



Sindacato dei Marittimi

Labour Union of Maritime

E.M.M.A

EUROPEAN MERCHANT MARINE ACADEMY

“NAVIGARE NECESSE EST”



IN QUESTE PAGINE ABBIAMO ESPOSTO L'ATTUALE SITUAZIONE DEL CLUSTER MARITTIMO, NELLO SPECIFICO SU COME E' OGGI ORGANIZZATA LA FORMAZIONE DEI FUTURI UFFICIALI DI MARINA. UN PERCORSO FRAMMENTATO, CHE NON PERMETTE UNA MOBILITAZIONE TRA VARI SETTORI LAVORATIVI.

LO SCOPO DI QUESTA BROCHURE E' MOSTRARE I BENEFICI CHE SI AVREBBERO CON UNA ACCADEMIA A PERCORSO UNIVERSITARIO, E QUALI SCENARI FUTURI SI POTRANNO AVERE. NON E' UN PROGETTO, NON HA L'ARROGANZA DI ESSERLO, MA E' SECONDO NOI LA BASE, LE FONDAMENTA PER INTRAPRENDERE UN LAVORO PER ARRIVARE ALLA PRIMA EUROPEAN MERCHANT MARINE ACADEMY

ANNO 2009

Sommario

PRESENTAZIONE	3
OBIETTIVI	4
LO SCENARIO IN ITALIA	4
PERCHE' QUESTA ACCADEMIA	7
OGGI	8
IL POSSIBILE SCENARIO FUTURO.....	9
ACCADEMIA E I GIOVANI.....	10
L'ORGANIZZAZIONE	11
LA FORMAZIONE DEGLI UFFICIALI	12
UNA ACCADEMIA, MOLTE POSSIBILITA'	13
CORSO DI LAUREA.....	
CORSO DIPLOMA TRIENNALE DI LAUREA	
ACCADEMIA CENTRO CULTURALE E ALTA FORMAZIONE	15
I FONDI	16
LA SCELTA DI UN LUOGO PER POSIZIONAMENTO STRATEGICO	17
IL PERCHE' DI UNA ACCADEMIA EUROPEA?	18
IL LOGO	20
A CHI LA VORREMMO INTITOLARE	20

PRESENTAZIONE

Attualmente ogni Stato della Comunità Europea prevede percorsi formativi per inserirsi nella carriera della Marina Mercantile, differenti l'uno dagli altri. I dati mostrano che una politica armatoriale passata, che non investì nella formazione e non favorì un adeguato cambio generazionale del personale navigante, ha generato una crisi detta "*crew shortage*" che investe non solo gli Ufficiali. Per fronteggiare questa grave crisi, ogni Stato ha messo in essere varie iniziative, e spesso cercando di velocizzare sia ingressi in questo settore sia sviluppo di carriera, si è innescato altro effetto negativo: poco aumento della qualità di formazione e riduzione dell'esperienza.

Quando si arriva a una crisi, il modo migliore di procedere è la calma. Peggio di come si sta non si può andare e una "cura" veloce non risolve i problemi, li trasforma. Occorre sfruttare la crisi per perseguire nuovi obiettivi con coscienza e responsabilità, e sfruttare uno scenario negativo per partire da zero e soddisfare questa volta tutti quei requisiti che oggi conosciamo, per passare la crisi e non permettere in futuro il ripetersi della stessa. Evitare di generare nuovi problemi per risolvere i passati.

Oggi lo scenario nel quale ci si muove è Europeo, quello che serve è standardizzare la formazione, preparazione, professionalità e certificazioni. Se si punta alla mobilitazione dei lavoratori marittimi nella Comunità Europea, si deve raggiungere una certificazione di eccellenza riconosciuta ovunque. Le norme oggi impongono che le certificazioni siano accettate in tutti gli Stati membri, tuttavia si registrano ancora dei problemi che rallentano una effettiva mobilitazione dei lavoratori.

L'Europa ha chiesto più volte soluzioni e indicato anche eventuali strade da percorrere per risolvere i molteplici problemi del cluster marittimo, in primo posto ha chiesto iniziative mirate a **riconquistare nei giovani la passione per una carriera prestigiosa nella Marina Mercantile**. Questo perché, una delle conseguenze e nello stesso tempo causa del crew shortage, è un distacco e un allontanamento dei giovani nei confronti di una carriera, sì prestigiosa, ma che si presenta con due caratteristiche che scoraggiano: un mestiere difficile e duro, ma soprattutto, che non garantisce certezze future.

Dal 2007 SDM Sindacato dei Marittimi propone sia allo Stato italiano sia alla Europa la costituzione di una Accademia Europea della Marina Mercantile a corso universitario. Un progetto sicuramente ambizioso e complesso ma possibile, che risolverà molti dei problemi di questo settore, non solo relativi alla formazione dei futuri lavoratori, aprendo nuovi scenari dando un nuovo prestigio e importanza sociale al lavoro nella Marina Mercantile.

OBIETTIVI

Quali sono gli obiettivi primari che si devono considerare e conseguire:

- Suscitare interesse nei giovani verso una carriera nella Marina Mercantile
- Ampliare e standardizzare la formazione dei futuri Ufficiali
- Consentire a chi uscirà da tale percorso formativo, l'ingresso o passaggio in altri settori lavorativi (questo settore offre per il 70% posti a terra di elevata qualità e competenza)
- Avere alla fine del corso accademico, personale laureato e con certificazione IMO (quindi Ufficiali pronti all'impiego in tale qualifica)
- Aprire a tutti i titoli di studio non nautici questa carriera, riconoscendo sempre una particolare attenzione a chi proviene da percorsi formativi di carattere tecnico nautico, e garantire una preparazione ottima a chi non proviene da tale percorso
- Avere un centro d'eccellenza e culturale specialistico della tradizione marinara e settori lavorativi a essa collegati
- Ottimizzare l'utilizzo di fondi già esistenti non più divisi per vari progetti ma ottimizzati e gestiti per un unico scopo. Il fondo sarà costituito da risorse europee, dello Stato, dalle tasse degli studenti ed eventualmente supportato da soggetti «partner».

Nota: leggere anche "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018" Bruxelles, 21.1.2009COM(2009) 8

LO SCENARIO IN ITALIA

Attualmente in Italia si sono sviluppati dei **poli formativi IFTS** (Istruzione e Formazione Tecnica Superiore), sotto il nome di **Accademie del Mare**, indirizzati essenzialmente ai giovani che intendano intraprendere la carriera marittima di Ufficiale. I corsi proposti hanno una durata di 24 mesi, suddivisi in 12 di teoria e 12 d'imbarco. Questi corsi IFTS non sono né obbligatori né necessari per intraprendere la carriera nella Marina Mercantile come Ufficiali.

Possono accedervi, una volta superato un esame di ammissione, coloro che sono in possesso di:

- Diploma Tecnico Nautico (diploma scuola secondaria di II ciclo a indirizzo nautico)
- Diploma scuola secondaria di II ciclo integrato da un modulo di aggiornamento di 500 ore che lo rende equiparabile al Diploma Tecnico Nautico
- Diploma di Laurea Triennale in Scienza Nautiche (solo per Uff.li di Coperta)

Gli allievi conseguono, durante il corso IFTS i requisiti necessari per sostenere, presso una Direzione Marittima, il successivo esame di abilitazione professionale di Stato con cui si ottiene il titolo di "Ufficiale", che consistono in:

- 12 mesi d'imbarco con la qualifica di «Allievo Ufficiale di Coperta» su navi di stazza pari o superiore a 500 GT, o con la qualifica di «Allievo Ufficiale di Macchina» su navi con apparato motore principale pari o superiore a 750 Kw
- certificazioni STCW obbligatorie (Basic Standard Training)

Al termine del corso, è infine rilasciato un attestato di «Specializzazione Tecnica Superiore», valido su tutto il territorio nazionale, relativo alle competenze acquisite e ai crediti formativi riconosciuti in caso di successiva iscrizione ad altri percorsi formativi.

