

Occupazione dei marittimi italiani: sempre più spesso il sindacato di categoria viene accusato di aver liberalizzato l'impiego di stranieri sulle navi italiane. In merito alla questione, ci siamo soffermati con il segretario regionale Fit Cisl Calabria Dipartimento Marittimi, Vincenzo Pagnotta, che con molta saggezza ci ha illustrato i vari punti del cosiddetto Registro Internazionale Legge 30/98.

Innanzitutto, di che cosa stiamo parlando?

Il sindacato ha sempre posto l'argomento occupazione dei marittimi italiani al centro delle politiche contrattuali tra i punti prioritari del confronto con Confitarma per il rinnovo del contratto nazionale. Colpisce la poca conoscenza delle questioni connesse tra i molti soggetti che affrontano l'argomento. Si nota una confusione notevole ed il fatto preoccupa, poiché molte delle soluzioni proposte rimangono in direzione opposta allo sviluppo occupazionale ed anzi rischiano di chiudere definitivamente il mondo del lavoro marittimo per gli italiani. E' fondamentale comprendere le motivazioni che sono state alla base della decisione politica legislativa di creare con la legge 30 il Registro Internazionale Italiano. E' noto a tutti che il trasporto marittimo è globalizzato e totalmente liberalizzato in campo internazionale. Non esistono leggi internazionali e tanto meno comunitarie che obblighino un armatore a battere una certa bandiera ed ad utilizzare personale di una specifica nazionalità. La nave è una fabbrica che può essere delocalizzata (cambio di bandiera ed equipaggio) in poche ore senza impedimento alcuno. Inoltre, aggiungiamo un altro elemento che riguarda i *running costs* dove l'unica variabile, sfortunatamente, è il costo del personale.

Ci spiega meglio quest'ultimo particolare aspetto?

Per dare un'idea, diciamo che il costo di un marinaio abilitato italiano, al minimo contrattuale e in dollari, è di 5.129 al mese contro i 977 che è il minimo ILO. Per quanto riguarda il sindacato internazionale il minimo che esso si sforza di far applicare su bandiera di convenienza è di 1.675 dollari. In ogni caso, appare chiaro che sul mercato internazionale il differenziale di costi è notevole ed incide pesantemente sulle scelte armatoriali. A causa di queste situazioni di mercato, non certo volute dal sindacato, gli anni settanta ed ottanta hanno visto una fuga delle nostre navi verso bandiere di convenienza con perdita enorme di posti di lavoro. La fuga in qualche modo doveva essere arrestata. In molti paesi ad economia avanzata questo trend ha portato alla totale scomparsa di marittimi nazionali salvo qualche ufficiale. A livello mondiale mancano 25.000 ufficiali e sono esuberanti 500.000 ratings, ossia sottufficiali e comuni. Ecco come mai sul mercato si possano reperire *ratings* preparati ed a costi molto bassi.

E' stato molto chiaro. Ma come si può impedire la fuga della navi all'estero?

Creando condizioni normative ed economiche favorevoli agli armatori italiani affinché ritornino alla bandiera Italiana. Nel traffico internazionale l'occupazione nazionale era già sparita ed aver accettato il principio degli equipaggi misti, attraverso il meccanismo del Registro Internazionale, ha significato parziale recupero di occupazione. Per quanto riguarda il cabotaggio nazionale persiste la posizione ferrea di difesa della nostra occupazione. Il Registro Internazionale ha abbassato i costi del personale italiano attraverso meccanismi, quali oneri sociali a carico dello stato, un credito di imposta a favore degli armatori e, non ultima, una legge separata per introdurre anche in Italia il meccanismo della *tonnage tax*. Il Registro Internazionale, quindi, è nato per salvare l'occupazione italiana che nel breve periodo sarebbe totalmente scomparsa. E' falsa e strumentale l'impostazione di chi sostiene che la causa delle difficoltà occupazionali sono la conseguenza dell'introduzione del Registro Internazionale. La direttiva 3577/92 stabilisce che in un viaggio di cabotaggio nazionale seguito o preceduto da un collegamento con altro stato comunitario, le regole che sovrintendono all'equipaggio sono fissate da quelle della bandiera della nave. Ciò significa che una nave impiegata, per esempio, tra Civitavecchia/PortoTorres/Barcellona, di armatore italiano ma di bandiera, ad esempio inglese, può regolarmente avere a bordo personale extracomunitario a basso costo.

Ma così non si apre un problema di competitività nei confronti di una nave di bandiera italiana che facesse la stessa linea?

Il sindacato confederale è riuscito a difendere ed a riservare il cabotaggio nazionale con le isole ai nostri marittimi convincendo la nostra amministrazione ad emanare i famosi "dieci punti" che stabiliscono che, qualora una nave comunitaria di altro paese venisse a fare cabotaggio con le isole in Italia, scatterebbe l'obbligo di applicare il Contratto Collettivo Nazionale Italiano ed avere tutto l'equipaggio comunitario. Qui sorge un altro problema di natura legislativa comunitaria, e cioè che non si può più parlare di marittimi italiani ma di marittimi comunitari, e ciò spiega perché sulle nostre navi si trovi un elevato numero di marittimi comunitari di altre nazioni nel rispetto delle normative comunitarie e senza che l'Italia, pur volendo, possa legiferare in maniera da escluderne l'impiego. Per completare il quadro, diciamo che l'eventuale modifica dell'articolo 318 del codice della navigazione, con la reintroduzione del vecchio obbligo di avere a bordo solo personale italiano, produrrebbe la fuga immediata ad altra bandiera di tutta la nostra flotta, con tutto ciò che significa non solo per l'occupazione a bordo ma anche per l'occupazione a terra nel vasto indotto.

Alla luce di questa situazione, come si sta muovendo il sindacato?

Abbiamo attivato iniziative per difendere il principio della completa occupazione italiana/comunitaria sulle navi adibite a traghetti, tipologia che impiega qualifiche soprattutto nell'alberghiero ed oggi in grande sofferenza occupazionale. Inoltre, abbiamo promosso presso la Federazione Europea dei Trasporti una serie di incontri con i colleghi spagnoli e francesi per concordare azioni comuni a difesa dell'occupazione. Nel frattempo, nel rispetto della Direttiva Europea 3577/92 e delle successive disposizioni emesse dal nostro Ministero dei Trasporti, si è intervenuto con ispezioni congiunte tra in nostro sindacato ed a ufficiali della Capitaneria di Porto di Vibo Valentia Marina, su navi approdate nel porto di Vibo ed impiegate in cabotaggio insulare. Dalle verifiche effettuate a bordo, è emerso che le navi stesse non hanno rispettato le condizioni per poter operare tale tipologia di traffico, per cui non è stato loro più consentito di effettuare in futuro operazioni di cabotaggio insulare se non in norma con le leggi in materia. Importanti sono stati i

risultati conseguiti nei confronti di due traghetti, in servizio tra Napoli e Palermo, che stavano creando una situazione di forte dumping sociale. Per tali operazioni, ho sentito personalmente il dovere di compiacermi con il Comandante della Capitaneria di Porto di Vibo. Il sindacato confederale proseguirà l'azione di verifica e difesa della nostra occupazione.

Giuseppe Cultrera