Economia

CGF ARTIGIANI Cooperativa di Garanzia Fidi
www.cgfartigiani.it

TRASPORTI MARITTIMI. Un filippino costa un terzo e il suo periodo di imbarco è molto superiore

Troppi naufraghi della busta paga

I marinai sardi penalizzati dalla concorrenza extracomunitaria

In mezzo al mare a caccia di una busta paga. Per un marinaio sardo, di qualunque livello, che volesse lavorare a bordo di una nave, non ci sarebbe che l'imbarazzo della scelta. Le professioni che offrono la possibilità di viaggiare di porto in porto e fare una brillante carriera non mancano. Ci si potrebbe imbarcare su navi passeggeri, navi veloci, mercantili, rimorchiatori. Il condizionale, però, è di rigore: perché se circa 500 persone trovano occupazione in Sardegna (tra Saremar, Rimorchiatori sardi, Moby, Tirrenia) e altrettante sono imbarcate in giro per il mondo, «ce ne sono altre 2.000 che restano a terra», afferma Marcantonio Tuveri, comandante, rappresentante della Cisl Trasporti.

La chiamano "gente di mare": personale di stato maggiore e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina, e in genere ai servizi tecnici di bordo, e personale addetto ai servizi complementari di bordo. Molti di questi, però, non trovano imbarco. La colpa è della crisi economica che non risparmia neppure questo settore («dal 2007 a oggi è rimasta agli ormeggi il 30% della flotta mondiale») e un sistema di regole complicato che contribuisce ad appesantire la situazione.

Il problema di fondo è rappresentato dal "doppio registro" (doppia bandiera), introdotto per convincere gli armatori a riportare in Italia le navi dopo la "grande fuga" provocata da nuove tasse stabilite dallo Stato alla fine degli anni Novanta. «Circa 1500 navi con bandiera italiana erano andate via», spiega Tuveri. «Col doppio registro la metà è tornata in Italia». Due bandiere, però, significano due contratti di lavoro: uno per i marittimi italiani, l'altro per gli stranieri. Da questo derivano differenti condizioni salariali e diversi costi del lavoro. In sostanza, due situazioni contrattuali diverse: più "rigide" per gli italiani, più "flessibili", invece, per tutti gli altri.

E qui nasce il vero problema. «Per un marinaio italiano, un armatore deve spendere circa 3.000 euro al mese, per uno extracomunitario non va oltre gli 800-1.000 euro», afferma Tuveri. «Così, oggi, sulle navi vengono imbarcati filippini, indiani, egiziani, cinesi, a dir la verità anche preparati, ma restano a terra sempre meno italiani».

Le maglie larghe dei contratti hanno ripercussioni anche sulla durata dell'imbarco. Il contratto nazionale dei marittimi fissa un limite massimo di 4 mesi, con rimpatrio a spese dell'armatore. Per gli extracomunitari il periodo di imbarco è di almeno 6 mesi («ma può arrivare oltre»), e questa differenza, per gli armatori, rende antieconomico assumere italiani. «Le difficoltà occupazionali sono fortemente collegate all'eccessivo costo del lavoro», conferma Nicola Silenti, ammiraglio, per 30 anni in servizio alla Capitaneria di porto di Cagliari, oggi responsabile nazionale della formazione della "gente di mare" per il Collegio Capitani. Ma c'è di più: «Pesa anche il ritardo nell'adeguamento alla normativa europea, stabilita dall'European Maritime Safety Agency». Per evitare il pagamento di sanzioni all'Ue, l'Italia ha emanato un decreto che obbliga a frequentare corsi di formazione. Una buona notizia. «Perché», conclude Silenti, «gli ufficiali di lungo corso e macchina si possono preparare all'esame professionale per diventare primo ufficiale di coperta o macchina, comandante o direttore».

