

Trieste, 14 marzo 2003

**INTERVENTO DI GIORGIO MARANGONI DELLA FEDERMAR - CISAL AL CONVEGNO
I.M.O. - I.M.A.**

L'istruzione e la formazione professionale degli Ufficiali della marina mercantile sono argomenti di estrema importanza, argomenti che tuttavia rischiano di diventare una scatola vuota per almeno due motivi: la prima domanda da porsi, infatti, è se ci saranno ancora Ufficiali nel futuro della marineria sia nazionale che europea.

Uno studio recente della Commissione europea indica una carenza di 46.000 Ufficiali nel 2010 in rapporto al fabbisogno delle flotte degli Stati membri e qui sorge la seconda domanda: esiste una politica per l'occupazione nel settore marittimo?

In questi ultimi anni l'Unione europea ha rivolto una particolare attenzione alle problematiche di questo comparto. Nel 1996 con la Comunicazione "Verso una nuova strategia marittima" ha dato una svolta radicale alla propria politica, giudicando, in un libero mercato, non incompatibili con il Trattato di Roma gli aiuti destinati dagli Stati membri alle proprie marinierie con gli obiettivi di fare rientrare sotto le rispettive bandiere le navi immatricolate nei Registri esteri e di promuovere l'occupazione dei marittimi comunitari e soprattutto dei giovani.

In una successiva Comunicazione dell'aprile 2001 sulla formazione professionale e reclutamento della gente di mare, la Commissione europea ha sollecitato nuovamente gli Stati membri ad assumere iniziative ed a creare le condizioni per rilanciare l'occupazione nel settore.

Lo scorso novembre sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea è stata pubblicata la Raccomandazione "Formazione professionale e reclutamento della gente di mare", adottata dal Parlamento europeo nel gennaio del 2002, con la quale, ancora una volta attraverso una serie di proposte, viene richiamata la necessità di promuovere l'impiego dei marittimi comunitari e l'avvio dei giovani al lavoro sul mare.

Non sono mancati, quindi, gli interventi dell'Unione europea nell'intento di assicurare una prospettiva occupazionale più concreta e più solida per l'intera categoria della gente di mare: i problemi semmai sono sorti allorquando i vari paesi, Italia compresa, sono andati a ruota libera nel mettere in atto le indicazioni e le raccomandazioni dell'Unione europea.

La legge n. 30/98, istitutiva del Registro internazionale in Italia, può essere considerata una diretta emanazione della nuova politica che prendeva piede in Europa: con questo provvedimento sono stati concessi alle imprese armatoriali benefici che hanno permesso in poco tempo di ridare competitività alla flotta operante in tale mercato.

Oggi, tanto per citare alcuni di questi vantaggi, un'impresa di navigazione paga l'Irpeg nella misura del 6,8% contro il 34% a carico della generalità delle altre aziende; inoltre, gode dello sgravio totale dei contributi previdenziali ed assistenziali sui salari dei suoi equipaggi, trattenendo a suo favore pure i versamenti effettuati dai lavoratori.

Sempre allo stato odierno, facendo una sommatoria delle risorse convogliate mediante i vari provvedimenti al sostegno del settore marittimo nazionale, si oltrepassano i 500 milioni di Euro (1.000 miliardi di lire), il che non è certamente poco con i tempi di crisi dell'economia che corrono.

Davanti ad un simile impegno dello Stato e quindi della collettività, impegno che ha consentito agli armatori di incrementare i profitti e gli investimenti, sarebbe stato logico attendersi delle ricadute pure sul piano dell'occupazione; invece i risultati per i lavoratori sono stati del tutto negativi.

La causa è dovuta alla drastica deregulation delle norme disciplinanti il mercato del lavoro marittimo e la nazionalità degli equipaggi, con modifiche che di volta in volta hanno accompagnato i provvedimenti varati per il comparto; deregulation che in pratica ha dato carta bianca alle imprese armatoriali nel ricorso alla manodopera non comunitaria nella composizione degli equipaggi: la conseguenza è stata un rilevante aumento di questo personale in tutte le qualifiche di bordo al posto dei lavoratori italiani, costretti a rimanere a terra disoccupati.

Pertanto, non solo non è stato realizzato alcuno sviluppo occupazionale, ma la stessa occupazione è regredita in maniera più che pesante: su 26.000 posti di lavoro offerti dalla flotta nazionale nel suo complesso, ben 11.000 sono coperti con marittimi non comunitari e non è ancora finita perchè ora l'armamento si appresta ad attuare la medesima pratica dell'utilizzazione di questa manodopera anche nel cabotaggio, settore che finora ne era rimasto escluso.