Coloro che per propria scelta o per necessità non frequentino i corsi IFTS possono comunque sostenere l'esame di abilitazione professionale di Stato con cui si ottiene il titolo di "Ufficiale", previo il possesso dei necessari requisiti:

- Diploma Tecnico Nautico (diploma scuola secondaria di II ciclo a indirizzo nautico) oppure diploma scuola secondaria di II ciclo integrato da un modulo di aggiornamento di 500 ore che lo rende equiparabile al Diploma Tecnico Nautico, oppure Diploma di Laurea Triennale in Scienza Nautiche (solo per Uff.li di Coperta)
- 12 mesi d'imbarco con la qualifica di «Allievo Ufficiale di Coperta» su navi di stazza pari o superiore a 500 GT, o con la qualifica di «Allievo Ufficiale di Macchina» su navi con apparato motore principale pari o superiore a 750 Kw
- Possesso delle certificazioni STCW

Di seguito è riportata una breve scheda riassuntiva dei vari percorsi oggi previsti per intraprendere il mestiere di Ufficiale di Marina (D.M. 30/11/2007 pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 13 del 16-1-2008)



Analizzata la scheda, sostenere che i corsi IFTS forniscano una preparazione sostanzialmente migliore, equivarrebbe ad affermare che chi segue una strada diversa ma supera con successo lo stesso esame presso una Direzione Marittima (esame di Stato) sia da considerarsi un Ufficiale di un livello "inferiore", cosa che non corrisponde alla realtà. Sicuramente i cadetti che frequentano tali corsi IFTS hanno due vantaggi: l'opportunità di effettuare senza alcuna difficoltà il periodo di imbarco di 12 mesi e il supporto di professori nella preparazione all'esame di Stato.

Chi non accede a tali corsi IFTS, deve provvedere in maniera autonoma sia alla ricerca di un imbarco che alla preparazione dell'esame (seguendo il proprio metodo di studio e tempi).

Quest'analisi non serve a screditare l'iniziativa di questi corsi IFTS, ma semplicemente a rilevare che questi non sono stati una soluzione innovativa, e non garantiscono una elevazione della preparazione così consistente com'era negli obiettivi.

Noi riteniamo che non si debba parlare di tempi ma di qualità, visto che l'argomento è la formazione. Non si entri quindi nel merito se sono sufficienti o meno quelle ore di allineamento o il corso IFTS, **ma è chiaro che la formazione dei futuri Ufficiali non può ritenersi standardizzata e migliorata, visti tutti questi diversi percorsi.**

C'è anche un punto su cui riflettere: come si acquisisce la qualifica di Allievo Ufficiale? Dalla scheda si evince o con diploma scuola secondaria di II ciclo a indirizzo nautico (Diploma Tecnico Nautico) o con titolo di studio conclusivo di un percorso di II ciclo diverso da quello a indirizzo nautico integrato dal modulo di allineamento (di 500 ore), o con Diploma di Laurea triennale in Scienze Nautiche.

Il corso di allineamento equipara ogni titolo di studio a un diploma di scuola secondaria di II ciclo a indirizzo nautico o a uno di laurea triennale in Scienze Nautiche. (per sezione Macchina non è previsto il diploma laurea triennale).

In alcune realtà si sta pensando di far svolgere queste 500 ore suddivise nei 5 anni direttamente durante altri percorsi formativi non di indirizzo nautico, una sorta di due diplomi in un unico corso di II ciclo. Se questo avverrà, si genereranno due problemi fondamentali: il primo una dequalifica della formazione tecnica nautica (o trasporti), il secondo avere futuri Ufficiali non motivati da vocazione ma per "occasione". Inoltre, un ragazzo che non sceglie con coscienza questi studi tecnici specialistici, come seguirà queste 500 ore? Con quale serio interesse? E' chiaro che l'intenzione è aprire questo settore a tutti i vari percorsi formativi, ma questo metodo prevede troppe strade molto diverse tra di loro, che certamente non possono essere garanzia di aumento di qualità professionale o di preparazione, anche perché indirizzata a diverse realtà formative, e a vari livelli di maturità delle persone. Se si vuole aprire a tutti, occorre organizzare un unico ingresso stabilendo requisiti e tempi.

Il frammentare non darà risultati soddisfacenti, anche perché una scelta responsabile e cosciente di una persona che vuole intraprendere una carriera così complessa, sarà indirizzata verso un centro di eccellenza e non sceglierebbe un percorso non fluido che non da molte garanzie o possibilità lavorative.

PERCHE' QUESTA ACCADEMIA?

Oltre a quanto sopra esposto, in Italia a breve ci sarà un nuovo regolamento che mira a **limitare la frammentazione degli indirizzi tecnici**, rafforzando il riferimento di ampie aree scientifiche e tecniche di rilevanza nazionale. Questo vuol dire, che l'unica scuola che fino ad oggi era fucina degli Ufficiali italiani entrerà nel settore tecnologico a indirizzo trasporti e logistica. E' paradossale **mentre si vuole limitare giustamente la frammentazione degli indirizzi tecnici, poi si sceglie una strada che frammenta l'ingresso in un settore lavorativo così complesso**. In Europa nel frattempo si chiedono leggi sempre più comunitarie e condivise per andare verso una mobilitazione dei cittadini europei nel mercato del lavoro, ma sicuramente una base frammentata ostacolerà questo processo.

Questo scenario favorisce la costituzione di un centro d'istruzione e formazione d'eccellenza la cui certificazione sarà riconosciuta da tutti e, senza ombra di dubbio, considerata la migliore. Questa Accademia non formerà solo personale navigante, ma potrà ampliare l'offerta formativa per tutte quelle figure che lavorano a elevati livelli nell'intero settore del trasporto marittimo.

L'Accademia americana, United States Merchant Marine Academy (nella foto) ne è esempio. Dal 1943 forma lavoratori per l'intero settore trasporti marittimi e non solo. Molti di questi dopo aver navigato hanno ricoperto incarichi importanti anche in carriere a terra, come in compagnie, porti, assicurazioni o lavorando per lo Stato. Chi non ha intrapreso la carriera in mare, ha comunque raggiunto posti di lavoro di prestigio. E' chiaro che nella nostra attuale idea, l'aspetto militare che l'Accademia americana offre, non è preso in considerazione (non esiste ancora una Forza Armata Europea).



Qualcuno, e giustamente, potrà dire che corsi universitari che offrono tutto questo ci sono. E' vero che esiste Scienze Nautiche (chi vi si laurea è comunque un allievo Ufficiale esattamente come lo può essere un diplomato di scuola secondaria di II ciclo), Ingegneria Meccanica, specializzazione per dottori in legge e via dicendo, ma quest'Accademia avrebbe altri scopi che un'Università non ha.

La Accademia Europea della Marina Mercantile avrà come scopo non solo quello di formare attraverso un percorso di laurea gli Ufficiali di Marina, ma durante tutto il periodo di formazione avrà altro compito importante. Dovrà infondere nei ragazzi uno stile di vita, una disciplina necessaria per un mestiere come questo. Addestrare questi ragazzi a

*Una buona scuola di istruzione è il
fondamento
per ogni professione nella nostra società
e la
professione del marittimo non fa
eccezione*

gestire lo stress, la limitata libertà personale che un mestiere a bordo implica, e cosa importante a gestire il loro tempo. L'anno di navigazione dovrà infondere in questi ragazzi fiducia in loro stessi e capacità, impareranno il valore dell'autonomia e iniziativa unendo la teoria all'esperienza che la pratica permette di acquisire. L'Accademia dovrà "sintonizzare" la teoria con la pratica ed esperienza che i cadetti acquisiranno. La professione dell'Ufficiale di Marina è per sua natura proiettata al futuro. È una professione che richiede un aggiornamento costante, alte capacità, senso di responsabilità e un'apertura mentale. Queste doti sono presenti in molti di noi, ma l'Accademia avrà il compito di esaltarle fino a farle diventare **tratti caratteristici di uno stile inconfondibile, che è l'essere Ufficiale di Marina.**

Chi è l'Ufficiale di Marina? È un professionista chiamato a decidere; le sue decisioni possono in qualche modo coinvolgere la vita degli altri (non solo dell'equipaggio che gestisce) e devono quindi essere indiscutibilmente sempre le migliori.

