

# VITA E MARE



periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

LONTANO DAGLI OCCHI, LONTANO DALLA POLITICA

## Lo Statuto dei lavoratori ha dimenticato i marittimi

Quest'anno ricorrono i 50 anni dall'approvazione della legge 300 del 1970 meglio nota come Statuto dei Lavoratori, una conquista fondamentale per il mondo del lavoro, conseguente a un'imponente trasformazione del mondo produttivo e sociale, già a partire dagli anni sessanta.

Una riflessione è quindi necessaria, anche se da un punto di vista inusuale, quello del settore marittimo.

Lo Statuto ha affrontato questioni importanti come la dignità e la tutela della salute dei lavoratori, l'azione sindacale e del mercato del lavoro.

Una legge altamente innovativa per diversi aspetti, con alcuni divieti quali le indagini sulle opinioni politiche, religiose e sindacali e comunque non in relazioni all'assunzione del lavoratore, vietava il controllo a distanza del lavoratore. Sanciva diritti collettivi come l'attività sindacale sul luogo di lavoro, il diritto all'assemblea.

L'articolo che più ha attirato l'attenzione e sul quale si è sviluppato un aspro confronto tra le parti, è stato l'articolo 18 che riguardava la tutela dei lavoratori dipendenti in caso di licenziamento illegittimo, "Giusta causa". Un articolo che nella sua stesura ha resistito per più di 40 anni subendo una prima modifica con la riforma del lavoro Fornero del 2012 e poi abrogato nel 2014 con l'emanazione del Jobs Act. E' rimasto in vigore per tutti quei rapporti instaurati prima del marzo 2015.

Un legge tagliata per le grandi realtà industriali, volta a migliorare le condizioni di vita dentro e fuori la fabbrica.

In quegli anni la scena imprenditoriale marittima era dominata da due realtà distinte. Quella statale e quella privata. Alla prima apparteneva la flotta PIN (Premiente Interesse Nazionale), i cui marittimi e in particolare gli ufficiali godevano di particolari trattamenti contrattuali.

Alla seconda facevano invece riferimento i grandi gruppi ar-



Le testate dei giornali esultano, all'indomani dall'approvazione della legge 20 maggio 1970, numero 300 (41 articoli, divisi in 6 titoli)

matoriali riconducibili a famiglie importanti (Costa, Lauro, Bibolini, Ravano, Ferruzzi)

L'onda del cambiamento, che tanto ha colpito la realtà "terrestre", non ha invece interessato, se non in parte, chi invece lavorava sul mare, lasciando sostanzialmente nelle parti più importanti le cose come stavano.

Abbiamo vissuto negli anni seguenti la sparizione di intere flotte di compagnie di navigazione, lasciando senza lavoro e senza tutela migliaia e migliaia di marittimi.

Ci sono voluti più di 20 anni, con l'Istituzione del Registro Internazionale, per vedere alla luce un provvedimento che riguardasse l'occupazione marittima (ma non ha riguardato la tutela dei lavoratori).

Dal 1978, quando la Cassa Previdenza Marinara è stata conglobata nell'INPS, il lavoratore del Mare aderisce a questo istituto ma non ha mai usufruito dei benefici, quali la cassa integrazione, in deroga o speciale, trattamenti che hanno invece protetto l'occupazione a terra. Così il marittimo non ha mai beneficiato di provvedimenti speciali quali l'incentivo al pensionamento.

Abbiamo assistito negli anni seguenti a fenomeni veramente "imbarazzanti", la legge sull'amianto ad esempio, che originariamente era volta a un ristretto numero di addetti ai

cantieri navali, è stata poi applicata a tutta una serie di categorie di lavoratori che avevano palesato problemi di occupazione ma che con l'amianto avevano poca a che fare (mi riferisco ad esempio agli spedizionieri, qualificati come sottobordisti; nonostante non fossero mai saliti sulle navi, hanno avuto le agevolazioni di legge... e sono stati migliaia). Viceversa sono stati ignorati i marittimi che a bordo con l'amianto avevano lavorato e vissuto.

