

Le relazioni industriali e la formazione degli equipaggi

Relazioni industriali

Il 1999 è caratterizzato da tre fatti importanti: il pieno sviluppo degli effetti prodotti dalla legge n.30 del 1998, istituiva del Registro internazionale italiano, l'approvazione delle norme di sostegno al cabotaggio e la conclusione del contratto nazionale di lavoro.

Questi tre eventi possono sembrare non correlati tra loro ma in realtà sono strettamente uniti. Innanzitutto, perché le due leggi di sostegno all'armamento italiano nascono da intese concertative che hanno consentito, almeno per il presente, di risolvere una situazione di emergenza che altrimenti avrebbe portato il naviglio italiano sotto altre bandiere.

In secondo luogo, perché la conclusione del contratto nazionale pone le basi per il futuro sviluppo di un modulo organizzativo per la flotta italiana, che pur non superando completamente le leggi di sostegno, consente però di sviluppare le potenzialità che la globalizzazione del settore pure offre.

Il contratto collettivo dell'agosto 1999 contiene infatti, non soltanto elementi di flessibilità normativa ma anche, e soprattutto, strumenti di governo del mercato del lavoro. L'idea che sottostà allo sforzo delle parti, diretto a conoscere la struttura dell'offerta di lavoro, è la consapevolezza che forti mutamenti si sono verificati negli ultimi anni.

In tutte le nazioni industrializzate l'offerta di pro-

fessionalità marittima si è ridotta, creando una carenza di ufficiali che non viene compensata da una maggiore presenza sul mercato di ufficiali extraeuropei. Ciò impone delle scelte che vanno ovviamente nella direzione di considerare globalizzato non soltanto il mercato del servizio ma anche il mercato del lavoro. Potrebbe sembrare che ciò conduca ad un abbandono dell'occupazione italiana. Così non è.

Si è riscontrato, infatti, che gli ufficiali italiani, formati tra l'altro con finanziamenti pubblici, hanno trovato occupazione su navi di bandiera estera. L'ago della bilancia pertanto, tra una minore offerta di ufficiali e un equilibrio di costi del lavoro che permetta alla flotta italiana di essere competitiva sul mercato, sta in una maggiore flessibilità nella composizione degli equipaggi sotto il profilo della nazionalità dei componenti ed in una diversa strutturazione degli sforzi formativi e di reclutamento.

Cercando di essere più trasparenti: le nostre navi hanno difficoltà a trovare ufficiali italiani, perché i vincoli di costo impediscono che possano essere corrisposti salari elevati, che pur non sono l'elemento più determinante per invogliare alla scelta di un'attività sul mare, dato che concorrono altri fattori. Da ciò quindi la necessità di consentire che, qualora non si trovino ufficiali italiani, questi possano essere sostituiti da ufficiali stranieri. È vero anche che i nostri ufficiali sono competitivi, sia in





tali da impedire che la politica dell'*ITF* trovi ostacoli al suo realizzarsi. Questi atteggiamenti hanno negli anni passati generato reazioni assai vibrante da parte di singoli armatori o della organizzazione armatoriale internazionale *ISF* (*International Shipping Federation*), senza però che si ottenesse alcun risultato. Conseguenza aggiuntiva fu che nessuna forma negoziale venisse costituita e che ciascun armatore tentasse di ottenere un proprio accomodamento con l'*ITF*, all'interno però di un quadro già predeterminato unilateralmente dall'*ITF* stessa.

Volendo essere cinici, la situazione può essere riassunta dicendo che chiunque fosse in grado di farlo si rivolgeva all'*ITF* per ottenere uno sconto sulle tariffe unilateralmente fissate.

La posizione portata da Confitarma, sia all'interno dell'*ISF* che dell'*ILO* (*International Labour Organization*) è stata invece quella di sottolineare la necessità di definire un diverso quadro di riferimento: *standard* internazionali minimi devono essere fissati, affinché possano rappresentare una base oltre alla quale si vada soltanto con un negoziato; devono essere inoltre fissate norme internazionali che definiscano canoni di comportamento comuni a tutti e che non consentano a regolamentazioni regionali, e pertanto distorsive della concorrenza a livello mondiale, di emergere.

