



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Convegno: “L’Accademia Mediterranea della logistica e della Marina Mercantile: i giovani incontrano il mondo del lavoro”, Catania, 5 luglio 2019.

Intervento di Luca Sisto, Direttore Generale della Confederazione italiana Armatori.

“Professionisti del mare: il motore per aumentare l’occupazione italiana”

Bullet points

1. Registro internazionale:

L’istituzione **con la legge 30 del 1998**, del **Registro Internazionale** ha rappresentato un punto di svolta qualificante della politica marittima italiana che ha consentito all’Italia di allinearsi, in conformità alle linee guida comunitarie sugli aiuti di Stato, agli standard competitivi delle maggiori flotte mondiali;

La crescita della flotta, realizzatasi a seguito dell’entrata in vigore del Registro Internazionale, è stata accompagnata da un **aumento significativo dell’occupazione marittima italiana e comunitaria che, dal 1998 a oggi, sulle navi che svolgono traffici internazionali e cabotaggio sopra le 100 miglia, è aumentata del 140%:**

- La bandiera italiana si colloca oggi al primo posto al mondo per numero di marittimi italiani e comunitari impiegati: pari nel 2018 a circa 38.000.
- La flotta italiana rappresenta oggi una delle più importanti al mondo, la terza tra quelle dei principali Paesi industriali che fanno parte del G20.

L’imbarco di marittimi italiani in possesso della professionalità e delle competenze richieste dalle imprese armatoriali rappresenta, dunque, una priorità per l’armamento italiano, anche in considerazione del fatto che essi costituiscono da sempre un’eccellenza del nostro settore e una garanzia di affidabilità.

Ad oggi siamo riusciti ad ottenere risultati certamente positivi ma dobbiamo tener presente che il continuo miglioramento costituisce il motore del cambiamento e della crescita e il veicolo attraverso il quale aumentare ancora l’occupazione marittima italiana.

2. Obiettivo: incrementare l’occupazione marittima italiana.

❖ Formazione

La professionalità elevata dei nostri marittimi costituisce non solo il motore per aumentare l’occupazione, rispondendo alle esigenze delle imprese armatoriali, ma

aderente a



CONFINDUSTRIA

riveste al tempo stesso un ruolo chiave come garanzia di qualità dell'intero sistema italiano.

➤ **Cosa fa l'armamento?**

• **ITS del mare**

L'armamento ha sempre sostenuto con forza la creazione degli ITS del Mare, soprattutto se costituiti in stretta connessione con le Società armatoriali presenti sui territori.

Tra le eccellenze formative nazionali nelle quali Confitarma e le sue aziende associate sono direttamente impegnate e che rappresentano straordinari esempi di sinergia fra armamento, scuola ed enti di formazione:

- Accademia della Marina Mercantile di Genova;
- ITS per la mobilità sostenibile Fondazione "Giovanni Caboto";
- Accademia mediterranea della logistica e della marina mercantile (ITS di Catania).

Una formazione completa, al passo con i più elevati standard internazionali e con i costanti sviluppi tecnologici rappresenta per l'armamento una sfida e un obiettivo da perseguire con impegno.

La costituzione di istituti per il conseguimento dell'abilitazione di Ufficiale della marina mercantile italiana è stata sostenuta da alcune esigenze:

- quella avvertita dai giovani che vogliono intraprendere la carriera marittima, i quali, dopo il conseguimento del diploma rilasciato dagli istituti nautici, si trovano di fronte alla difficoltà di entrare nel mondo del lavoro;
- navi sempre più grandi, sempre più raffinate e con attrezzature sempre più sofisticate per la navigazione e la movimentazione delle merci e quindi le nuove tecnologie richiedono nuove competenze e una formazione della gente di mare aggiornata e in linea con regimi normativi e di sicurezza sempre più severi che impongono personale di bordo sempre più qualificato;
- solo formando giovani leve italiane in possesso delle competenze richieste dal mercato del lavoro marittimo si garantisce un adeguato ricambio generazionale dello Stato Maggiore della flotta italiana.