Per finire in tempi più recenti, con il riconoscimento del lavoro usurante, negato ai lavoratori sul mare, che sono stati esclusi

dall'elenco dei beneficiari di questa legge. Come se non solo il lavoro a bordo ma anche la vita sulla nave non fosse soggetta a particolari forme di stress.

Stiamo vivendo un periodo di grande trasformazione. L'innovazione tecnologica sta avanzando in maniera preponderante, l'intelligenza artificiale bussa alle porte, c'è bisogno di una migliore formazione e di norme semplificate per poter affrontare le sfide che si presenteranno.

Al lavoratore del mare e in particolare all'ufficiale, è richiesto un altissimo grado preparazione e per il conseguimento dei certificati di competenza si è obbligati a seguire corsi professionali che a nessun'altra categoria è costretta a fronteggiare. Senza aver sostenuto questi corsi non è possibile imbarcare, con conseguente perdita del posto di lavoro. Sono corsi costosi il cui onere economico, a parte alcune compagnie di navigazione, ricade interamente sul lavoratore.

(segue a pag. 3)

GIOVANNI LETTICH

Remo Di Fiore  
commenta a pag.2

NAVIGANTI INVISIBILI

## Per l'IMO hanno un ruolo essenziale



"I marittimi sono key workers", così vengono definiti dall'IMO, che li considera in prima linea nella pandemia Covid-19, svolgendo un ruolo fondamentale nel mantenimento della catena logistica e nel rifornimento di beni vitali, come cibo, forniture mediche. La crisi ha infierito sulla categoria dei marittimi, peggiorando le condizioni di lavoro, comprese incertezze e difficoltà relative all'accesso nei porti, al rifornimento, al cambio degli equipaggi a bordo, al rimpatrio. Quest'anno la Giornata in-

ternazionale dei marittimi è giunta alla decima edizione e ricorre il 25 giugno: la campagna "Day of the Seafarer" promossa dall'IMO invita gli Stati membri a riconoscere i marittimi come lavoratori essenziali, fornendo loro il supporto, l'assistenza e le opzioni di viaggio aperte a tutti i lavoratori ritenuti fondamentali durante la pandemia.

Il segretario generale dell'IMO Kitack Lim, nel suo messaggio, evidenzia il ruolo unico e fondamentale dei marittimi: "Meritano il nostro ringraziamento. Ma hanno anche bisogno di un intervento umanitario rapido e deciso da parte dei governi di tutto il mondo, non solo durante la pandemia, ma in ogni momento. A loro va il nostro rispetto, perchè svolgono un lavoro importantissimo per il mondo intero." Quest'anno l'hashtag della campagna 2020 è: #SeafarersAreKeyWorkers: può essere utilizzato da chiunque si impegni nella campagna per rendere omaggio ai marittimi e ringraziarli per il loro ruolo importante in questi tempi di gravissima crisi.

In linea con la posizione dell'IMO, il Collegio Capitani aderisce alla campagna, ricordando ai propri lettori e sostenitori come il giornale "Vita e Mare" contribuisca a diffondere la cultura marittima e la consapevolezza dei diritti di un'intera categoria. Rispetto alle dichiarazioni dell'IMO, in Italia purtroppo il clima che riguarda i lavoratori del settore è molto lontano dal riconoscere importanza ai marittimi: nel nostro Paese infatti sono a rischio "invisibilità".