Per arrivare a questo occorre formare questi leader in una specifica struttura, con insegnanti d'indiscusse capacità, con regole che abituino questi uomini e donne a ciò che sarà il loro futuro incarico. **IL MARE NON ACCETTA PROFANI, NE' INESPERTI.**

➤ OGGI

Per accedere alla carriera di Ufficiale della Marina Mercantile occorre conseguire prima la qualifica di Allievo, che è riconosciuta a:

- Diplomi dell'Istituto Tecnico Nautico
- A chi consegue il Diploma Triennale in Scienze Nautiche
- A chi oltre ad un qualsiasi Diploma completa un corso di allineamento di 500 ore

I requisiti per sostenere l'esame presso una Direzione Marittima, per conseguire la qualifica di Ufficiale sono:

- Essere un Allievo Ufficiale
- Aver svolto 12 mesi di navigazione come Allievo Ufficiale
- Avere i corsi richiesti da legge

Acquisita la qualifica di Allievo si devono svolgere i 12 mesi di navigazione. Questo vuol dire che per iniziare una carriera di Ufficiale di Marina non è obbligatorio frequentare il corso IFTS, che effettivamente diventa utile solo perché garantisce il periodo di navigazione richiesto come requisito per sostenere l'esame per passare al grado di Ufficiale. **Nella realtà più corsi saranno aperti, meno possibilità avranno le persone che non entreranno in tali corsi di trovare imbarchi.**

Questi corsi IFTS oggi sono lodati, con dichiarazioni del tipo "il 100% di chi vi esce ha lavoro". Questa frase molto bella e d'impatto è da analizzare bene e con obiettività. **Il 100% è relativo ancora a persone con Diploma Nautico, che avrebbero comunque intrapreso tale carriera se avessero trovato un immediato imbarco.** Altro punto da non sottovalutare è che nell'immediato si ha un dato del 100% di posti di lavoro, ma occorre aspettare e vedere quanti effettivamente continueranno tale carriera, o quanti a breve fatteranno a trovare un imbarco. Inoltre la nostra contrattazione è precaria da

quando ancora tale termine non era accostato alla parola lavoro, quindi queste frasi lasciano il tempo che trovano.

La domanda invece seria da porsi è: qualora uno di questi Ufficiali, qualsiasi sia il loro percorso formativo di provenienza (IFTS o non), volesse trovare una sistemazione a terra, quante possibilità ha? In che settori? Potrà comunque ricoprire posto di prestigio equivalente a quello di Ufficiale?

➤ IL POSSIBILE SCENARIO FUTURO

L'Istituto Tecnico Nautico confluirà in un Istituto Tecnologico a indirizzo Trasporti. Formerà giovani da immettere nel mondo del lavoro con riguardo al settore trasporti, uno dei settori fondamentali per una nazione e comunità.

Nei paesi emergenti, vedi India, o ancora instabili vedi Filippine guardano al futuro, e investono nel formare tale personale favorendo al massimo un percorso di laurea. Paese moderno come l'America questo lo fa dal 1943. **In pochi anni, mentre questi nostri colleghi "concorrenti" saranno quasi per la maggior parte laureati, noi Europei saremo fermi al solo percorso di Diploma di II ciclo con forse al massimo in più un corso post diploma.**

Mentre per i nostri giovani una volta inseriti nella carriera nella Marina Mercantile tutto sarà legato a questa rimanendo vincolati a vita a stare a bordo, gli altri potranno in corso di carriera deviare per altre strade, ricoprendo altri posti prestigiosi di lavoro ma a terra.

Nel 2005 si era preoccupati di rimanere fuori dal mercato del lavoro, perché per formare un Ufficiale impiegavamo più tempo degli altri, oggi nessuno sembra preoccuparsi di rimanere fuori mercato perché gli altri stanno investendo con lungimiranza nella qualità formativa.

Come trasformerebbe il tutto una Accademia Europea della Marina Mercantile?

- aprirebbe a tutti i diplomi di scuola secondaria di II ciclo questo settore, ma soddisfacendo un requisito molto importante. Allineare tutti quelli che la frequenteranno a uno stesso livello di preparazione
- gli studenti che vi entreranno acquisiranno tutti la qualifica di Allievi Ufficiali e imbarcheranno in questa qualifica
- conseguiranno TUTTI i corsi STCW obbligatori e no. Ma non solo, avranno corsi di aggiornamento anche durante la carriera (uno dei compiti secondari di questa Accademia, mantenere aggiornati tutti i suoi laureati)
- faranno il periodo di navigazione utile insieme ai corsi per sostenere l'esame per conseguire la qualifica di Ufficiale di Marina (certificato IMO coperta o macchina) che sosterranno prima della laurea
- conseguiranno una Laurea, che offrirà loro anche altre possibili carriere

TUTTO QUESTO SOSTENENDO UN UNICO CORSO, IN UNICA SEDE

L'unico limite che rimarrà sarà il talento e la determinazione personale, e avranno oltre alla carriera in mare, altre strade da poter seguire.

L'ACCADEMIA E I GIOVANI

La prima condizione perché una Accademia di questo tipo venga organizzata è attirare l'interesse dei giovani verso una carriera nella Marina Mercantile. Per fare questo la prima domanda da porsi è del perché questo interesse non c'è. Questa carriera è indubbiamente molto affascinante e prestigiosa, ma mostra alcuni aspetti che i giovani non possono ben accettare. Alcuni fattori sono inevitabili e quindi solo un'effettiva "vocazione" aiuta ad accettarli, altri invece devono essere risolti e incidono in modo negativo sullo scegliere tale settore lavorativo. Da un nostro sondaggio, che non ha alcuna presunzione ma solo un voler capire la realtà, è emerso che i giovani sono scoraggiati nell'intraprendere questa carriera per i seguenti motivi:

- lontananza dai propri cari, amici e vita sociale
- incertezza nel futuro. Su questo argomento ci siamo voluti soffermare, poiché tolti pochissimi casi, tale certezza nella società moderna è difficile da trovare. Questa visione negativa nasce dal fatto che **percepiscono l'ambiente chiuso**. Ritengono che oltre la carriera in mare, questo attuale percorso formativo non offra poi possibilità a terra, se non molto restrittive (o sempre presso la compagnia o in attività portuali). I titoli che si acquisiscono servono a poco per altro impiego a terra.
- Molti ritengono che tale attività non possa essere svolta per tutta la loro vita, sia per fattori personali come avere una famiglia (nel senso di viverla) che per fattori fisici. Ritornando al punto precedente non avendo possibilità di cambiare facilmente lavoro, chiaramente non sono attratti da una carriera in mare.

Ritengono tuttavia che tale carriera possa essere appagante a livello economico, ed ha ancora un suo fascino. Sono attratti dalla possibilità di avere il mondo come loro "ufficio". Trovano interessante che oltre all'Accademia della Marina Militare di Livorno, possa esserci una civile. A prova di questo moltissimi hanno provato ad accedere all'Accademia Navale di Livorno e non provenienti da studi nautici. Escludono il seguire un corso di 500 ore di allineamento e/o corso IFTS, ma sarebbero interessati a una Accademia Navale civile con laurea che, di fatto, gli offrirebbe una garanzia superiore di sistemazione lavorativa rispetto ai percorsi citati

Partendo che questa carriera ha quindi ancora un suo fascino, occorre lavorare per indurre i giovani che hanno tali vocazioni a seguire questa strada. Accedere in una Accademia Europea prima di tutto diventerebbe già di per se un prestigio, e uscire da questa sarebbe un segno distintivo di garanzia di preparazione che aprirà altre porte in settori lavorativi non solo a bordo di navi. Questo se si riflette già accade in altre realtà, basti vedere come molti studenti universitari scelgono alcune Università poiché offrono per specifiche facoltà una eccellenza indiscussa. Frequenteranno un corso universitario, faranno i corsi obbligatori per imbarcare, svolgeranno imbarchi e nel periodo a terra seguiranno attività inerenti alla navigazione e rapporto con il mare (esempio vela o sport acquatici). Si sa quanto sia importante l'attività velica nella formazione dei marittimi, e non a caso l'Accademia Navale di Livorno investe molto in questa.

