti dello Stretto di Messina, con uno strascico giudiziale il prossimo 8 maggio al tribunale di Palermo in sede di Consiglio di Giustizia Amministrativa, dopo che il TAR di Catania aveva dato torto alla compagnia di navigazione di Franza e Maticena, la quale poi ha fatto ricorso, ora pendente.

Curiosamente, Caronte & Tourist Isole Minori (ex Siremar), ovvero il ramo cabotaggio del gruppo siculo-calabrese, fa parte di AssArmatori, associata a Confcommercio come Fedepiloti, di cui è controparte nel citato contenzioso.

“Ne parleremo in tribunale, nelle sedi adeguate, ma ravviso forte il rischio di compressione delle esigenze di questo servizio. Gli armatori devono farsi giustamente carico di questi servizi, il modello attuale è quello più efficiente ed economico. L’autoproduzione non deve confondersi con esenzione, sono due istituti profondamente diversi.

Qualcuno dice che il pilotaggio non serve?

Se questa tesi dovesse essere affermata, dovremmo essere pronti ad affrontare le conseguenze peggiori per la tutela della navigazione nei porti. Il pilotaggio è in realtà un servizio efficiente da salvaguardare, in una forma che è comune a molti porti dell’UE, ma

con un sistema tariffario che deve essere aggiornato con principi di trasparenza, chiarezza e proporzionalità, come sancito dalle ultime leggi” ha concluso Carbone, palesemente preoccupato del ricorso sull’autoproduzione, non senza accennare ad un richiamo all’esigenza assoluta dell’unitarietà della rappresentanza nazionale; “la dicotomia tra categorie non fa bene al movimento, ma ormai è una proliferazione comune a tanti operatori del cluster marittimo”.

Armandosi di pazienza, Rixi ha colto l’opportunità di sentire tutti i lavori:

“Quale strada prendere al bivio? Andare dietro agli armatori o restare nel passato?” ha chiesto retoricamente il viceministro leghista.

“Sicuramente c’è un’altra strada da fare, ma questo tipo di servizi deve essere regolamentato dalla ‘mano pubblica’ perché la sicurezza dei nostri scali è preminente rispetto ad altre esigenze.

Oggi dobbiamo avere una visione a 20 anni, preoccuparci degli armatori del 2039. È vero che c’è gigantismo navale, dunque abbiamo bisogno spasmodico di servizi tecnico nautici come sono oggi.

Circa l’autoproduzione, sono scettico perché è evidente che se vogliamo potenziare la capacità dei piloti di assistere gli armatori non possiamo togliere risorse, ma anzi dobbiamo accompagnare la corporazione a restare un’eccellenza a livello europeo. C’è bisogno che i piloti abbiano un collante con l’amministrazione marittima e diano garanzia che i porti siano sicuri, essendo questi degli asset strategici”.

Anche Rixi ha affrontato le varie questioni internazionali.

“Il sistema portuale italiano dovrebbe scrivere le regole europee e non subirle!

E speriamo che arrivino altre Vie della Seta, opportunità come questa appena giunta sul nostro tavolo. Il Mediterraneo non deve essere un mare chiuso ma aperto, non solo un’area di passaggio ma di approdo per le navi come destinazioni finali. Rendiamoci conto che solo il cluster marittimo italiano può cambiare la storia del Mediterraneo, e renderlo centrale negli interessi della geopolitica globale, perché paesi come Grecia e Spagna non hanno la nostra stessa forza di azione e dimensione di imprese nel settore” ha chiosato il politico genovese, cui “piace fare tavoli unitari e condivisi; vogliamo investire tutti insieme sul pilotaggio”.

Appassionatamente, aggiungiamo noi.

**Angelo Scorza**



**PORTI**

## “Senza sicurezza non c’è sviluppo”

Toninelli all’Assemblea nazionale di Fedepiloti: “No a privatizzazione”

Giulia Sarti

ROMA – “Senza sicurezza non c’è sviluppo”. Così esordisce il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli intervenendo all’**Assemblea nazionale di Fedepiloti**. È questo per il ministro lo slogan alla base delle attività che i piloti svolgono da tanti anni. “L’economia portuale -ha proseguito- ha maggiori margini di sviluppo che l’Italia non ha colto appieno. Se guardiamo alla crescita del traffico marittimo del Mediterraneo, siamo a un +500%. In Italia a +50%”.