il messaggio di Ecsa-Etf a pag.11

RENNO CERTIFICATI:  
LA RISPOSTA DEL COM.TE  
GENERALE DELLE CAPITANERIE  
DI PORTO AI DUBBI  
DEL COLLEGIO  
PAGINA 5

CAPITANI LAUREATI

## L'accordo tra Collegio e Università di Genova

Si sta concludendo con successo il primo anno del corso di laurea triennale in "Maritime science and technology" (Classe L-28), destinato a formare tecnici nel settore marittimo, in grado di soddisfare gli standard per la formazione degli ufficiali a bordo delle navi mercantili a livello direttivo. A breve sarà pubblicato il bando per l'iscrizione alla seconda edizione, che rimarrà a numero chiuso, quindi saranno previste una serie di prove selettive per l'accesso; a differenza dell'anno scorso però i test si svolgeranno probabilmente "a distanza", al fine di consentire la partecipazione anche a coloro che per questioni lavorative non potranno essere presenti in aula a Genova. Il percorso formativo infatti si rivolge sia ai diplomati nautici sia ai giovani in attività a bordo, per i quali è previsto un punteggio favorevole ai fini dell'ammissione.

La laurea in "Maritime science and technology" è stata fin dall'inizio sostenuta e caldeggiata dal Collegio Nazionale Capitani, che da tanti anni ormai chiede che venga riconosciuta un'offerta accademica di alta specializzazione nel settore. A riprova dell'impegno da parte

della nostra Associazione al fianco dell'Ateneo, è stata appena sottoscritta una convenzione, che sancisce l'alleanza tra i due, con le sigle del Rettore dell'Università di Genova prof. Paolo Comanducci e del presidente nazionale del Collegio Giovanni Lettich.

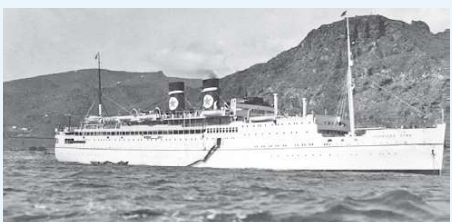
L'esigenza di stipulare questo accordo nasce dalla consapevolezza che in quasi tutti i Paesi del mondo esiste da molti anni un percorso di formazione universitaria dedicato agli ufficiali della marina mercantile. I nostri ufficiali spesso si sono trovati a lavorare su navi di compagnie internazionali al fianco di colleghi, dimostrando assoluta parità di competenze a fronte però della mancanza di un titolo formale come quello della laurea. In questi casi non è raro che una compagnia preferisca assumere coloro che presentano titoli di studio superiori. Siamo anche convinti che una "laurea breve" apra maggiori prospettive di spendibilità a terra, una volta conclusa l'esperienza a bordo. E' sempre valido il discorso, più volte riportato dal nostro presidente Lettich, per cui negli uffici un tempo riservati ai capitani sbarcati con anni di esperienza

(registri di classifica, compagnie, ecc...) oggi si preferisca assumere laureati. Dunque ben venga il progetto di laurea triennale in lingua inglese presso l'Università di Genova, messo a punto dal Dipartimento di Ingegneria Navale, Elettrica, Elettronica e delle Telecomunicazioni (DITEN) e dal Dipartimento di Economia (DIEC). Esso rappresenta l'occasione per migliorare la professionalità dei nostri ufficiali, inquadrando la questione in una prospettiva ampia, che tenga conto della situazione italiana e di quella internazionale, con cui sempre più dovremo confrontarci senza complessi.

"Maritime science and technology" è affilato, insieme ad altri corsi di laurea triennale e magistrale, al "Centro del mare", progetto che l'Università di Genova ha scelto di dedicare al comparto della blue economy, con la volontà di coordinare le attività a 360° dedicate al mare, di aprirsi sempre più e di cooperare con le realtà esterne. In questa direzione rientra anche l'accordo con il Collegio Capitani.

A pag. 5 l'intervista al presidente del "Centro del Mare" prof. Michele Viviani

## Deportati dall'Inghilterra Italiani ed Ebrei



Sono passati 60 anni dalla tragedia della nave "Arandora Star" della Blue Star Line, avvenuta il 2 Luglio 1940; persero la vita 446 civili italiani. Una storia poco conosciuta, che ci propone l'ing. Flavio Testi, appassionato cultore di storia navale. (A pag. 10)