La resistenza a queste spinte e a queste proposte è fortissima da parte di tutti coloro che temono di dover mettere in discussione rapporti privilegiati con l'*ITF*, ma che prescindono da una visione complessiva del problema, o che intendono tutelare interessi a loro volta distorsivi di una corretta concorrenza internazionale. Facciamo riferimento agli operatori di navi *sub-standard*.

termini di professionalità che di costo, qualora rapportati ad ufficiali di altra estrazione europea od extraeuropea, fatta eccezione per i paesi in via di sviluppo. Il che a sua volta significa che la formazione fatta in Italia può dare risultati appetibili anche in termini di rimessa di valuta straniera, qualora, come pare stia avvenendo, la richiesta delle bandiere estere si accresca.

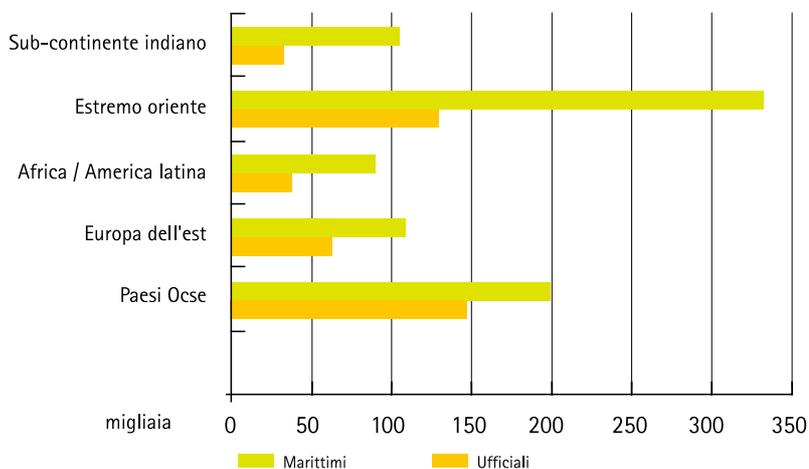
La politica di concertazione tra le parti sociali intende dare sviluppo ad una visione globalizzata ed internazionale delle attività. Ciò comporta l'individuazione di mercati di approvvigionamento di professionalità nautiche e quindi ovviamente una sempre maggiore attenzione ai rapporti sindacali internazionali.

Sulla scena internazionale la figura di maggiore rilevanza dal punto di vista delle organizzazioni sindacali è certamente l'*ITF* (*International Transport Workers Federation*). Essa raggruppa i sindacati dei marittimi a livello mondiale e conta cinque milioni di iscritti. Ha inoltre risorse finanziarie assai elevate, gestite direttamente dal quartier generale di Londra.

Tale organizzazione ha in pratica operato fino ad oggi in un vuoto normativo e negoziale, imponendo livelli salariali, unilateralmente definiti, attraverso il boicottaggio delle navi al momento della scarica o della caricazione e opera in una situazione di carenza normativa pressoché totale. Né norme internazionali né nazionali sono infatti

Offerta di forza lavoro marittimo per paesi di provenienza

Fonte: Bimco/ISF 2000
Manpower Report



La posizione di Confitarma non è però isolata e riscuote consensi a livello europeo e anche dagli armatori giapponesi. Non è da escludersi che uno sforzo congiunto, in cui la concertazione con il sindacato nazionale ed internazionale giocherà certamente un ruolo, possa portare a dei risultati. Nel gennaio del 2001 si riunirà infatti a Ginevra, in sede *ILO*, il *Joint Maritime Committee*, che è la sottosezione dell'*ILO* che si occupa di questioni marittime. In quella sede si potrà, qualora il consenso

venisse a formarsi, tentare di dare corso alla politica che è stata brevemente descritta più sopra. Volendo concludere su questo argomento, si può sottolineare che nell'anno trascorso non solo si sono risolte le emergenze, ma si sono poste anche le basi perché vengano raggiunti moduli assai avanzati di organizzazione delle risorse sul mercato internazionale e questo perché, contrariamente a quanto avviene in altri settori, il consenso si è formato anche sulla necessità di aprirsi alle sfide dei mercati globali senza riserve o remore.

