



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

CONGRESSO NAZIONALE FIT-CISL - Sorrento, 4 aprile 2022

**Saluto di Mario Mattioli, Presidente Confitarma**

\*\*\*\*\*

Ringrazio di cuore il Segretario Generale Salvatore Pellicchia per l'invito al XII Congresso Nazionale della Fit-CISL, al quale mi pregio di portare il saluto degli armatori italiani che ho l'onore di guidare.

Innanzitutto, desidero rendere omaggio e portare il sentito ringraziamento di Confitarma e dell'armamento italiano ai lavoratori marittimi per lo straordinario lavoro svolto a bordo delle nostre navi, in particolare durante il periodo più duro della pandemia, quando l'impossibilità di effettuare all'estero gli avvicendamenti degli equipaggi li ha costretti a rimanere in navigazione, lontano dalle loro case e dalle loro famiglie, per lunghi tempi, ben oltre la durata del loro contratto di arruolamento. Oggi, a causa del conflitto tra Russia e Ucraina, i problemi continuano per gli equipaggi imbarcati sulle nostre navi, come è stato evidenziato in precedenza. Sia per gli equipaggi comunitari, sia soprattutto per quelli di nazionalità russa e ucraina, con la difficoltà nei rimpatri e nell'accredito delle paghe.

Che i lavoratori marittimi siano l'asset strategico per le imprese di navigazione non è soltanto uno slogan, ma un fatto su cui l'armamento crede fortemente perché le loro capacità, le loro competenze e la loro preparazione rappresentano la garanzia di un trasporto marittimo sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente.

Ed è da questa consapevolezza che negli anni si è costruito un importante rapporto sinergico fra Confitarma e le Organizzazioni sindacali confederali - nel rispetto dei differenti interessi e posizioni - al fine di promuovere lo sviluppo delle attività armatoriali e con esse l'occupazione marittima.

Credo di poter sostenere senza timore di smentita che, negli ultimi 25 anni, attraverso il confronto costante e costruttivo abbiamo ottenuto importanti risultati non solo con riferimento alle relazioni sindacali in senso stretto, ma sull'intero comparto marittimo.

Un esempio tangibile del risultato straordinario che la sinergia fra Confitarma e OO.SS. ha prodotto per lo sviluppo del settore del trasporto marittimo in Italia è rappresentata, senza dubbio, dall'istituzione del Registro Internazionale.

Frutto di un accordo fra Governo, Sindacati e Armamento, il Registro Internazionale rappresentò un punto di svolta qualificante della politica marittima italiana, che ci ha allineato alle linee-guida europee, tuttora efficaci e lungimiranti, che hanno consentito all'Unione Europea di diventare il primo vettore del mondo.

Sono passati oltre 20 anni ed è innegabile che quella Legge ha funzionato ed è vitale per lo sviluppo del nostro settore. Lo dimostra il fatto che dal 1998 ad oggi la flotta italiana è raddoppiata, diventando una delle flotte più importanti al mondo, raggiungendo la terza posizione nel ranking di quelle dei principali Paesi industriali che fanno parte del G20.

E lo sviluppo della flotta è stato accompagnato da un'importante crescita dell'occupazione marittima che colloca oggi la bandiera italiana al primo posto in Europa per numero di marittimi comunitari (di cui la gran parte italiani) impiegati, pari a circa 38.000. Pensate che la flotta greca - considerando per essa non solo le navi di bandiera greca ma anche le navi controllate da armatori greci ma battenti bandiere di comodo - imbarca in totale meno di 16.000 marittimi comunitari.

Certamente l'attuale sistema di regole dovrà essere adeguato a quanto disposto dalla Commissione Europea con la Decisione del giugno 2020 sull'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere comunitarie, ma tale adeguamento dovrà salvaguardare il genuino interesse nazionale e dovrà essere anticipato da una diffusa sburocratizzazione della nostra bandiera, indispensabile per evitare il *flagging-out* verso altre bandiere UE.

Il CCNL unico dell'industria armatoriale, rinnovato da ultimo il 16 dicembre 2020, rappresenta un'altra concreta dimostrazione di come il confronto aperto e costruttivo fra le parti sociali possa determinare risultati molto importanti per il nostro settore anche in un periodo particolarmente difficile quale è stato quello vissuto durante il picco della pandemia. Scommettendo con coraggio sul futuro del nostro Paese, il settore marittimo è stato fra i primissimi comparti a rinnovare il CCNL in pieno periodo emergenziale, realizzando un Contratto unico per

l'intera industria armatoriale. Anche se i “pirati” sono sui mari, il Contratto unico rappresenta chiaramente quanto gli industriali del mare siano lontani dai “contratti pirata”

Un ulteriore esempio di come il confronto fra le parti sociali possa rappresentare un seme che nel tempo può far maturare frutti preziosi per il nostro settore è rappresentato dalla sottoscrizione, nello stesso giorno dell'accordo di rinnovo contrattuale, dell'Avviso Comune per l'occupazione marittima italiana. Ricordo che nell'Avviso Comune abbiamo condiviso come parti sociali alcune proposte concrete – realizzabili senza oneri per l'Erario – per semplificare il collocamento della gente di mare e i requisiti di accesso ad alcune qualifiche professionali di bordo che, se attuate, potranno ulteriormente favorire l'occupazione marittima italiana (un esempio fra tutti la normativa per diventare cuoco equipaggio, ancorata a Leggi e Regolamenti degli anni '50 del secolo scorso).

