

VITA E MARE



periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

IL COLLEGIO NAZIONALE CONTRO L'ASSURDO DI UNA CIRCOLARE CHE VUOL RIMEDIARE AI GUAI DELL'ABOLIZIONE DEL NAUTICO

Eccetto i Capitani nessun professionista è costretto a tornare sui banchi di scuola

L'obbligatorietà dei corsi direttivi per gli Ufficiali di Coperta e di Macchina è stata stabilita in Italia con il decreto del Comando generale del corpo delle Capitanerie di porto n. 1365 del 4-12-2013 a seguito di una procedura di infrazione comunitaria (2012/2210). Gli elementi rilevati dalla procedura di infrazione dell'EMSA vertono principalmente sui programmi scolastici, perché gli Istituti Nautici da quando si sono "evoluiti" nei moderni istituti per la logistica dei trasporti, non sono più conformi alle prescrizioni del codice STCW. Infatti con la riforma cosiddetta Gelmini del 2008 sono state tolte dal percorso di studi molte ore delle materie più tecniche. Al nostro sistema è stata rimproverata la mancanza di tracciabilità dei percorsi formativi marittimi a livelli dirigenziali. L'Italia ha chiuso questa infrazione con il decreto del 4/12/2013 e successive circolari, instaurando i corsi direttivi per gli Ufficiali (300 ore per la Coperta e 570 ore per la Macchina).

Dunque la risposta della nostra Amministrazione e i successivi provvedimenti hanno seguito la via più complicata, escludendo l'ipotesi di fortificare i percorsi pubblici di formazione del Nautico. Inoltre con circolare del 13-10-2016 il ministero ha chiarito che i corsi direttivi devono essere svolti, oltre che dal personale che deve ancora acquisire il certificato da ufficiale di livello direttivo, anche dai naviganti già in possesso di tale abilitazione. Cioè è stato imposto a comandanti e Ufficiali in attività di tornare sui banchi di scuola (o meglio: centri di formazione privati), di investire il proprio tempo di riposo in una formazione che per mole di ore non conosce uguali in nessun'altra categoria, di pagare i centri di addestramento di tasca propria (solo in casi virtuosi le compagnie provvedono). Ma cosa avranno fatto di male i nostri ufficiali della Marina mercantile, che devono ripetere nuovamente i programmi identici al Nautico che fu? Percorsi che una volta erano erogati dalla scuola pubblica, ma adesso non vanno più bene perché naturalmente "i tempi sono cambiati e noi non possiamo stare ancorati al passato". Quindi vengono riproposti identici, ma a pagamento e allora si che vanno bene e sono al passo coi tempi... E con questo in Italia oggi si intende aggiornamento professionale. Che occasione perduta!

A seguito del malumore di qualche marittimo rinsavito, leggi necessitate da parte delle compagnie battenti bandiera italiana di avere personale direttivo certificato e pronto al lavoro (che altrimenti nella turnistica si rischiava di non trovarne più, essendo impegnato

NO AL CORSO DIRETTIVO PER GLI STATI MAGGIORI

Doveva essere una convenzione internazionale semplice con il solo scopo di stabilire gli standard formativi minimi di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi. C'è stata invece solo confusione tra percorsi formativi e certificazioni. La circolare emanata dal MIT dimostra che al peggio non c'è fine. L'ultimo scherzo, beffa, burla chiamatela come volete, obbliga i comandanti e i direttori di macchina già in possesso del titolo a frequentare corsi direttivi da 300 e 570 ore per poter continuare a lavorare. Quindi dopo una lunga esperienza un bel corso in cui si riparte dalle basi della professione con un programma che, se ricordo bene, per i comandanti alla Funzione 1 - Competenza - recita "Pianifica la traversata e dirige la navigazione". La conclusione aggiungetela voi marittimi con anni di navigazione, io mi vergogno. Buon lavoro.