Verrà garantito a chi uscirà da questa Accademia **non** un posto di lavoro ma molto di più. Chi uscirà avrà una laurea, sarà a tutti gli effetti un Ufficiale di Marina pronto a prendere il suo incarico ma soprattutto sarà pronto per essere un leader per professioni di alto prestigio e valore. Potrà lavorare dove vorrà. **L'Accademia offrirà una preparazione d'eccellenza, l'unico limite che rimarrà sarà il talento e la determinazione personale**, su questo nessuno può mettere mano.

A questo punto è chiaro che un giovane (e famiglia) vede di fronte a sé, sì dei sacrifici, una vita dura ma anche un motivo per intraprendere questa carriera. Saprà che se vorrà potrà seguire in un primo momento la carriera di Ufficiale, ma non vincolata a vita. Da questa Accademia non usciranno solo Ufficiali, si potranno formare i futuri dirigenti statali per il Ministero dei Trasporti (persone che proverranno direttamente da esperienza in questo complesso settore), gli Ufficiali di Macchina essendo anche ingegneri avranno molte altre possibilità oltre la carriera in mare. Si potranno aprire per questi giovani carriere in Enti e Agenzie Europee come ad esempio EMSA, o modificando una norma inserirli al fianco delle Capitanerie di Porto nel personale del Port State Control, o in carriere nelle autorità marittime ect ect. Come vedete le potenzialità di un tale centro culturale sono molteplici.

Esempi di possibili settori lavorativi e carriere

- **Carriera di Ufficiale di Marina Coperta/Macchina**
- **Ingegneri (per sezione macchina) e tutte le possibilità lavorative che questo offre loro oltre la carriera in mare**
- **Carriera in Registri di Classificazione**
- **Carriera settore assicurazioni settore trasporti marittimi**
- **Insegnamento materie nautiche e non solo**
- **Dirigenti statali in particolar modo settore trasporti**
- **Carriere in Enti e Agenzie Europee inerenti trasporti**
- **Carriera in Autorità Marittime o portuali**
- **Specialisti nella gestione dei trasporti**
- **Carriere nelle Compagnie di Navigazione oltre a quella da Uff.li**

L'ORGANIZZAZIONE

Occorre soddisfare chiaramente i 2 aspetti corso di laurea e anno di navigazione. I corsi universitari possono essere come base quello di scienze nautiche e ingegneria meccanica. Scienze Nautiche per chi vuole intraprendere una carriera come Ufficiale di Coperta, mentre ingegneria per chi ha intenzione di intraprendere la carriera di Ufficiale di Macchina.

Poiché l'Accademia come detto potrebbe ospitare altri corsi inerenti alle varie attività che operano all'interno del trasporto marittimo, i cadetti potranno seguire anche altre specializzazioni di approfondimento.

Si tenga presente che la figura dell'Ufficiale di Marina è notevolmente cambiata nel tempo, e ora oltre alla capacità del navigare sono richieste anche capacità manageriali. Occorre conoscere esattamente il contesto nazionale e internazionale in cui si opera, soprattutto a livello di norme e regolamenti.

Si dovrà quindi organizzare questa Accademia in dipartimenti, che avranno la funzione di organizzare e gestire le singole facoltà, e farle interagire l'una con l'altra.

Gli attuali corsi come ad esempio “Corso di laurea in Scienze Nautiche Percorso Comando, gestione e condotta delle navi mercantili” continueranno ad esistere, verranno solo migliorati e potenziati, e a questi sarà unita la navigazione obbligatoria e il conseguimento di tutti i corsi STCW.

A chi dice: ma state duplicando un corso già esistente, la risposta è NO lo si migliora portandolo a un livello superiore, e per farlo serve la collaborazione attiva di chi già lo gestisce.

Verrà, di fatto, inserito in un contesto di Accademia della Marina Mercantile, sviluppato e potenziato, offrendo a chi seguirà questa strada possibilità in più di quelle attuali.

Nel primo anno di Accademia verranno allineati tutti i cadetti a uno stesso livello, così da poter poi fare i corsi obbligatori STCW per l'imbarco, e svolgere nei restanti anni i 12 mesi di navigazione previsti (1).

Nota (1)

La procedura d'imbarco si potrebbe facilitare, riconoscendo a questi cadetti la qualifica di allievo Ufficiale dal momento che accedono a questa Accademia, considerando che verranno comunque tutti preparati all'imbarco.

LA FORMAZIONE DEGLI UFFICIALI

Nel primo anno gli studenti verranno allineati tutti a una stessa preparazione che li porterà al primo imbarco. In questo periodo verranno conseguiti i 4 corsi base obbligatori (BST) per imbarcare, e cioè:

- Firefighting Training Course Basic and Advanced - Antincendio Base e Avanzato
- Survival and Rescue Training Course for Seafarers - Sopravvivenza e Salvataggio in mare
- PSSR Personal Safety & Social Responsibilities Training Course – Sicurezza personale e responsabilità sociali
- Medical First Aid on board ships – Primo soccorso sanitario a bordo di navi mercantili

Alcuni corsi possono essere svolti nella stessa Accademia quindi a “costo zero”. Il corso Antincendio, attraverso accordi potrebbe essere svolto presso centri addestramento Vigili del Fuoco, mentre il First Aid e più avanti il Medical Care in strutture sanitarie statali.

Una volta allineati tutti a una stessa preparazione, avendo conseguito tutti i corsi obbligatori, i cadetti verranno inviati all'imbarco su navi mercantili. Si dovrà organizzare una tabella d'imbarchi per garantire agli armatori serietà nella gestione dei cadetti, e permettere a questi ultimi l'imbarco su più tipologie di navi (crociera, petroliere, chimichiere, RoRo ect.) per acquisire una esperienza più completa, e permettere loro una scelta consapevole su dove poi sviluppare la loro carriera.

Gli imbarchi saranno garantiti esattamente come avviene oggi per i corsi IFTS, stipulando un accordo con la CONFITARMA. Le compagnie italiane che imbarcheranno i cadetti dell'Accademia Europea M.M. avranno riconosciute le agevolazioni stabilite dalla Tonnage



Tax (2) (qualora ne abbiano fatta richiesta) o comunque si atterranno a quanto stabilito anche da Registro Internazionale.

I cadetti riceveranno la paga completa stabilita dal CCNL per i giorni di lavoro/imbarco svolto. Questo contribuirà a "compensare" in parte le tasse universitarie dei cadetti.

Nota (2)

Il decreto sulla Tonnage Tax (DM 17/12/2008) dovrà essere modificato, prevedendo come requisito l'imbarco di almeno 2 allievi per nave sotto tale regime (1 Coperta, 1 Macchina).

UNA ACCADEMIA, MOLTE POSSIBILITA'

Sino ad ora abbiamo solo parlato di organizzare una Accademia a corso universitario, che formerà futuri Ufficiali della Marina Mercantile, ma che fine faranno i corsi attuali IFTS (accademie del mare)? Semplice, verranno incorporati in questa unica struttura e organizzazione. Lo scopo di tutto questo ambizioso progetto è aumentare e in modo sostanziale la preparazione dei futuri Ufficiali e ridare un prestigio sociale a tale figura lavorativa. Dovendo essere lungimiranti e parlare sempre in termini di sviluppo i corsi IFTS diventeranno corsi di diploma di laurea triennale. Questa aumenterà la formazione (da corso post diploma a diploma di laurea triennale) lasciando a queste persone poi la possibilità di finire il percorso di formazione e conseguire se vorranno la laurea.