Grazie all'assidua attività di sensibilizzazione dell'Amministrazione, che abbiamo svolto congiuntamente, le proposte condivise in quell'Avviso Comune sono ora in discussione al Tavolo del Mare istituito dal MIMS e auspichiamo che si possa finalmente giungere a qualche risultato concreto.

Da ultimo, non meno importante per il nostro settore, merita una rapida riflessione anche il tema della governance del mare e dei porti. Voglio citare due esempi di richieste che portiamo avanti da anni. La prima è di poter partecipare alla Conferenza di Coordinamento dei Presidenti delle AdSP secondo quanto previsto dalla Legge 84/94. Richiesta rimasta inascoltata. La seconda, sulla quale mi soffermerò un po' più a lungo, è l'istituzione di un ministero del mare. Nel mentre si decide, la nostra unica Direzione Generale si restringe sempre di più per semplici ragioni anagrafiche e di blocco delle assunzioni. Per questo motivo siamo preoccupati che le competenze e le conoscenze di tutti i professionisti che con passione e impegno lavorano a Viale dell'Arte e Porta Pia possano andare perse. Poiché le idee camminano sulle gambe degli uomini, e delle donne, è fondamentale che la politica riconosca l'importanza della Direzione e ne rafforzi la struttura.

Non è un caso se in questi ultimi mesi registriamo interventi che, senza una visione organica, mirano a modificare singoli aspetti della portualità e che, in quanto promossi da interessi di parte, non fanno altro che innalzare la temperatura e creare divisioni.

Di tutto ciò non abbiamo bisogno. Solo se il comparto è forte in tutte le sue componenti, anche quella politica, è possibile pensare di realizzare riforme condivise e durature.

Nonostante la bandiera italiana sia - come detto - quella che in Europa imbarca più marittimi comunitari, siamo consapevoli che esistono importanti margini per un ulteriore incremento dell'occupazione marittima italiana attraverso la realizzazione di adeguate politiche attive, come quelle che abbiamo condiviso nel suddetto Avviso Comune: aggiornamento e semplificazione dei requisiti di accesso ad alcune figure professionali; riforma del collocamento della gente di mare; istituzione dell'Anagrafe nazionale della gente di mare al fine di facilitare l'incontro fra domanda e offerta di lavoratori marittimi.

È innegabile, infatti, la crescente richiesta da parte delle imprese armatoriali di alcune figure professionali altamente specializzate (quali ad esempio Direttori e Ufficiali di macchina, elettrotecnici, elettricisti, operai meccanici, cuochi equipaggio, medici di bordo, etc.) che il mercato del lavoro non è più in grado di soddisfare.

Siamo certi che tale tendenza può essere contrastata e invertita attraverso l'attuazione degli interventi proposti insieme che, dando concrete opportunità di carriera marittima alle nuove generazioni, avrebbero effetti molto positivi sull'occupazione dei marittimi italiani.

Vorrei concludere con una riflessione, su tre parole.

Logos, cioè come si articola un discorso, Ethos, cioè il comportamento etico, e Competenze: il significato di queste parole si è un po' perso, sia a causa di un naturale cambio di riferimenti nella nostra società (moderno vs antiquato; Z generation vs dinosauri; ipertecnologia vs tradizione; ecocompatibile, sostenibile e *green* vs fossile, inquinante e *brown*), sia perché il cambiamento ha subito un'accelerazione talmente violenta da cancellare quel necessario e naturale periodo di transizione (programmare, valutare gli effetti, misurare le azioni). Le competenze vengono valutate sulla base del numero di *like* sui social invece che sulla base del curriculum vitae e dell'effettiva esperienza.

Quindi, sempre meno logos, poco ethos e scarse competenze. Questo vale nella famiglia, nella scuola e nell'università, nel lavoro, nella vita sociale e politica (inclusi i famosi corpi intermedi come partiti politici e associazioni datoriali o sindacali). Ritornare a mettere al centro logos, ethos, competenze è la vera sfida, specialmente per le prossime generazioni.

Solo così potremo anche utilizzare bene le risorse del PNRR. Ce la faremo? Lo spero, soprattutto per i nostri figli, ma comunque è necessario provarci.

Grazie per l'attenzione.