NICOLA SILENTI

a frequentare i suddetti corsi), si è cercato di "alleggerire" il carico sulle spalle dei marittimi. In che modo? I rappresentanti di Confitarma, Fil/Cgil, Fit/Cisl, Fedarlinea, Uiltrasporti di concerto hanno avanzato alcune proposte (in data 1-02-2016), tra cui l'esenzione degli ufficiali direttivi diplomati prima del 1995 (non si capisce bene perché, visto che la riforma Gelmini che ha depauperato i Nautici risale al 2008, ma forse il senso di questa data è un altro

e in questo momento ci sfugge). Quindi ha aggiunto la possibilità di effettuare i corsi formativi attraverso il sistema e-learning (non è una grande novità, ma in Italia siamo indietro di decenni, immaginiamo che alcuni centri di formazione non saranno nemmeno preparati a questo "salto").

La proposta di Confitarma e sindacati indirizzata al ministero e al Comando generale delle Capitanerie di porto suona così: "Si richiede

di valutare, per il personale già in possesso del certificato di competenza (CoC) di livello direttivo che ha conseguito il diploma nautico in data antecedente quella di entrata in vigore degli emendamenti 1995 alla Convenzione STCW78, un'esenzione dall'obbligo di frequenza e dalla relativa prova di esame per quegli argomenti del corso direttivo che risultano già ricompresi nei programmi di studio degli Istituti nautici nel periodo sopra indicato." Ci sovvienne un dubbio: forse che la data del 1995 si riferisce agli emendamenti della STCW di quell'anno? Ma non lo sanno armatori e sindacati che in Italia è stata recepita nel 2007?

Prosegue la proposta: "Riteniamo inoltre opportuno prevedere la possibilità per tutti gli ufficiali di livello direttivo che hanno già acquisito l'abilitazione, di sostenere una prova concernente i programmi dei corsi in parola, volta a certificare l'effettivo possesso di tali competenze; il superamento di tale verifica esenterà gli ufficiali direttivi dall'obbligo di frequentare il relativo corso."

Un bell'esame e siamo a posto; chi è bocciato ricomincia tutto daccapo!

Per tutti questi motivi sopraelencati, il presidente nazionale del Collegio Capitani Giovanni Lettich prende posizione netta: *Al di là dell'accoglimento e la validità o meno di tali proposte, la nostra Associazione ritiene che l'obbligatorietà di questi corsi, necessari per potere continuare a lavorare, rappresenti l'ennesimo sgarbo a una categoria di professionisti tra i più qualificati ed esperti del comparto marittimo.*

L'abbiamo ribadito più volte che per noi l'aggiornamento professionale non è solo un dovere, ma ora il limite è stato superato.

Coerenti al nostro stile sempre corretto poiché crediamo al confronto civile tra le parti, non possiamo che rigettare in blocco la scelta di far pagare ai marittimi un errore che, se preso in tempo, si sarebbe risolto con una programmazione scolastica di buon senso. Anche il conseguente problema, sorto in Italia riguardo la inesistente tracciabilità e certificazione dei percorsi formativi riguardanti i livelli direttivi, per noi è riconducibile a una mera confusione tra il concetto di competenza e certificazione.

Siamo molto dubbiosi sull'ipotesi ventilata di sottoporre comandanti e ufficiali a un esame; pensiamo ad esempio al caso di uno di loro che abbia un contratto di tipo continuativo con la compagnia e che non superi la prova d'esame: cosa succede? Perde il posto di lavoro? Ma abbiamo anche molte remore sull'idea di fare seguire le lezioni di aggiornamento su piattaforma

(segue a pag. 2)

L'Europa non chiedeva di punire i marittimi

Ai primi di Gennaio, la senatrice Manuela Granaiola (PD) ha scritto alla Commissaria europea ai trasporti, Violeta Bulc, per sapere che cosa chiede precisamente l'Europa all'Italia, visto che il ministero delle Infrastrutture e Trasporti non lo ha mai spiegato, e di vigilare con maggiore attenzione su quanto sta avvenendo nel Bel Paese. Qui di seguito la lettera.