L'ITS di Catania, con il quale collaborano diverse aziende associate a Confitarma, è stato in ciò esemplare attivando nell'ottobre 2015 i corsi tecnici superiori sia per gli Ufficiali di macchina, sia per quelli di coperta.

In tal modo, l'**ITS di Catania**, punto di riferimento per tutti gli istituti nautici della Regione Sicilia, **consente agli studenti che hanno portato a termine il percorso di studi di essere già pronti all'imbarco in qualità di Ufficiali**, fornendo alle imprese armatoriali giovani ben formati e pronti ad avviare la loro carriera nel mondo del lavoro favorendo, quindi, l'occupazione marittima italiana.

- **Fondo Nazionale Marittimi**

È anche grazie al sostegno del Fondo Nazionale Marittimi che si sono potuti raggiungere importanti risultati. Il Fondo - costituito dalla contrattazione collettiva nazionale come strumento di ammortizzazione sociale per i marittimi - nel 2008 ha assunto un'ulteriore funzione, quella di raccogliere ed erogare fondi per la formazione di Allievi Ufficiali.

È noto che le imprese marittime che operano in regime fiscale di *Tonnage Tax* hanno un **obbligo formativo derivante dal Testo Unico delle Imposte sui redditi**, cui possono adempiere tramite formazione diretta (l'imbarco degli Allievi Ufficiali) o mediante versamento di un importo annuo al Fondo Nazionale Marittimi. **Le risorse così accumulate finanziano corsi di formazione per Allievi Ufficiali.**

La maggior parte delle risorse del Fondo Nazionale Marittimi sono destinate agli ITS che hanno superato i severi *audit* di qualità condotti dal Fondo stesso. Al momento gli ITS autorizzati dal Fondo Nazionale Marittimi sono l'Accademia della Marina Mercantile di Genova, l'ITS per la mobilità sostenibile Fondazione "Giovanni Caboto" e l'ITS di Catania.

I risultati ottenuti dal FNM sono stati assolutamente positivi: dalla sua nascita **ha finanziato, nell'ambito degli ITS, la formazione di oltre 1000 Allievi Ufficiali di coperta e oltre 700 Allievi Ufficiali di macchina, per un totale di quasi 1800 Allievi Ufficiali.**

➤ **Cosa si può fare per favorire ulteriormente l'occupazione italiana?**

- Per fornire risorse umane qualificate all'industria marittima occorrono istruzione e formazione efficaci, basate su rigore scientifico e accademico e che tengano conto della costante evoluzione tecnologica.

Infatti, gli **sviluppi tecnologici e normativi** (anche in materia ambientale, vedi ballast water, limiti al tenore di zolfo nei combustibili, propulsione LNG) determinano, inevitabilmente, una continua evoluzione dei fabbisogni di competenze richieste dalle imprese ai marittimi. Tale necessità coinvolge sia i marittimi che già lavorano a bordo delle navi, sia quelli che si stanno ancora formando per intraprendere le carriere del mare.

Proprio a tale riguardo, attraverso l'**International Chamber of Shipping** (l'associazione internazionale a cui aderiscono tutte le principali associazioni armatoriali nazionali), abbiamo fatto presente in sede IMO l'esigenza di

avviare un percorso di riforma complessiva della Convenzione STCW affinché i requisiti formativi previsti da tale Convenzione possano adeguarsi con tempestività ed efficacia all'evoluzione tecnologica e operativa delle unità navali.

- A livello nazionale è inoltre importante la promozione di progetti di **alternanza scuola/lavoro** al fine di avvicinare in modo strutturale il mondo della scuola a quello delle imprese e consentire, quindi, agli studenti di familiarizzare con la vita di bordo e conoscere quell'ambiente di lavoro così peculiare, quale è la nave.

3. Istituzione del percorso per conseguire l'abilitazione di ufficiale elettrotecnico

Emerge in maniera sempre più chiara l'esigenza avvertita dalle imprese armatoriali di avere a disposizione **nuove leve che possiedano le competenze previste dalla Convenzione STCW per l'Ufficiale elettrotecnico.**

Sappiamo che, ad oggi, gli unici Ufficiali elettrotecnici italiani esistenti sono ex elettricisti che hanno ottenuto in base a una norma transitoria il certificato di Ufficiale elettrotecnico, senza tuttavia aver seguito alcun percorso formativo per acquisire le competenze previste dalla Convenzione STCW.