Mauro Madeddu

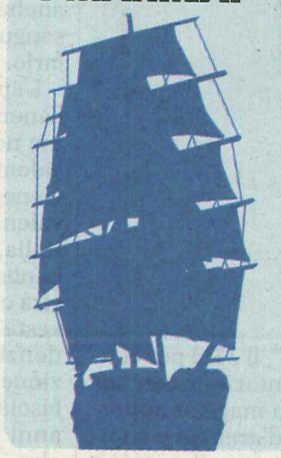
RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ECONOMIA DEL MARE

1,63 miliardi — **il fatturato**: giro d'affari tra diretto e indotto

Fonte: Confartigianato

I MARINAI



Forza lavoro

500	imbarcati in Sardegna
510	imbarcati nel mondo
2.000	non imbarcati

Costo del lavoro (euro/mese)

3.000	marinaio italiano
1.000	marinaio extracomunitario

Tempi medi di imbarco

4	mesi per italiani
6	mesi per extracomunitari

Quattro ufficiali imbarcati

LA SCUOLA. Seicento euro al mese sarà il primo salario per il tirocinio

I dodici mesi di navigazione

La trafila per arrivare sul ponte di comando, sulla carta, è chiara: istituto nautico, dal quale si esce con la qualifica di allievo ufficiale, immatricolazione in Capitaneria nella "gente di mare", dodici mesi di navigazione effettiva ed esame finale in Capitaneria per il titolo di ufficiale.

Tutto chiaro, ma non così facile, nonostante la legge imponga alle navi iscritte al Registro internazionale l'obbligo di imbarcare almeno un allievo ufficiale per ogni categoria (di coperta, di macchina). Ma dal momento che alcuni armatori (non tutti) non vogliono spendere per ogni allievo 2.000 euro al mese, spesso preferiscono pagare una sanzione meno onerosa (1.800 euro al mese) piuttosto che rispettare l'obbligo. Vero è che i quei soldi vanno a finire in un Fondo nazionale che assegna borse di studio ai giovani diplomati, ma questo non garantisce che alla fine del percorso quei giovani trovino occupazione.

Oggi l'Itf, la federazione internazionale dei trasporti, sta negoziando con gli armatori una soluzione "a 600 euro" che consente agli allievi di salire a bordo per svolgere il tirocinio formativo, indispensabile per accedere all'esame da Ufficiale, senza pesare eccessivamente sui bilanci degli armatori. «Qualche compagnia sta già cominciando a mettere in campo questa soluzione», conferma Marcantonio Tuveri, rappresentante regionale della Cisl Trasporti, «ma al momento non è stato ancora definito un programma. Siamo ancora all'inizio, ma sulla buona strada».

Ma. Mad.

RIPRODUZIONE RISERVATA

CONVENZIONE UE

Una norma a garanzia di chi sale su una nave

È stata adottata dall'Ue nel 2006 con l'obiettivo di migliorare e garantire il rispetto dei diritti a bordo: è la convenzione europea sul lavoro marittimo (in vigore in Italia dal 20 novembre) dalla quale i marinai si aspettano un orientamento «più occidentale» al mercato del lavoro. «Invece rischia di essere un'altra batosta», spiega Marcantonio Tuveri, rappresentante regionale della Cisl Trasporti. «La convenzione stabilisce che un marittimo deve essere un professionista. Ma se non mette insieme 36 mesi di imbarco in 5 anni decade dal titolo professionale e deve cominciare da capo».

La preoccupazione è legata proprio alle difficoltà di trovare impiego a bordo. Chi sarà in questa condizione è costretto a ripetere i corsi per sostenere gli esami, anche in questo caso, a sue spese. Ma non basta. «Fino a oggi un marinaio poteva scendere da una petroliera e imbarcarsi su un altro tipo di nave senza nessun onere. Adesso è costretto a frequentare "corsi di familiarizzazione", costo tra 800 e 1.000 euro, impossibili da seguire in Sardegna perché non esiste un ente che li organizza».

A irrigidire il sistema contribuisce l'obbligo della conoscenza dell'inglese, ormai richiesta a tutti i livelli (anche un cuoco deve conoscerla). «Questo fatto, però, è inevitabile. Sulle navi viaggia personale proveniente da almeno sette nazioni diverse», conclude Tuveri «e, senza una buona conoscenza dell'inglese, non si potrebbe lavorare». (*ma. mad.*)

RIPRODUZIONE RISERVATA