Questo vuol dire, ha continuato Toninelli, che ci sono dei competitori che hanno saputo meglio cogliere le opportunità derivanti dal grande cambiamento del passaggio merci nel canale di Suez. Il Governo, ha spiegato il ministro, ha reagito creando condizioni per un **collegamento euro-asiatico**.

“La concorrenza è giusta tra armatori, ma non deve entrare in competizione con la sicurezza”.

A proposito della privatizzazione delle attività di sicurezza in porto il ministro Toninelli ha ricordato: “Voi fate concorsi pubblici, ben vengano! Non voglio nemmeno lontanamente sentire parlare di una **privatizzazione** di un sistema portuale di sicurezza”.

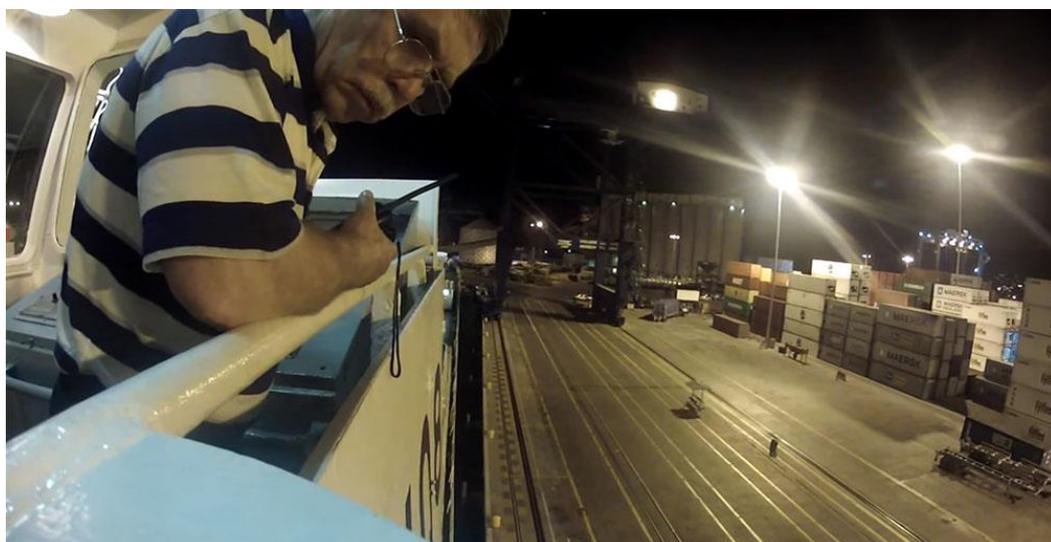
Sulla mancanza di personale più volte fatta presente al Governo, il ministro ha sottolineato che il suo dicastero cercherà in tutti i modi di venir loro incontro per nuove unità di personale da collocare nei circa 70 porti in cui opera Fedepiloti.

“Tra gli ambiti di cui mi occupo col mio ministero, quello portuale è quello in cui c’è più grande **sinergia** già esistente tra operatori. Una struttura già di elevato livello che va messa nella condizione di operare ancora meglio garantendo quella serenità che è giusto abbiate nelle vostre attività”.

POLITICHE MARITTIME09/04/2019

## Toninelli: "Nessuno privatizzerà il pilotaggio"

Il ministro dei Trasporti tranquillizza la corporazione. Bandiera: "La legge italiana non è contraddetta dalle regole Ue"



(youtube: A Day in the life of a Port Pilot)

Il governo non ha intenzione di privatizzare la sicurezza portuale, ovvero l'attività di pilotaggio. Parola del ministro dei Trasporti, **Danilo Toninelli**, che tranquillizza così i piloti italiani, in convegno martedì a Roma per l'assemblea della Fedepiloti. «State tranquilli, il governo è dalla vostra parte. Non voglio nemmeno lontanamente sentir parlare di privatizzazione del sistema portuale di sicurezza», ha detto il ministro.