Questi percorsi consentono di riconoscere a chi proviene da studi nautici più possibilità per accedere a questo settore di lavoro, senza nulla togliere agli altri che vorranno intraprendere questo mestiere dopo aver frequentato un percorso formativo generico. A questi ultimi verrà garantita una formazione di qualità e la possibilità di fare l'intera carriera senza limiti.

Con una sola Accademia, si riesce a tutelare la figura e natura degli Istituti Tecnici e quindi non dequalificarli, e nello stesso tempo aumentare per tutti la qualità di formazione standardizzando la preparazione dei futuri Ufficiali, qualsiasi sia la loro provenienza di precedenti percorsi formativi di II ciclo. L'Accademia offrirà due corsi.

Corso di laurea Ufficiali

- Avere diploma di II ciclo di qualsiasi indirizzo
- Il 60% dei posti disponibili per anno accademico, da assegnare a diplomati II ciclo ad indirizzo nautico

Organizzato come in precedenza illustrato. A questo corso si accede per esame. I posti saranno definiti di anno in anno tenendo conto della richiesta di mercato e disponibilità imbarchi. I cadetti alloggeranno in Accademia, pagheranno una quota annua da stabilire.

Corso di Laurea triennale per diplomati tecnici percorso nautico (sostituiranno corsi IFTS)

- Avere diploma II ciclo a indirizzo nautico

Durata corso 3 anni. Si acquisirà nei primi mesi la qualifica di Allievo Ufficiale e corsi STCW obbligatori. Oltre ai 12 mesi di navigazione (4 mesi/anno) si consegnerà il diploma triennale di laurea a seconda la sezione scelta. A questo corso si accede per esame. I posti saranno definiti di anno in anno tenendo conto della richiesta di mercato e disponibilità imbarchi. I cadetti di questi corsi non alloggeranno in Accademia, pagheranno una quota annua da stabilire. Chi vorrà potrà frequentando gli ultimi 2 anni, conseguire laurea

Sostituendo i corsi IFTS (durata 2 anni) con un diploma triennale di laurea incanaliamo questi ragazzi in un percorso universitario. Questo è importante poiché una elevata percentuale conseguito tale diploma, deciderà di completare il corso universitario seguendo gli altri 2 anni e arrivare così alla laurea. Con questa organizzazione si riesce a elevare e in modo sostanziale il livello culturale e quindi qualità professionali future.

I corsi IFTS potrebbero essere invece previsti per la formazione di personale Sottoufficiali e bassa forza, che potrebbero poi essere riconosciuti come punteggio qualora il lavoratore voglia intraprendere il percorso accademico per accedere alla carriera di Ufficiale

CORSO DI LAUREA

Durata del corso 5 anni. Durante questo periodo i cadetti seguiranno il corso universitario relativo alla sezione scelta (coperta o macchina), conseguiranno tutti i corsi STCW e svolgeranno l'anno di navigazione richiesto per l'esame per conseguire la certificazione IMO da Ufficiale. Tale certificazione si deve conseguire al quinto anno prima di discutere e quindi conseguire la laurea.

Gli imbarchi inizieranno dal 2° anno, e saranno effettuati in imbarchi di 3 mesi.

- 1° anno** – Tutti i cadetti verranno formati per effettuare al meglio la loro prima esperienza a bordo. Consegneranno il BST (Basic Standard Training) e inizieranno attività velica. Contemporaneamente inizieranno il corso universitario.
- 2° anno** – Continuano il corso universitario, attività velica. Faranno il loro primo imbarco di 3 mesi. Consegneranno corsi Radar e Radar ARPA (solo personale coperta)
- 3° anno** - Continuano il corso universitario, attività velica. Faranno altro periodo imbarco di 3 mesi. Consegneranno certificazione MAMS e MABEV (comune Coperta/Macchina) e per personale coperta Bridge Team Management
- 4° anno** - Continuano il corso universitario, attività velica. Faranno altro periodo imbarco di 3 mesi. Consegneranno corso Medical care (comune per Coperta/Macchina) e per personale di coperta corso GMDSS
- 5° anno** – Completeranno l'ultimo periodo d'imbarco, fatto questo dovranno conseguire attraverso esame la certificazione IMO da Ufficiale. Conseguita questa termineranno il percorso di laurea.

CORSO DIPLOMA TRIENNALE DI LAUREA

Durata del corso 3 anni. Durante questo periodo i cadetti seguiranno il corso di laurea triennale relativo la sezione scelta (coperta o macchina), conseguiranno tutti i corsi STCW e svolgeranno l'anno di navigazione richiesto per l'esame per conseguire la certificazione IMO da Ufficiale

- 1° anno** – Tutti i cadetti verranno formati per effettuare al meglio la loro prima esperienza a bordo. Consegneranno il BST (Basic Standard Training) e inizieranno attività

velica. Contemporaneamente inizieranno il corso di studi ed effettueranno il primo imbarco di 4 mesi.

2° anno – Continuano il corso di studi, attività velica. Faranno altro periodo d'imbarco di 4 mesi. Conseguiranno corsi Radar e Radar ARPA e GMDSS(solo personale coperta)

3° anno – Ultimi 4 mesi d'imbarco. Dovranno conseguire attraverso esame la certificazione IMO da Ufficiale. Conseguita questa termineranno il percorso di studi.

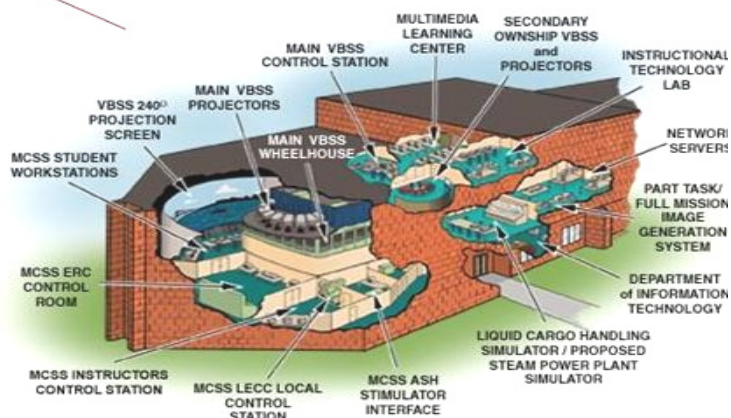
ACCADEMIA: CENTRO CULTURALE E ALTA FORMAZIONE

L'Accademia dovrà essere fornita di un simulatore moderno sia di navigazione (e apparati radio) che di macchina, con console realistiche e che possano interagire per addestrare contemporaneamente sia futuri Ufficiali di Coperta sia di Macchina. Oltre al simulatore sarebbe necessaria piccola unità navale per uscite frequenti in mare, e apprendimento delle operazioni di manovra.

Questo simulatore permetterà di conseguire i corsi STCW e far fare ai cadetti esercitazioni continue.

Quest'apparato non solo permetterà di far svolgere ai cadetti dell'Accademia esercitazioni, e lo svolgimento dei vari corsi, ma potrà essere aperto a corsisti esterni che devono conseguire attestati per i corsi STCW, portando all'Accademia altri fondi per permetterne il regolare lavoro e corsi. Le stesse compagnie di navigazione potrebbero rivolgersi all'Accademia per tenere aggiornati i propri Ufficiali con corsi specifici.

Si potrà anche organizzare una biblioteca a indirizzo nautico, chiedendo collaborazione a



tutti gli editori. Raccogliere in unica struttura tutto il sapere concernente la navigazione e tutto quello che la circonda.