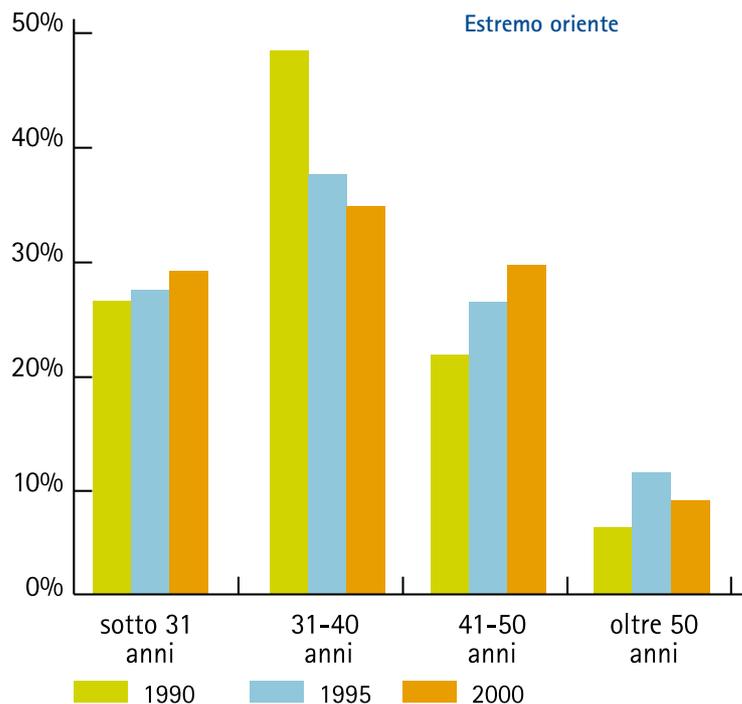
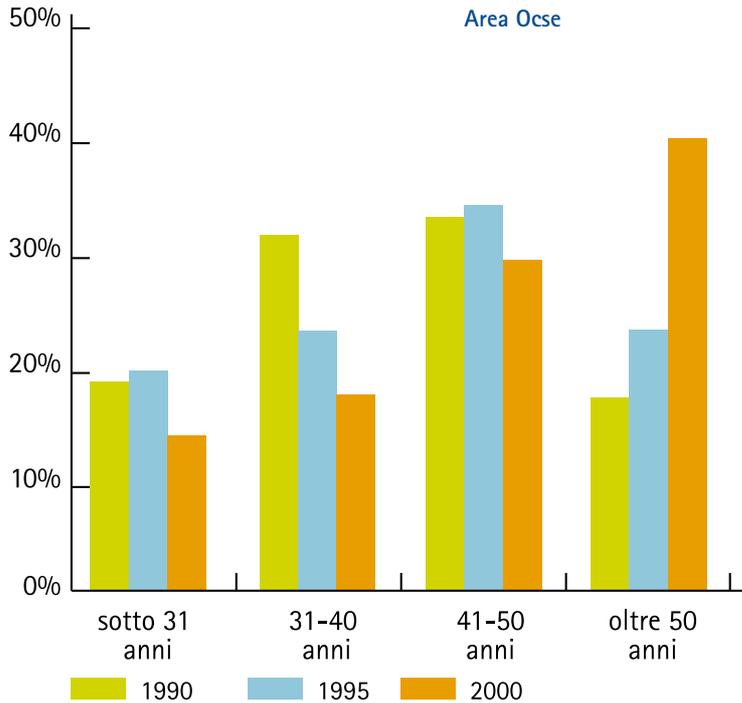
Può sembrare che il quadro sopra descritto non tenga conto delle attività cabotiere. In realtà ciò non è, intanto perché i modelli che vengono a formarsi nel settore internazionale possono essere in seguito trasferiti anche in quelle modalità di trasporto. In secondo luogo, perché sul breve periodo si mira a rendere più agevole il reperimento di ufficiali italiani da parte delle navi che fanno cabotaggio ed, in terzo luogo, perché forme concertative si stanno sviluppando anche per quanto attiene l'ampliamento delle attività cabotiere a breve raggio, le cosiddette "autostrade del mare". Per una effettiva realizzazione di questi progetti, tra l'altro fortemente favoriti dalla Comunità europea, è necessario che si abbia l'armonizzarsi di interessi assai ampi e diversificati che sono: gli interessi armatoriali, della portualità, dei sindacati di ambedue i settori e per quanto possibile delle altre modalità di trasporto, stradale e ferroviario. L'assenza di conflitti sulle prospettive di fondo del settore armatoriale globalmente inteso contribuirà certamente a far sì che un'armonizzazione degli interessi sopra ricordati sia più facile, contribuendo non soltanto allo sviluppo del settore, ma anche ad una maggiore tutela ambientale.