Il sistema corporativo non confligge con le regole europee, secondo il presidente di Fedepiloti, **Francesco Bandiera**. La legge italiana «non è assolutamente contraddetta dal regolamento europeo 352», entrato in vigore a marzo, che «recepisce l'esigenza di istituire e mantenere servizi totalmente regolati nei porti degli Stati membri per interessi pubblicistici come la sicurezza portuale».

Un mestiere, quello del pilota, oggi «in seria, profonda difficoltà», secondo Bandiera, pur avendo «garantito per decenni economicità con alto livello di operatività e sicurezza». Nel 2017, infatti, fa notare, «abbiamo avuto il primo posto al mondo per minore incidentalità nei porti a dispetto degli spazi sempre più stretti e degli scavi sempre più necessari. Uno standard di sicurezza che deve essere assolutamente garantito anche nel futuro». Standard che, come ha sempre ribadito la categoria, va mantenuto senza cambiare l'accesso alla professione, che ha un limite di età.

## **Bandiera (Fedepiloti): l'autoproduzione trova un suo naturale limite nella sicurezza**

*Alla luce del Regolamento UE sui servizi portuali - ha sottolineato il presidente della Federazione - «si evince ancora una volta la legittimata disciplina dei servizi di pilotaggio articolata nel nostro ordinamento»*

*inforMARE* - Sulla sicurezza delle manovre delle navi dei porti e sulla necessità di continuare ad assicurarla attraverso il lavoro dei piloti dei porti evitando forme di autoproduzione da parte delle compagnie di navigazione si è incentrata l'assemblea odierna a Roma della Federazione Italiana Piloti dei Porti (Fedepiloti), con uno sguardo anche all'entrata in vigore avvenuta lo scorso 24 marzo del Regolamento europeo n. 352 del 2017 che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali, inclusi i servizi di pilotaggio, e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti.

Parlando del tema dell'autoproduzione, il presidente di Fedepiloti, comandante Francesco Bandiera, ha evidenziato che i piloti, quando salgono a bordo di una nave, hanno un duplice obiettivo: oltre a tutelare gli interessi più che legittimi degli armatori - ha sottolineato - c'è «quello ancora più importante dell'interesse generale dello Stato attraverso la salvaguardia della vita umana in mare, dei beni materiali e ambientali, ed è solo la composizione di questi due interessi - ha specificato Bandiera - che deve essere realizzata garantendo la sicurezza dei porti e delle acque portuali».

Bandiera ha rimarcato che l'autoproduzione trova un suo naturale limite proprio nella sicurezza. «Eppure - ha lamentato il presidente di Fedepiloti - il prossimo 8 di maggio saremo a Palermo, da soli, a difendere l'impianto del pilotaggio italiano presso il consiglio di giustizia amministrativa proprio in una causa sull'autoproduzione appellata da un operatore privato che ha rilevato un trasporto marittimo pubblico regionale, in regime di monopolio, finanziato con fondi pubblici destinati anche a garantire la sicurezza nei porti attraverso il corretto utilizzo dei servizi tecnico-nautici».

Circa il Regolamento europeo 352/2017, Bandiera ha ricordato che la normativa «recepisce l'esigenza di istituire e mantenere servizi totalmente regolati nei porti degli Stati membri allorché si intendano perseguire interessi pubblicistici tra i quali la sicurezza portuale. Tale atto di diritto derivato dell'Unione Europea, infatti - ha rilevato - non ha alcuna esitazione a consentire agli Stati membri di imporre requisiti minimi alla fornitura del servizio, nonché limitazioni al numero di prestatori, in ragioni di preminenti obblighi di servizio pubblico». «Alla luce di questi principi - ha osservato il presidente di Fedepiloti - si evince ancora una volta la legittimata disciplina dei servizi di pilotaggio articolata nel nostro ordinamento, che individua un unico prestatore di servizio per porto, proprio per soddisfare esigenze di sinergia nella prestazione del servizio universale alla generalità degli utenti, ma in particolare esigenze di sicurezza inserite insieme ad esigenze di efficienza economica».