Gent. Sig.ra Violeta Bulc
Su pressante sollecitazione di molti rappresentanti del mondo marittimo italiano Le invio questa mail facente riferimento alle problematiche inerenti la certificazione dei marittimi in Italia. Vorrei informarla su alcuni aspetti quantomeno critici; segnalo alcune presunte omissioni del nostro Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Ministero della pubblica istruzione, rispetto alla STCW 2010 e alla 2008/106/EC con particolare riferimento al grado di preparazione offerto dagli Istituti Tecnici Nautici che oggi in Italia non sono più strutturati come una volta. Nel 2012, dopo l'AUDIT dell'EMSA condotto nel 2007 in Italia, fu notificata all'Italia una procedura di infrazione: la nr. 2012/2010 (istituti nautici carenze di addestramento della gente di mare - formazione e rilascio dei brevetti direttiva 2008/106/CE STCW), che fu poi chiusa con l'introduzione di un corso direttivo istituito con il decreto 4 dicembre 2013 pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 305 del 13/12/2013. Praticamente veniva istituito un corso di 300 ore per chi doveva accedere alle funzioni direttive

nel settore coperta (DECK) e 570 ore per il reparto macchina (ENGINE). Questo decreto fu perfezionato a Giugno del 2014 con una circolare dove se ne dava obbligatorietà a coloro che accedevano agli esami da primo ufficiale (previsti nella tabella A-2/II e 3/III della STCW). Il programma del detto corso direttivo è obsoleto e ripetitivo rispetto a ciò che viene e veniva già studiato negli Istituti nautici, i contenuti di questo corso sono ripresi nei corsi di allineamento condotti negli ITS (Istituti tecnici superiori o accademie del mare) ed infine gli stessi contenuti fanno parte nei programmi degli esami da sostenere presso le direzioni marittime incaricate - ieri come oggi - di valutare i candidati per il passaggio a ufficiale o a primo ufficiale. Alla fine, comunque, la Commissione europea considero chiusa la procedura di infrazione il 28 Marzo del 2014. Nel 2015 è stato effettuato un nuovo Audit dell'EMSA al sistema marittimo Italia (Ministero, capitanerie e scuole); il 13 Ottobre 2016 con una circolare il Ministero ha allargato questo corso a tutto il personale navigante che ha da anni la qualifica di Comandante, Direttore di macchina o primo ufficiale di Coperta o di macchina. I programmi rimangono quelli del decreto del 4 Dicembre 2013.

Il Ministero incolpa la Commissione Europea come "mandante" e richiedente di questo tipo di formazione aggiuntiva per tutti i marittimi Italiani. Personalmente non credo verosimile che l'Europa chieda ciò e ritengo, più generica-

(segue a pag. 2)

UNA VITA PER IL MARE

IL PRIMO COM. TE DONNA SU NAVI GRIMALDI



Claudia Mondino è il primo comandante donna su unità del Gruppo Grimaldi, tra i più grandi operatori di navi ro/ro nel mondo. Ha seguito un percorso umano e professionale che l'ha portata ai vertici della carriera e a realizzare il suo sogno.

L'intervista a pagina 12

CAMPAGNA PER PROMUOVERE LE NUOVE LEVE

L'Inghilterra raddoppia i fondi per la formazione



Alcune delle immagini usate dall'International Maritime Organization per ringraziare i marittimi: ogni anno si moltiplicano le iniziative per migliorare le condizioni di lavoro a bordo delle navi. Nel 2016 in particolare la campagna nel mondo si ispira allo slogan "AT SEA FOR ALL". Ogni Stato membro - ha detto il Segretario generale dell'IMO - dovrebbe promuovere nei giovani le professioni del mare e le sue opportunità di lavoro, con una più incisiva istruzione e formazione marittima.

Parole prese alla lettera in Inghilterra: di fronte a uno studio a cura del Dipartimento Trasporti, in cui si evidenzia una prossima penuria di Ufficiali inglesi a bordo, il responsabile per i rapporti tra l'industria marittima e il governo britannico ha proposto di aumentare del doppio i finanziamenti a favore della formazione marittima dei giovani. È stato suggerito agli Amministratori di passare da 15 a 30 milioni di sterline di finanziamenti, solo per la formazione. E in Italia? Si segue la stessa scia?

A PAG. 2

Invito dell'IMO: tolleranza per chi non ha registrato l'addestramento - Proroga a Giugno 2017

A PAG. 5

Come è stata resa irricognoscibile una Convenzione a tutela dei lavoratori