Con questa Accademia verrebbe risolto altro problema. Oggi per sostenere l'esame per la certificazione IMO, il marittimo deve adeguarsi alla Direzione Marittima che prima di tutte svolge questa sessione di esame. Questo vuol dire che per sostenere l'esame, il lavoratore deve tenere conto e organizzarsi in modo tale da far coincidere il suo periodo di riposo (sbarco) con l'esame, sostenendo questa prova presso la Direzione Marittima che in quel mese svolge tale prova. Così una persona di Trapani potrebbe trovarsi costretta a sostenere questo esame a Venezia.

Questa Accademia potrebbe divenire centro esclusivo per svolgere questi esami, con una sessione ogni mese, pubblicando un calendario di esami per l'intero anno, facilitando il lavoratore sia nell'organizzarsi sia nel provvedere nei giusti tempi a fare domanda per svolgere tale esame. Non solo, l'attuale organizzazione ha un costo sicuramente maggiore di quello che si avrebbe centrando tutto in unica struttura. Solleveremmo le Direzioni Marittime a dover far fronte all'organizzazione di tali sessioni di esame. Si avrebbe anche un database sulla situazione del lavoro marittimo (un aiuto a quello che dovrebbe essere il futuro collocamento della Gente di Mare)

I FONDI

Una struttura come questa necessita chiaramente di fondi. Come reperirli? Prima cosa da farsi è ottimizzare i fondi già utilizzati per i tanti piccoli progetti a livello locale, convogliandoli tutti in quest'unica struttura. Gli attuali fondi europei o statali invece che investiti in tanti piccoli corsi si unirebbero in un progetto unico.

Per aumentare l'Entità di questi fondi una volta avviato il progetto, si potrà interessare sempre l'Europa, facendo inserire in questo ambiente accademico Enti come l'EMSA European Maritime Safety Agency (chiaramente sono sempre proposte da analizzare).

Ogni anno ci saranno entrate grazie alle tasse che i cadetti dovranno versare per frequentare l'Accademia, ricordando che parte di queste i cadetti potranno sostenerle grazie alle paghe che riceveranno dagli imbarchi, gravando così di meno sulle famiglie.

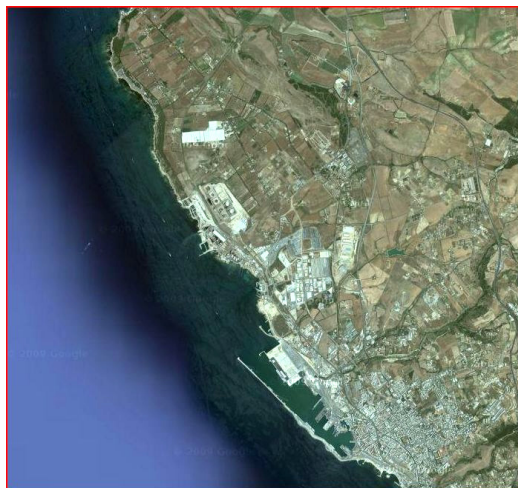
Altre entrate arriveranno dai corsi che l'Accademia farà svolgere a lavoratori esterni. In tal senso si possono prevedere accordi con armatori per un aggiornamento costante degli Ufficiali. L'Accademia offrirà anche corsi veloci sempre indirizzati a persone esterne a questa.

Diventando centro culturale, altre entrate si avranno da eventi che verranno organizzati.

Infine, altri fondi si ricavano proprio dallo spostare in questa Accademia tutte le prove di esame per conseguire certificazioni IMO.

LA SCELTA DI UN LUOGO, PER UN POSIZIONAMENTO STRATEGICO

Decidere dove collocare l'Accademia non è scelta semplice, quindi per non errare si devono stabilire dei requisiti. La zona nella quale inserire un centro culturale di questo tipo chiaramente deve essere una città portuale, che abbia ancora un ampio margine di sviluppo nel quale inserire una Accademia di questa importanza. Vicina alle Istituzioni per evitare provincialismi, nel senso che la città che la ospiterà sarà centro culturale di dialogo e non si arroghi il "potere" di gestire l'intera marineria. Vicina a una Università d'importanza nazionale, per lasciare aperte collaborazioni di un certo livello. Lontana da rappresentanti di settore ramificati localmente, che limiterebbero uno sviluppo libero da compromessi. In fine una zona con una superficie territoriale libera, dove inserire questo complesso Accademico. Seppur i requisiti siano molti e pensavamo di non poterli onorare tutti, abbiamo trovato una risposta che li soddisfa interamente: **CIVITAVECCHIA**



Il Porto di Civitavecchia fu fondato dall'imperatore Traiano, come porta di Roma, ed ha rappresentato per molti secoli il fulcro degli scambi e dei contatti tra i popoli dell'antico "Mare Nostrum". Oggi collega la Capitale e quindi l'Italia con il resto del mondo

La prima European Merchant Marine Academy potrebbe essere costituita a Civitavecchia poiché questa città portuale costituisce realmente uno dei principali porti nazionali con una prospettiva di grandissimo sviluppo, e una Accademia centro culturale marittimo europeo darebbe un grande, e positivo impulso, a questa possibilità di sviluppo.

**Civitavecchia è centrale in Italia, e
l'Italia è centrale in Europa**

Civitavecchia ha tutte le caratteristiche per divenire in breve tempo uno dei migliori porti in Italia, grazie alle sue caratteristiche geografiche e geofisiche uniche e soprattutto alle potenzialità di ulteriore sviluppo garantito da aree retro-portuali libere. Questo farà sviluppare il porto non solo per quanto riguarda il traffico crocieristico, ma anche container, permettendo all'Accademia di formare in futuro anche personale per la gestione di tali attività portuali, movimentazione e organizzazione di trasporti intermodali. Civitavecchia è anche nodo importante per lo sviluppo delle "autostrade del mare" che potrebbero permettere con accordi l'impiego degli Allievi Ufficiali in queste rotte per favorire il periodo di navigazione che deve essere svolto nel periodo accademico.

Civitavecchia è vicina alla Capitale, il che permette un controllo diretto delle Istituzioni mentre la



vicinanza all'Università La Sapienza potrebbe favorire una collaborazione in alcuni futuri progetti con questa Accademia della Marina Mercantile. Una Accademia costituita in tale città diverrà parte di un processo di sviluppo, cosa che in altre realtà non potrebbe avvenire. Il costituire una Accademia, ad esempio in una città come Genova, imporrebbe a questa di doversi inserire in una realtà ormai definita limitandone quindi lo sviluppo. A Civitavecchia questo non avverrà, poiché la crescita sarà coesa e l'unico limite sarà non perdere le possibilità che si avranno man mano che il progetto diventerà realtà mostrando nuovi scenari.

Civitavecchia ospitando tale Accademia diverrà certamente un centro culturale marittimo europeo. Centro d'incontro e scambio culturale. Centro convegni relativi ad argomenti e problemi legati al trasporto marittimo, sia gestionale, economico, legale che scientifico.



IL PERCHE' DI UNA ACCADEMIA EUROPEA

Perché l'abbiamo chiamata European Merchant Marine Academy? In effetti, leggendo il tutto si nota che si è parlato della sola Italia, e non si è accennato mai a un'apertura totale ai cittadini comunitari.



Obiettivamente seppur l'Europa in questi anni si sia sviluppata ed è indirizzata verso una politica comunitaria di ampia condivisione con norme non solo accettate da tutti gli Stati membri ma anche adottate da questi, una vera unione e standardizzazione soprattutto su quelli che sono i percorsi di formazione, è ancora lontana. Insomma una Accademia della Marina Mercantile simile a quella USA aperta a tutti i cittadini

degli Stati Uniti, è ancora immaturo pensarla, ma occorre mettere le basi, costruire le fondamenta per arrivare a tale traguardo.

In Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018, è scritto: lavorare in collaborazione con gli istituti di formazione e con l'industria per istituire "certificati di eccellenza marittima" (nell'ambito di corsi postuniversitari europei nel settore marittimo) che vadano anche oltre i requisiti fissati dalla convenzione STCW. In tale contesto si potrebbe valutare la possibilità di **istituire una rete di centri di eccellenza per la formazione marittima in Europa (Accademia marittima europea).**

SDM Sindacato dei Marittimi propone questa Accademia dal 2007, anno della sua costituzione sia al Governo italiano sia alla stessa Europa. Nel 2009 ne parla anche la

Commissione Europea in un documento “obiettivi strategici”. Perché questo? Semplice, per adeguarsi ai cambiamenti che ci saranno in un futuro prossimo, dove la formazione di lavoratori di paesi in via di sviluppo è già indirizzata a una elevazione culturale, l’unica risposta che possiamo e dobbiamo dare è AUMENTARE LA NOSTRA QUALITA’ FORMATIVA. Non possiamo avere l’arroganza di pensare che ciò che abbiamo sia dato per scontato, poiché la globalizzazione genera sempre competizione, e l’Europa non può permettersi di non rispondere a uno sviluppo ormai necessario.

Per ora saranno possibili incontri e scambi culturali con l’Accademia Americana, con l’obiettivo non tanto di emularla ma con sana e corretta “competizione” farne se possibile una migliore, ricordando che loro hanno un’esperienza iniziata nel 1943, periodo nel quale da noi la parola “unità” era ancora un sogno.

Il percorso è complesso, ambizioso ma deve essere iniziato. Per iniziare un viaggio occorre fare il primo passo, e crediamo che l’Italia che ha una tradizione marinara molto prestigiosa, debba essere il precursore, la nazione che preparerà la strada per l’obiettivo finale: **istituire una rete di centri di eccellenza per la formazione marittima in Europa (Accademia marittima europea)**, con percorsi formativi standardizzati aperti a tutti i cittadini comunitari, che portino a risultati tangibili. Ecco del perché Europea.

Non possiamo credere che l’Europa abbia come obiettivo riempire i vari Stati di tante iniziative provinciali, poiché la logica impone che per rete, si parli di centri d’eccellenza nazionali che possano confrontarsi e interagire l’uno con gli altri (progetti Erasmus ad esempio). Che facciamo progetti Erasmus tra corsi IFTS?

La formazione delle future generazioni è a tutti gli effetti un investimento, ma in quanto tale il fondo destinato a questo scopo deve essere ben gestito. Per essere ben gestito non deve essere frammentato in tanti piccoli progetti, e soprattutto, il prodotto finale che in questo caso sono dei professionisti, deve avere tutte le “carte” in regola per potersi inserire in molti settori lavorativi.

Sull’attico del Palazzo della Civiltà e del Lavoro a Roma è scritto « UN POPOLO DI POETI DI ARTISTI DI EROI DI SANTI **DI PENSATORI DI SCIENZIATI DI NAVIGATORI** DI TRASMIGRATORI » chi meglio di Noi Italiani potrebbe intraprendere questa idea, e diventare centro culturale marittimo d’Europa.

Spesso in questi ultimi anni abbiamo sentito dire, dobbiamo seguire il modello francese o spagnolo, è ora che altri inizino a seguire qualche modello italiano.

E’ chiaro che se altri interpreteranno la situazione come da noi oggi esposta e si muoveranno prima, l’Italia sarà destinata poi a uniformarsi ma seguendo il modello impiantato da altri.

SDM Sindacato dei Marittimi è una associazione sindacale di categoria, non ha il “potere” di decidere su quale iniziativa investire, ma ha il dovere e la libertà di avanzare proposte motivate e non polemiche verso alcuno. Come sopra citato, è dal 2007 che seguiamo questa idea e oggi abbiamo voluto fare un passo in avanti, non solo riproponendo la necessità di questa Accademia ma illustrando in modo generale cosa porterebbe in un futuro poi non così lontano.

I tempi cambiano, e per fortuna che è così, ma bisogna adeguarsi a questo sviluppo a una nuova modernità e forse anche a nuovi valori. Una volta si mirava a quello che era definito “posto fisso”, oggi si guarda a una mobilitazione, ed è nostro dovere garantire ai nostri ragazzi una formazione che gli consenta di muoversi in più contesti, e non chiuderli in recinti dai quali hanno poi difficoltà ad uscire.

IL LOGO

Il logo che abbiamo pensato per questa Accademia racchiude in se vari significati, e potrà essere utilizzato da tutte le future Accademie Europee, avendo come unica differenza la bandiera di sfondo, che cambierà con lo Stato che la ospiterà.

Il logo pensato è di forma circolare e porterà la scritta circolare European Merchant Marine Academy. Nella parte bassa in posizione centrale è rappresentata un'elica con un'ancora, a simboleggiare gli Ufficiali che quest'Accademia formerà. Questi due simboli sono circondati a sottolineare l'eccellenza di tale centro, da un decoro floreale.



È riportato il motto dell'Accademia “Navigare Necesse Est” sovrastato dalla caravella di Cristoforo Colombo. La caravella fu la nave che simboleggiava la scoperta, l'avventura nei mari. **La fine del Medioevo Europeo e l'inizio del percorso di modernità. La congiunzione continua tra passato, tradizione marinara, e futuro.**

Le dodici stelle sono a indicare l'entità Europea di quest'Accademia.

A CHI LA VORREMMO INTITOLARE

Ogni volta che si parla di marina, i nomi che vengono in mente sono Colombo e Vespucci, sicuramente grandi navigatori.

Questa Accademia la vorremmo invece dedicare a un marittimo più vicino ai nostri giorni, al quale l'Italia dovrebbe moralmente questo onore. Stiamo parlando del **Capitano Superiore di Lungo Corso Piero Calamai**, il comandante della Andrea Doria.



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 21.1.2009
COM(2009) 8 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,
AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E
AL COMITATO DELLE REGIONI**

**Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al
2018**

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018

1. INTRODUZIONE

In tutto l'arco della storia europea la navigazione è sempre stata uno dei fattori determinanti della crescita economica e della prosperità. I servizi di trasporto marittimo¹ danno un contributo essenziale all'economia europea e alle imprese europee, che possono così competere a livello mondiale. Inoltre la navigazione e tutte le industrie marittime correlate rappresentano una fonte importante di reddito e di occupazione per l'Europa.

L'80% degli scambi commerciali mondiali avviene per mare; all'interno dell'Europa, la navigazione a corto raggio rappresenta il 40% del trasporto merci. Con oltre 400 milioni di passeggeri che ogni anno transitano nei porti europei, il trasporto marittimo ha anche un impatto diretto sulla qualità della vita dei cittadini, sia dei turisti che degli abitanti delle isole e delle regioni periferiche.

La crescita che negli ultimi anni ha caratterizzato l'economia mondiale e gli scambi internazionali di merci ha fatto aumentare la domanda di servizi di trasporto marittimo; alla fine del 2008, tuttavia, anche questo settore ha cominciato a risentire le conseguenze della crisi finanziaria che ha colpito l'economia reale. Occorre pertanto definire una strategia politica adeguata per garantire che il sistema di trasporto marittimo dell'UE continui a mantenere lo stesso livello di prestazioni e a contribuire al recupero dell'economia mondiale.

La presente comunicazione è finalizzata ad **illustrare i principali obiettivi strategici** del sistema di trasporto marittimo europeo da oggi fino al 2018 e a **individuare i settori principali** in cui l'intervento dell'UE rafforzerà la competitività del settore potenziandone nel contempo il rendimento dal punto di vista ambientale. Si è tenuto conto del contesto economico sottostante e dei cicli che caratterizzano il mercato della navigazione.

La presente comunicazione rientra nel più ampio contesto della politica dei trasporti² (Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente) e della politica marittima integrata dell'UE³ (il "Libro blu"). Essa è intesa inoltre a sostenere altre politiche importanti, in particolare la politica comunitaria per l'energia e per l'ambiente. È il risultato di un dialogo costante con gli esperti degli Stati membri, della consulenza indipendente di un gruppo di esperti professionisti del settore della navigazione e di uno

¹ Per informazioni più dettagliate, consultare EUROSTAT – *Maritime Transport Statistics* all'indirizzo: <http://ec.europa.eu/eurostat/>.