Nel decreto del MIT del 2016 che disciplina i percorsi formativi delle figure professionali STCW erano stati individuati, quali Istituti tecnici dai quali sarebbero dovuti uscire gli Allievi Ufficiali Elettrotecnici, quello di Elettronica ed Elettrotecnica o quello Meccanico, Meccatronico ed Energia.

Il MIUR, invece, ha individuato unicamente l'Istituto tecnico trasporti e logistica, ipotizzando l'istituzione di uno specifico indirizzo che dovrebbe portare al conseguimento della qualifica di Allievo Ufficiale Elettrotecnico.

Tale indirizzo sarà attivato, nella migliore delle ipotesi e in via sperimentale, a partire dall'anno scolastico 2019-2020, con la conseguenza che i primi Allievi Ufficiali Elettrotecnici saranno disponibili non prima del mese di luglio 2022.

La mancata disponibilità allo stato attuale e almeno per i prossimi 3 anni di Allievi Ufficiali Elettrotecnici rischia di far perdere alle nostre giovani leve importanti opportunità di imbarco e di stabile impiego a bordo, costringendo le imprese armatoriali a ricorrere all'arruolamento di Allievi Ufficiali Elettrotecnici e Ufficiali Elettrotecnici di nazionalità diversa da quella italiana.

Una soluzione che abbiamo già prospettato alle Amministrazione competenti è **l'attivazione di un corso di allineamento, in analogia a quanto già avviene per coperta e macchina**, ma siamo pronti a discutere qualsiasi diversa soluzione che possa garantire nuova occupazione per i nostri giovani.

4. Semplificazione dei requisiti di accesso e aggiornamento dei percorsi formativi di alcune figure professionali richieste sul mercato del lavoro marittimo.

Significativa è la domanda, da parte dell'armamento, di alcune figure professionali caratterizzate da un'elevata specializzazione, che l'attuale offerta di lavoratori marittimi italiani non è totalmente in grado di soddisfare.

Si registra, infatti, una carenza sia di figure riconducibili alle qualifiche di **sottufficiali e comuni** (quali ad esempio operai meccanici, tankisti, gasisti, comuni di macchina, elettricisti/comuni elettrotecnici, cuochi equipaggio), sia di **Ufficiali e Direttori di macchina** in possesso delle competenze richieste dalle più moderne tecnologie presenti a bordo.

➤ Carenza di sottufficiali e comuni

Scendendo più nel dettaglio, la carenza di figure professionali riconducibili alle qualifiche di sottufficiali e comuni è in gran parte da addebitare a una normativa che disciplina i requisiti di accesso a tali professioni ampiamente superata, in quanto non rispondente né alle ultime riforme del sistema scolastico, né all'evoluzione dei fabbisogni di competenze delle imprese.

A tale riguardo, un caso particolarmente eclatante è rappresentato dal percorso previsto dall'attuale normativa nazionale per il conseguimento della **qualifica di cuoco equipaggio (ship's cook)**, per la quale – purtroppo – le imprese armatoriali sono sempre più spesso costrette a ricorrere a personale non italiano.

La normativa che disciplina i requisiti di accesso alla qualifica di cuoco equipaggio è infatti risalente a oltre 60 anni fa (legge 4 agosto 1955, n. 727 e il DPR 14 luglio 1957, n. 1065) e risulta ormai decisamente superata rendendo necessario un intervento legislativo che adegui e semplifichi tali requisiti, nel pieno rispetto della MLC, 2006.

➤ Carenza di Ufficiali e Direttori di macchina

Si registra, altresì, in maniera sempre più evidente, una strutturale carenza di Ufficiali e Direttori di macchina in possesso delle competenze richieste dalle più moderne tecnologie presenti a bordo rispetto alla domanda da parte delle imprese armatoriali.

A fronte di tale evidenza, esiste uno squilibrio, per la verità non soltanto a livello nazionale, fra l'offerta di Ufficiali di coperta rispetto a quelli di macchina.

