

Rinnovo contratto gente di mare, rilanciare la carriera di mare

tavoli di confronto tra sindacati confederali e armatori sono aperti e lavorano a pieno ritmo per il rinnovo del contratto nazionale del settore marittimo, scaduto il 31 dicembre scorso, in coerenza con la politica di concertazione avviata da alcuni anni tra le parti, che ha contribuito fortemente alla ripresa del settore marittimo italiano, come rimarcato anche nell'introduzione alla Piattaforma per il rinnovo presentata da Filt-CGIL, Fit-CISL e UILTrasporti.

Un'occasione importante anche

co e di naviglio, in sintonia con quanto già più volte rimarcato da Confitarma. Tale situazione si riflette sul mercato del lavoro italiano della gente di mare, producendo una domanda di personale qualificato e certificato idoneo alla navigazione internazionale che l'offerta non arriva a soddisfare ed una brusca inversione di tendenza sul mercato del cabotaggio, dove spesso l'abbondanza di offerta supera la domanda, anche a causa della diffusione dei servizi di linea stagionali, dovuti a carenze normative di supporto e all'assenza di programmazioni turistiche e commerciali operative tutto l'anno.

Anche se l'istituzione del Registro internazionale e l'introduzione del Tonnage tax, hanno determinato il rientro di oltre 600 navi sotto la bandiera italiana, consentendo la crescita delle flotte ed il consolidamento delle imprese di navigazione marittima anche in termini occupazionali, permane una forte incertezza nel

settore cabotiero al di sotto delle 100 miglia ancora escluso da questi benefici normativi, che sta creando una forte divaricazione in termini di sviluppo tra imprese iscritte al Registro internazionale e al Registro ordinario, per il cui recupero le OO.SS. chiedono l'estensione del Registro internazionale a tutte le tipologie di traffi-

co e di naviglio, in sintonia con quanto già più volte rimarcato da Confitarma. Tale situazione si riflette sul mercato del lavoro italiano della gente di mare, producendo una domanda di personale qualificato e certificato idoneo alla navigazione internazionale che l'offerta non arriva a soddisfare ed una brusca inversione di tendenza sul mercato del cabotaggio, dove spesso l'abbondanza di offerta supera la domanda, anche a causa della diffusione dei servizi di linea stagionali, dovuti a carenze normative di supporto e all'assenza di programmazioni turistiche e commerciali operative tutto l'anno.

Deficit e surplus del mercato del lavoro marittimo che non si compensano per l'assenza di un collocamento centralizzato e di meccanismi di regolazione ad hoc, che la recente normativa in materia di mercato del lavoro non soddisfa perché non considera le caratteristiche specifiche del lavoro marittimo e delle procedure di imbarco, che per la tutela di quest'ultime il sindacato chiede che, anche a fronte della liberalizzazione del sistema, si garantisca il mantenimento della presenza del raccomandatorio marittimo. Intanto, in Europa cala la vocazione marittima e cresce la manodopera estera anche sotto il profilo professionale e già si cominciano a vedere equipaggi di nazionalità cinese imbarcati su navi di bandiere europee in deroga alle normative nazionali e comunitarie per la mancanza di personale europeo di adeguato profilo professionale, incluso comandanti e direttori di macchina, prospettando

alla luce del ricompattamento dell'armamento italiano grazie al ruolo assunto da Confitarma che sta ricostruendo, dopo tensioni e confronti anche duri, rapporti equilibrati con Federlinea, Assorimorchiatori e Federimorchiatori, attraverso una fattiva collaborazione coordinata dal Presidente della Commissione Relazioni

anche un problema di non poco conto all'espansione delle flotte, di sapore molto simile alla crisi demografica europea. I sindacati, per il mantenimento e lo sviluppo dei livelli occupazionali e gli armatori per la crescita, l'efficienza e la sicurezza delle flotte, appaiono uniti nel riconoscere una priorità alla formazione

e alla promozione occupazionale dei marittimi italiani, anche attraverso incentivi alla carriera che spingano le nuove generazioni ad abbracciare il mare, e non solo quello di crociera e traghetti comunque ambito dalla esigua minoranza che chiede di imbarcarsi, e, come chiedono le OO.SS., la reintroduzione da parte dello Stato di risorse di sostegno economico all'imbarco degli allievi ufficiali. Intanto è necessario non solo concertare ed avviare anche con i Ministeri competenti, un progetto informativo e di propaganda che orienti i giovani verso il lavoro sul mare, ma anche aumentare la disponibilità armatoriale ad imbarcare giovani in training.

Nella Piattaforma è sollecitata anche una rapida ratifica per il nuovo MLC (Maritime Labour Convention) emanato dall'ILO, che non solo migliora le condizioni di vita e di lavoro dei marittimi di tutte le nazioni aderenti a questa Organizzazione internazionale, ma è un ulteriore importante strumento di emarginazione di tutto quel vecchio naviglio

ancora in circolazione che squilibra il mercato e distorce la concorrenza, disturbando flotte come quelle italiane tra le più giovani ed avanzate del mondo.

Ma i punti evidentemente più delicati di questo rinnovo, che coinvolge tutte le figure a bordo delle navi, incluso i lavoratori dei servizi appaltati, dell'hotel e sul naviglio da diporto, e che intende mantenere un livello contrattuale nazionale di base uguale per tutti ed uno di 2° livello di valore aggiunto di contrattazione integrativa basato su specificità e problematiche di singole aziende, riguardano principalmente gli aumenti retributivi e la previdenza supplementare. Infatti, le parti sono coinvolte in un approfondito confronto sull'aspetto retributivo per il quale i sindacati chiedono un aumento generale, che comprende anche il personale amministrativo, del 6%, indipendentemente dai Registri di iscrizione delle navi e delle tipologie di naviglio e di servizi prestati.

Un aumento che le OO.SS. prospet-

tano anche come incentivo verso i giovani ad intraprendere la carriera di mare, ma che tuttavia crea sostanziali differenze in termini di costo tra le tipologie di naviglio, su cui gli stessi propongono di intervenire correttamente attraverso l'erogazione di indennità di navigazione più alte per le navi impegnate sulle rotte internazionali, che hanno un numero di marittimi di nazionalità italiana decisamente più limitato rispetto a quello di ferry e navi da crociera.

Sul piatto delle trattative anche la previdenza complementare e la locazione del TFR, per i quali i sindacati chiedono l'adesione nel fondo chiuso FANIMAR (Fondo Assistenza Nazionale Integrativa Marittima), un fondo autogestito dai lavoratori che eroga prestazioni direttamente ed indirettamente avvalendosi di convenzioni con compagnie di assicurazione, costituito alcuni anni fa allo scopo di offrire una copertura assicurativa integrativa dai rischi di malattie e infortuni al personale marittimo.

Giovanna Visco