Nel suo intervento il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, si è detto

dalla stessa parte di Fedepiloti e del suo presidente Bandiera: «è giusto ed è legittimo - ha affermato - che ci sia una concorrenza tra gli armatori, tra i grandi imprenditori del settore, ma la concorrenza - ha precisato Toninelli - non deve entrare in competizione con la sicurezza». «Non voglio neanche lontanamente - ha aggiunto il ministro - sentir parlare di una privatizzazione di un sistema portuale di sicurezza, che permette una maggiore velocità in sicurezza nell'arrivare in porto e nell'uscire dal porto». (2/7)

# Porti, Toninelli: i piloti siano fuori da logica competitiva

Sen

Askanews9 aprile 2019

Roma, 9 apr. (askanews) - I piloti portuali svolgono una funzione primaria di natura pubblica, per questo devono essere fuori da logiche di natura competitiva. Lo ha detto il ministro dei Trasporti e Infrastrutture, Danilo Toninelli, intervenendo alla 72esima assemblea generale della Fedepiloti.

"I piloti, insieme ai servizi tecnico-nautici - ha detto -, sono chiamati a soddisfare esigenze primarie di natura pubblica, quali la sicurezza della navigazione negli spazi acquei portuali, la salvaguardia della vita e dell'integrità delle persone, l'operatività portuale nell'arco delle 24 ore, la conservazione delle infrastrutture esistenti e, di riflesso, la tutela dell'ambiente marino".

"Per questa ragione - ha aggiunto -, crediamo fermamente che la legittima competizione tra imprese armatoriali debba giocarsi su altri indicatori e su un altro terreno, senza in nessun modo alterare o pregiudicare gli standard di sicurezza. Concorrenza e sicurezza, in questo caso, non possono essere sullo stesso piano!".

Al ministro ha fatto eco il presidente di Fedepiloti, Francesco Bandiera. "Il pilotaggio portuale - ha detto - è in seria, profonda difficoltà. Il nostro sistema ha garantito per decenni economicità, con alto livello di operatività e sicurezza. Valori oggi messi in discussione da un giorno all'altro, senza la dovuta attenzione che si dovrebbe riservare a una realtà che affonda le sue radici molto indietro nel tempo, anzi la percezione è che si intenda stigmatizzare tale aspetto verso un rampante liberalismo economico-finanziario. Ciò che oggi viene a volte, con troppo scioltezza, definito un mondo regolato da un sistema antiquato, obsoleto, da superare; per noi rimane un mondo di disciplina, responsabilità e capacità di affrontare situazioni ad alto rischio che richiedono lucidità e reattività a un livello non comune".



## Shipping

### Ma l'opposizione non indulge sul pilotaggio

**Paita (PD) suona la sveglia al ministro Toninelli: "Avete apprezzato l'impianto Delrio, ma ora fate la vostra parte sul regolamento"**



Unica voce fuori dal coro – e non poteva essere altrimenti – all'assemblea di Fedepiloti 2019 quella della deputata e capogruppo del PD in commissione Trasporti.

"Il sistema è rodato, una certezza per evitare le emergenze e le criticità. Sono molto contenta che questa mattina, anche i rappresentanti dell'attuale governo abbiano dovuto riconoscere l'eccellente lavoro fatto durante i governi Renzi e Gentiloni a tutela e valorizzazione della categoria. Ho apprezzato la vicinanza e l'impegno di Toninelli nell'avvalersi del grande lavoro fatto sui servizi tecnico nautici dalla precedente amministrazione del dicastero dei trasporti col ministro Delrio, che ha difeso la capitaneria, salvaguardato i servizi tecnico nautici con gli interventi dei senatori Tullo, Filippi e Pagani, assunto il limite di responsabilità, infine varato la riforma portuale" ha esordito, con una dialettica benevola e costruttiva, Raffaella Paita, prima di cambiare tono.