In base agli ultimi **dati pubblicati dall'EMSA (European Maritime Safety Agency)**, nell'UE il numero di ufficiali e direttori di macchina in possesso di validi certificati di competenza è inferiore di circa il 46% rispetto a ufficiali di coperta e comandanti: 73.000 vs 107.000.

In un recente Convegno tenutosi qualche settimana fa a Pozzallo, la Dott.ssa Bonanni del MIUR ha fornito alcuni dati che mostrano un ancor più evidente

squilibrio a livello nazionale e anche con specifico riferimento alla Regione Sicilia.

A livello nazionale, gli studenti iscritti all'A.S. 2018/2019 che hanno effettuato la scelta dell'opzione coperta sono 7.400 contro i 3.320 che hanno scelto l'opzione macchina. I diplomandi 2019 per l'opzione coperta sono 2.450 contro i 1.030 che hanno invece scelto l'opzione macchina.

Con specifico riguardo alla Regione Sicilia: gli studenti iscritti all'A.S. 2018/2019 che hanno effettuato la scelta dell'opzione coperta sono 1.830 mentre per l'opzione macchina risultano essere iscritti 940 alunni. Nell'anno 2019 si diplomeranno 660 studenti che hanno effettuato la scelta dell'opzione coperta e solo 300 che hanno invece optato per l'opzione macchina.

Emerge dunque in maniera sempre più chiara **l'esigenza di riequilibrare, nell'arco di alcuni anni, il numero di diplomati dell'opzione conduzione apparati e impianti marittimi (opzione macchina) rispetto al numero di quelli che scelgono invece l'opzione conduzione del mezzo navale (opzione coperta).**

A tale scopo, si potrebbero ad esempio **introdurre attività di orientamento per gli studenti**, già nei primi due anni dell'Istituto nautico, così da motivarli verso la scelta dell'opzione conduzione apparati e impianti marittimi (opzione macchina).

Alcuni Paesi europei (ma anche non-UE) hanno colto in anticipo tale carenza strutturale di Ufficiali di macchina, esistente a livello internazionale e hanno quindi fortemente orientato la formazione specialistica su tali figure, garantendo importanti opportunità di imbarco e carriera ai loro giovani.

5. Attuazione riforma collocamento gente di mare

Come è noto, la riforma del collocamento della gente di mare, disciplinata dal DPR 231/2006, non è mai stata concretamente realizzata a causa della mancata emanazione di alcuni decreti ministeriali previsti nel citato DPR. Pertanto, ad oggi, continua a trovare di fatto applicazione il Decreto del Ministero della Marina Mercantile n. 584/1992 nonostante esso sia stato formalmente abrogato.

L'attuazione di tale riforma consentirebbe finalmente di avere un quadro certo del numero, delle qualifiche e delle certificazioni possedute sia dai marittimi occupati, sia da quelli disoccupati e, più in generale, della situazione del mercato del lavoro marittimo, **garantendo al settore uno strumento efficace di incontro fra la domanda e l'offerta** di lavoratori marittimi italiani.

6. Conclusioni

In un'economia sempre più competitiva che deve confrontarsi con continue innovazioni, la formazione di nuove generazioni di lavoratori impiegabili nel settore marittimo deve essere impegno condiviso da tutti.

Lo sviluppo di una flotta nazionale con elevati standard di competitività e qualità deve costituire una **priorità** poiché solo promuovendo una migliore qualità della formazione dei giovani finalizzata a fornire conoscenze funzionali agli effettivi bisogni delle imprese e in linea con le evoluzioni normative si potrà incrementare l'occupazione dei giovani nel settore marittimo.

Il personale di bordo è il patrimonio più importante di una compagnia di navigazione poiché ad esso sono affidati enormi patrimoni ed elevate responsabilità. È pertanto fondamentale che abbia una preparazione adeguata per affrontare le sfide che il lavoro marittimo presenta e che il mondo armatoriale, le scuole e le amministrazioni competenti collaborino tra loro al fine di garantire il più elevato livello di professionalità.