Il perchè di tutto questo? Per il semplice fatto che il lavoratore non comunitario, essendogli applicato un contratto di lavoro inferiore quantunque sia imbarcato su una nave con bandiera italiana, costa all'armatore un 40% in meno rispetto agli standards contrattuali europei, pure tenendo conto degli sgravi contributivi

sui salari.

Appare evidente che questo tipo di politica contrasta in primo luogo con gli indirizzi dell'Unione europea in materia di occupazione della gente di mare; inoltre, impedisce la formazione ed il turn-over dell'intera categoria dei naviganti, Ufficiali ed altre qualifiche.

E' risaputo che, prima di arrivare a Comandante od a Direttore di Macchina, il diplomato nautico deve percorrere una trafila costituita dai vari gradi, effettuando periodi di navigazione obbligatori per potere acquisire i titoli professionali. Se i posti di lavoro che gli sono necessari per compiere questo percorso gli sono negati in quanto occupati da lavoratori di altra nazionalità, è chiaro che ben difficilmente riuscirà a realizzare l'aspirazione per la quale aveva studiato, cioè lavorare su una nave.

Tutte queste considerazioni sono talmente ovvie e scontate che viene quasi il sospetto di annoiare che le ascolta; eppure, oggi in Italia, questa è la situazione presente senza che ci sia alcuno, ad incominciare dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, inadempiente nei suoi doveri di applicare le disposizioni di legge a favore dei lavoratori, che tenti di porvi rimedio.

Per la completezza di questo discorso è indispensabile affrontare anche la questione della formazione e dell'aggiornamento professionali in un settore, quello della navigazione, ove tale compito ricade sullo Stato, mentre in qualsiasi altro comparto dell'economia nazionale è a carico delle imprese che impiegano i lavoratori.

La legge n. 343/95 e le successive modificazioni avevano stabilito contributi alle imprese per l'imbarco degli Allievi Ufficiali ed ai lavoratori, sotto forma di rimborso delle spese sostenute, per la partecipazione ai corsi obbligatori previsti dalle Convenzioni internazionali: ciò fino al 31 dicembre 2002, poi il Governo non ha ritenuto di inserire nella Finanziaria il rifinanziamento dell'apposito fondo e quindi un marittimo che intenda proseguire il suo mestiere deve sborsare di tasca propria 3.000/3.500 Euro - a tanto ammontano le spese - per entrare in possesso della certificazione richiesta, senza la quale non può imbarcare.

A parte l'osservazione che un armamento nazionale, il quale, come detto dianzi, gode di benefici superiori ai 500 milioni di Euro all'anno, dovrebbe farsi carico di questa incombenza, l'interrogativo che s'impone è: possono la formazione e l'aggiornamento professionali dei lavoratori, elementi essenziali per la qualificazione di tutta la categoria in relazione alla sicurezza umana e dell'ambiente, essere lasciati all'incertezza delle risorse ed alla precarietà delle norme?

Dal quadro esposto erompe la constatazione della completa mancanza in Italia di una politica per l'occupazione nel settore marittimo e che, anzi, le scelte e le decisioni assunte in questi ultimi anni a livello politico, mentre sono andate tutte a favore delle imprese, hanno generato le premesse e le condizioni per allontanare dal mare sia coloro che hanno svolto finora questo lavoro sia i giovani che tale lavoro dovrebbero ancora intraprendere. Ossia l'esatto contrario di quanto propugnato dall'Unione europea.

Per invertire questa tendenza bisognerebbe cambiare sostanzialmente la concezione stessa degli aiuti dello Stato, riaffermando l'esigenza di soddisfare anche quella componente sociale costituita dal lavoro che dovrebbe essere sempre presente tra le finalità di questi tipi di intervento: nulla in contrario che gli aiuti continuino a beneficiare le imprese di navigazione, tuttavia la loro destinazione dovrebbe essere subordinata alla predisposizione, azienda per azienda, di programmi e di piani per un reale sostegno e crescita dell'occupazione, beninteso dei marittimi italiani.

In conclusione, c'è da affrontare questi problemi con la speranza di risolverli, avviando un movimento, il quale non può essere soltanto d'opinione, in grado di portare nelle sedi istituzionali nazionali e soprattutto dell'Unione europea la voce di una categoria che rischia l'estinzione.