Formazione e certificazione della gente di mare

La soluzione dei problemi connessi al costo di esercizio della nave va affrontata parallelamente alla volontà di valorizzare le risorse umane. La risorsa equipaggio deve costituire uno degli assi di rilevanza strategica dell'impresa di navigazione: di conseguenza, attorno a tale asse devono ruotare una serie di iniziative, sostenute da una decisa azione politica e da un adeguato impegno dell'Amministrazione. In particolare si auspica un particolare impegno per rendere l'Italia conforme

Età degli Ufficiali

Fonte: *Bimco/ISF 2000*
Manpower Report





alla Convenzione *STCW '95 (Standard of Training Certification and Watchkeeping)* in materia di formazione e certificazione della gente di mare, mediante una serie organica ed omogenea di provvedimenti, che consenta per il futuro di sopportare i rapidi e frequenti aggiornamenti della normativa internazionale e comunitaria in materia.

Sul piano internazionale, l'*IMO* agenzia delle Nazioni Unite, nel mese di maggio 2000 avvia un'indagine per individuare i Paesi che dimostreranno di avere un ordinamento allineato alla convenzione *STCW '95*. Questi Paesi compariranno in un elenco pubblico, denominato *White List*. L'esclusione dell'Italia dalla *White List* avrebbe ripercussioni seriamente negative per tutto il sistema dello *shipping* nazionale con difficoltà sul mercato dei noli, aggravio dei costi assicurativi, restringimento degli sbocchi occupazionali sul mercato internazionale per i lavoratori marittimi: in generale essa comporterebbe un decadimento della credibilità del sistema.

Sul piano comunitario, la direttiva della Unione europea 98/35 impegna gli stati membri a dare piena applicazione alla convenzione *STCW '95*. Il mancato allineamento alla *STCW '95*, pertanto, metterebbe l'Italia in una posizione di inadempienza nei confronti dell'Unione europea. Oltre al danno derivante da una eventuale procedura d'infrazione, c'è il rischio che la debolezza del sistema

di certificazione possa essere usata strumentalmente dagli altri vettori comunitari per guadagnare quote di traffico sul mercato ormai liberalizzato.

Sul piano nazionale, con la legge n.522 del 1999 vengono reiterate e integrate alcune misure di sostegno per lo svolgimento delle attività corsuali rese obbligatorie dalla convenzione *STCW*. I corsi finanziati sono stati regolamentati a suo tempo in base agli standard della *STCW* del 1978, standard non ancora aggiornati alla convenzione del 1995. Ne consegue che, in mancanza di un aggiornamento della normativa che disciplina le attività corsuali e le relative certificazioni, i contributi erogati finirebbero per essere utilizzati per corsi di addestramento non più rispondenti alla normativa internazionale.

Le esigenze di formazione professionale della gente di mare potrebbero essere efficacemente soddisfatte qualora, come fanno altri paesi europei e alcuni dei maggiori gruppi armatoriali, venissero effettuate attività di formazione rivolte agli ufficiali e ai marittimi fuori dall'Unione europea e dai paesi industrializzati.

Un progetto simile potrebbe prevedere anche la costituzione di un apposito centro di formazione professionale e inserirsi nei programmi della cooperazione allo sviluppo.