"Dobbiamo avere il coraggio della conferma del modello attuale. È giusto chiedere qualcosina in più, ma senza fare eccessive polemiche; come vuole gestire il ministro la questione del regolamento europeo? Ci aspettiamo un chiarimento serio, e che si continui a lavorare per la nostra economia perché oggi purtroppo siamo fermi al palo; e le opportunità di muovere l'economia italiana inevitabilmente passano per le infrastrutture, che sono da realizzare assolutamente. Bene avere il tema 'laico' della Cina, ma come si può non avere grandi opere come la TAV o lo sportello unico doganale ecc.?"

A margine dell'assemblea, la politica spezzina è stata ancora più incisiva, usando parole dure verso il ministro dei trasporti.

"Toninelli si svegli e proceda all'indicazione dell'autorità di regolazione competente in materia di applicazione del regolamento europeo; doveva già farlo entro il 24 marzo ma ancora non vi sono notizie, ci auguriamo lo faccia rapidamente prima di subire l'umiliazione di un commissariamento da parte della Commissione europea.

Sarebbe grave e paradossale se ciò succedesse perché, sotto la guida autorevole delle capitanerie di porto, i piloti e i servizi tecnico nautici svolgono un ruolo essenziale ed insostituibile per la portualità italiana. Ora ci attende la sfida della applicazione del regolamento europeo che non deve stravolgere l'attuale assetto ma consolidare il rapporto tra armatori e piloti".





Sei in Home » Porti » Chi sono i piloti nel 2019, tra i problemi del presente, con un piede nel passato e lo sguardo nel futuro

10/04/19 11:06

## Porti

# Chi sono i piloti nel 2019, tra i problemi del presente, con un piede nel passato e lo sguardo nel futuro

**Il presidente di Fedepiloti Bandiera, un anno dopo la nomina, affronta a muso duro criticità e 'nemici' del servizio di pilotaggio, alle prese con tante sfide**



### Dal nostro inviato

**Roma** – Da molti è stata definita una tra le più riuscite delle assemblee nazionali nella storia (lunga 72 anni), di Fedepiloti, quella appena conclusa a Roma, alla 'stessa spiaggia, stesso mare' dell'Hotel Plaza, ormai da molti anni usuale teatro della convention nazionale dei piloti italiani.

Merito anche del coraggioso, ed a tratti persino veemente, discorso del Presidente di Fedepiloti, Francesco Bandiera, insediato esattamente da un anno; una nomina, invero abbastanza inaspettata per come giunta, avvenuta al termine dell'assemblea del 17 aprile 2018 che i meglio informati narrano essere stata piuttosto accesa, come parrebbe certificare l'assenza (in questa assemblea 2019) del direttivo precedente.

Sotto questa luce, anche il 'ribaltamento' nell'orientamento della scenografia allestita nel salone del blasonato albergo di Via del Corso è apparsa quasi simbolica del nuovo corso che i vertici della federazione di una delle tre categorie dei servizi tecnico nautici hanno voluto perseguire; da una relazione accurata ma sempre istituzionale e su toni piuttosto diplomatici come era stata quella del precedente 'timone' associativo, in linea con la tradizione precedente e allineata ad altre categorie, si è dunque passati ad una relazione più acre e sanguigna, scritta con passione e declamata con un'enfasi convinta e convincente da parte del suo estensore.

Da bravo nativo della Sardegna (è originario dell'isola della Maddalena ed opera professionalmente come pilota del porto di Olbia), Bandiera ha infatti voluto affrontare a muso duro le diverse criticità che affliggono oggi il servizio di pilotaggio, alle prese con tante sfide, di cui alcune realmente delicate; e, nel suo ben meditato discorso, non ha lesinato parole anche abbastanza aspre, seppure sempre nei toni della dialettica costruttiva, indirizzate ad alcune 'controparti' della corporazione.

Gettando il cuore oltre l'ostacolo, il presidente ha illustrato alcuni dati salienti.

