

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Pilotaggio nelle Bocche di Bonifacio: Fedepiloti chiede di cambiare dopo anni di inefficace sperimentazione

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 21st, 2021

La Federazione Italiana Piloti dei Porti (Fedepiloti) ha fatto sapere di essere stata invitata nei giorni scorsi in audizione informale presso una seduta congiunta della VIII e IX commissione (rispettivamente Ambiente e Trasporti) alla Camera nell'ambito della discussione su "iniziative di tutela ambientale e di regolazione del transito marittimo nelle Bocche di Bonifacio" presentate dai deputati Paola Deiana ed Edoardo Rixi. Sul tema è stato delegato a intervenire da Fedepiloti il past president Francesco Bandiera, pilota del porto di Olbia, che è intervenuto in videoconferenza. L'audizione ha visto la partecipazione anche del Comando Generale delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera, di Castalia, dell'assessore della difesa dell'ambiente della Regione Sardegna e dell'Ente Parco della Maddalena.

La Federazione, negli atti depositati, ha sottolineato alle due commissioni come "il progetto del servizio di pilotaggio nello Stretto delle Bocche di Bonifacio nasca a seguito di una specifica risoluzione dell'Imo (International Maritime Organization) quale condizione *sine qua non* per la determinazione in via definitiva dell'unica Area Marina Particolarmente Sensibile (Particularly Sensitive Sea Area) del Mediterraneo. La seconda al mondo (dopo Torres Strait in Australia/Papa Nuova Guinea) per caratteristiche ambientali, sociali, politiche ed economiche".

Sempre l'Imo ha inserito il pilotaggio a integrazione di quelle che definisce Misure associate di protezione (*Associated Protective Measure*), ovvero un 'pacchetto' di misure intese a raggiungere il massimo livello di prevenzione, protezione e sicurezza marittima e ambientale possibili, dai pericoli del cosiddetto traffico marittimo internazionale, che sono: schema di rotte raccomandate, servizio Vts (Vessel Traffic Service) con rapportazione via radio e Servizio di Pilotaggio raccomandato.

Bandiera ha affermato: "È bene evidenziare che dal 1° luglio 2014, sempre nell'ottica di contribuire attivamente alla tutela delle Bocche di Bonifacio, i piloti del porto di Olbia e Porto Torres (come richiesto dall'Amministrazione centrale del Mims) garantiscono insieme ai piloti francesi (quest'ultimi dal 7 novembre 2014) un turno di guardia regolare di prontezza operativa e invio di informazioni di servizio su richiesta dei comandanti delle navi, senza alcun costo riconosciuto. Il gruppo di pilotaggio internazionale, istituito e coordinato su base volontaria, ha sempre dovuto far fronte alle non poche difficoltà logistiche e operative in solitudine, consentendo così, di fatto, l'applicazione delle misure disposte dall'Imo. Tutto ciò avviene da ormai quasi sette

anni di una prima fase di sperimentazione, durante i quali solamente 36 navi hanno rispettato la raccomandazione del pilota a bordo, a fronte delle oltre 20.000 unità transitate”.

Riconoscendo paradossale che il pieno svolgimento di un progetto di rilevanza internazionale si basi, di fatto, sull’opera volontaria dei pochi piloti coinvolti e constatato il fallimento di questi primi sette anni di sperimentazione per come venne impostata, la Fedepiloti suggerisce “l’individuazione di un soggetto pubblico che possa gestire un serio avviamento operativo di una postazione avanzata a La Maddalena e/o Santa Teresa. Al momento infatti, quando chiamati, i piloti devono partire dalle loro sedi di Olbia o Porto Torres, con costi e tempi d’intervento insostenibili. Preso atto delle due risoluzioni proposte, il cui iter potrebbe durare molto tempo e sul cui esito non vi è certezza, principalmente per le condizioni giuridiche dello Stretto internazionale delle Bocche, una giusta informazione alle navi in transito circa la disponibilità del servizio di pilotaggio, potrebbe essere un giusto compromesso iniziale”.

Questo, secondo Fedepiloti, creerebbe “una coscienza collettiva sulla fragilità e delicatezza, oltre che pericolosità di questo tratto di mare e raggiungerebbe l’obiettivo di avere un certo numero di navi che utilizzerebbe tutte le misure associate, ivi il pilotaggio, dando la possibilità di inserire il servizio in pianta stabile all’interno del sistema di pilotaggio tradizionalmente conosciuto in Italia. Un’analisi del traffico degli ultimi dieci anni, sulla base di alcuni dati ufficiali, rivela che lo Stretto di Bonifacio sia utilizzato in prevalenza da navi straniere e la percentuale considerata ad alto/altissimo rischio ambientale (secondo una tabella di classificazione dell’IMO), è sempre ben oltre l’80% negli ultimi cinque anni”.

In chiusura d’intervento la Federazione Italiana dei Piloti dei Porti si è dichiarata disponibile a partecipare a eventuali iniziative e tavoli corrispondenti sul tema, per i quali manterrà sempre un atteggiamento propositivo nel pieno rispetto dei ruoli, a tutela del pilotaggio italiano auspicando pertanto “che si possa dare inizio a quella che può essere definita la ‘fase 2’ della sperimentazione, con l’obiettivo di verificarne l’efficacia entro 24/36 mesi. Un progetto di pilotaggio raccomandato serio necessita di risorse immediate”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, April 21st, 2021 at 10:00 am and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Senza categoria](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.