“Il costo medio del pilotaggio in Italia è inferiore a quello generale all'estero. Nel nostro paese vengono effettuate oltre 1.000 manovre pro capite all'anno, contro una media di 500 in Europa, dunque abbiamo la maggiore produttività continentale. Siamo un'eccellenza professionale a basso costo per l'utenza e a nessun costo per la amministrazione; ma comunque ci adegueremo se l'amministrazione marittima dovesse

cambiare il sistema” ha esordito Bandiera nel suo intervento accorato, fatto col cuore e con la passione che fanno trasparire sentimenti genuini tipici dell'uomo di grande temperamento, dietro ai modi pacati e formali.

Ma qual è il presente, e soprattutto il futuro, della categoria, anello cardine nel contesto della 'blue economy' e delle evoluzioni strutturali e tecnologiche previste ed attese, con uno sguardo al passato per non perdere di vista i valori e la tradizione di una professione del mare tra le più delicate?

Nella relazione del presidente di Fedepiloti si evidenziano alcune note salienti.

“Rendiamoci conto della difficoltà del momento: un rampante liberalismo economico, la logica a volte spietata del lucro imprenditoriale, mette a repentaglio i valori di base della professione, che offre un alto livello di operatività (tre numeri, che non sono da giocare al lotto, la dicono tutta sulla 'disponibilità': 24-7-365), anche calandosi dagli elicotteri, se del caso in emergenza; e che garantisce sempre la sicurezza, sotto lo stretto coordinamento dell'Autorità Marittima. Questo è il valore aggiunto della professione di Pilota da sempre, che in Italia assurge a livelli da primato mondiale, come già certificato nel 2017 da una classifica specializzata”.

È una professione portatrice di interesse generale a tutela della collettività e che si regge su di un impianto economico sostenuto da chi usufruisce del servizio stesso in un determinato porto, dove lo Stato è unico controllore e diretto beneficiario, ma senza essere gravato dell'investimento della struttura organizzativa di tale servizio, a carico dei piloti stessi.

“Giusta e sacrosanta l'attenzione al profitto”, afferma Bandiera. “L'armatore investe ingenti somme prendendo grandi rischi imprenditoriali, e i piloti lo sanno e lo riconoscono. Il pilota quando sale a bordo ha un duplice obiettivo: la tutela degli interessi legittimi dell'armatore, la tutela dell'interesse generale dello Stato attraverso la salvaguardia della vita umana, dei beni e dell'ambiente”.

Dal combinato disposto di tali due interessi in maniera equilibrata nasce il senso della professione e il valore aggiunto che essa dà alla navigazione.

“Per ciò i piloti dicono 'No' all'autoproduzione dei servizi, che trova un limite naturale nel rispetto della massima sicurezza dei porti e delle acque portuali.

I piloti sono professionisti prestati al servizio pubblico; si sottopongono di buon grado agli obblighi legislativi e alle direttive dell'Autorità Marittima, ma chiedono di potere lavorare sereni, in piena forza fisica e mentale, dunque di potere operare svincolati dall'influenza del libero mercato e dalla spietata legge della domanda ed offerta, senza che ciò possa considerarsi posizione di retroguardia”.

Da poche settimane è entrato in vigore il regolamento del 2017, con le conseguenze ben note in ordine alla sua applicazione; ma già oggi il modello organizzativo adottato in Italia è anche un esempio per l'Europa, dunque in caso perché cambiare?

Nella relazione di Bandiera, non si tace di un paio di nei, cui occorre rimediare prontamente: le tariffe sono ferme al 2012, andrebbero aggiornate perché il naviglio è molto cambiato; e il limite di età per accedere alla professione, che dovrebbe essere riportato a valori di garanzia della sicurezza di cui sopra più volte accennato.

Nel finale, non è *in cauda venenum*, al contrario *dulcis in fundo*.

“I piloti non sono usi pronunciare alcun 'No' a priori, ma anzi sono disponibili a rivedere eventualmente certe posizioni però su un presupposto imprescindibile: partire dal 'punto 0' rappresentato dalle leggi e regolamenti oggi esistenti, per - se possibile - migliorare i valori del pilotaggio italiano”.

Questa la parola chiave della giornata; valori, i piloti sono qui per dare un valore ai valori.

**Angelo Scorza**