² COM(2006) 314 definitivo del 22.6.2006.

³ COM(2007) 575 definitivo del 10.10.2007.

studio analitico delle tendenze e dei segnali di cambiamento nel settore del trasporto marittimo⁴.

2. I TRASPORTI MARITTIMI EUROPEI NEI MERCATI GLOBALIZZATI

L'Europa svolge un ruolo importante nell'odierno contesto della navigazione: basti pensare che le imprese europee possiedono il 41% della flotta mondiale complessiva (espressa in dwt). La necessità di adeguarsi alle esigenze dell'economia mondiale ha determinato importanti cambiamenti strutturali nel settore europeo della navigazione; inoltre la globalizzazione ha aumentato notevolmente anche la concorrenza da parte delle nazioni marittime di tutto il mondo.

Alcuni provvedimenti adottati dagli Stati membri in base agli **orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi** hanno contribuito a mantenere una parte della flotta immatricolata in Europa e a creare posti di lavoro per gli addetti europei. Le navi che battono bandiera europea continuano tuttavia a subire una forte concorrenza da parte delle flotte di paesi terzi. Spesso i **concorrenti stranieri godono di vantaggi significativi** grazie al sostegno dei loro governi, alla facilità di accesso ai capitali, all'abbondante manodopera e ad un'applicazione poco rigorosa delle norme concordate in ambito internazionale.

Nell'attuale crisi economica altri fattori — ad esempio il rischio di sovraccapacità in alcuni segmenti del mercato, le misure protezionistiche adottate da paesi terzi nell'ambito degli scambi commerciali, la volatilità dei mercati dell'energia o la perdita di know-how dovuta alla carenza di risorse umane specializzate in Europa — potrebbero indurre **i centri decisionali e le industrie marittime stesse a rilocalizzare le attività al di fuori dell'Europa, compromettendo così gli sforzi che l'UE sta facendo per garantire servizi di navigazione di qualità in tutto il mondo.**

Al termine del riesame strategico la Commissione è giunta alle seguenti conclusioni:

- è interesse dell'UE realizzare e mantenere condizioni di concorrenza stabili e prevedibili su scala mondiale per il settore della navigazione e le altre industrie marittime. L'esistenza di un quadro credibile, capace di attrarre servizi di navigazione e operatori di qualità in Europa contribuirà a realizzare la strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione, rafforzando la competitività dei cluster marittimi europei; tale quadro **permetterà inoltre al settore del trasporto marittimo europeo di reagire con maggiore efficacia al rallentamento dell'economia;**
- nell'UE va mantenuto un quadro chiaro e competitivo per quanto riguarda **le imposte sulla stazza, le imposte sui redditi e gli aiuti di Stato**, eventualmente migliorandolo alla luce delle esperienze acquisite con l'applicazione degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi; tale contesto dovrebbe consentire l'adozione di misure positive a favore di una maggiore compatibilità ambientale di questa modalità di trasporto, a sostegno dell'innovazione tecnologica, delle carriere e delle competenze professionali dei

⁴ La presente comunicazione dovrebbe essere letta unitamente alla relazione del gruppo di esperti professionisti del settore della navigazione alla Commissione (settembre 2008) e allo studio "OPTIMAR – Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018" [OTPIMAR — Valutazione comparativa delle opzioni strategiche per la navigazione europea e per il sistema del trasporto marittimo europeo nel periodo 2008-2018], dove sono riportate le cifre e le statistiche pertinenti.

marittimi; occorre inoltre studiare i mezzi per rafforzare gli effetti degli aiuti sull'occupazione nei cluster marittimi;

- è determinante intervenire con decisione **per favorire condizioni eque per gli scambi marittimi a livello internazionale** e per l'accesso al mercato; è opportuno che la liberalizzazione degli scambi di servizi marittimi prosegua a tutti i livelli; pur continuando i negoziati nell'ambito dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC), la CE dovrebbe anche intensificare il dialogo e gli accordi bilaterali con i principali partner commerciali e del trasporto marittimo;
- in tale contesto dovrebbe rientrare l'impegno a garantire trasporti marittimi di qualità, il che si traduce, in generale, nella collaborazione per realizzare **parità di condizioni** nel trasporto marittimo, nell'osservanza, su scala mondiale, delle norme approvate a livello internazionale;
- per quanto riguarda le norme antitrust, di recente la Commissione ha riesaminato le norme specifiche in materia di concorrenza applicabili alla fornitura di servizi di trasporto marittimo da e per l'Europa; la Commissione continuerà a monitorare le condizioni di mercato, ad esaminare l'incidenza economica della nuova strategia antitrust ed eventualmente ad intervenire nel modo più opportuno; la Commissione **sarà inoltre in prima linea per favorire l'allineamento, a livello mondiale, delle norme sostanziali in materia di concorrenza**;
- la sempre più intensa globalizzazione ha messo a dura prova anche il delicato equilibrio del quadro internazionale che determina **i diritti e gli obblighi delle nazioni** nella loro veste di Stati di bandiera, Stati di approdo e Stati costieri. In tal senso, il principio del "legame effettivo" definito nella convenzione ONU sul diritto del mare dovrebbe essere uno strumento determinante ai fini dell'impegno internazionale per conseguire gli obiettivi dello sviluppo sostenibile.

3. RISORSE UMANE, COMPETENZE E KNOW-HOW MARITTIMO

Negli ultimi anni il comparto del trasporto marittimo ha creato molta occupazione, sia direttamente che indirettamente: il 70% circa dei posti di lavoro del settore è rappresentato da occupazioni a terra di elevata qualità e competenza. La **carenza sempre più acuta di professionisti del settore marittimo**, di ufficiali e di marinai rischia di far perdere la massa critica di risorse umane che è alla base della competitività delle industrie marittime europee in generale.

L'UE ha un interesse reale a valorizzare **i lati positivi delle professioni marittime** agli occhi dei cittadini europei attraverso azioni che coinvolgano di volta in volta la Commissione, gli Stati membri e lo stesso comparto marittimo.

L'intervento comunitario dovrebbe, in particolare, essere finalizzato a:

- **adottare misure positive** che aprano favorevoli prospettive di carriera nei cluster marittimi, incentrandosi in particolare sullo sviluppo di competenze e qualifiche avanzate degli ufficiali dell'UE al fine di potenziarne le prospettive di occupazione e garantendo che i marinai possano avere buone possibilità di diventare ufficiali;

- **migliorare l'immagine del trasporto marittimo** e delle carriere nel settore, sensibilizzare maggiormente sulle opportunità di lavoro, favorire la **mobilità della manodopera** delle industrie marittime in tutta Europa e incoraggiare le buone prassi nelle campagne di promozione e assunzione;
- sostenere le attività dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) sul **trattamento equo dei marittimi** al fine di garantire anche che le linee guida sul trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo, abbandono della nave, lesioni personali o morte o sulle condizioni di congedo a terra siano applicate correttamente nell'UE e nel resto del mondo;
- dare un seguito alla comunicazione della Commissione sul riesame della regolamentazione sociale del settore marittimo finalizzato all'incremento e al miglioramento dell'occupazione nell'UE⁵;
- promuovere un migliore utilizzo delle **tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) per migliorare la qualità della vita in mare**; favorire la disponibilità di comunicazioni via satellite a banda larga in settori quali l'assistenza sanitaria a bordo, la formazione a distanza e le comunicazioni personali;
- mettere in atto **misure di semplificazione** per ridurre l'onere amministrativo che incombe sui capitani e sugli alti ufficiali delle navi.

A questo proposito è necessario trovare un giusto equilibrio tra le condizioni occupazionali dei marittimi dell'UE e la competitività della flotta europea; a tal fine sarà istituita una *task force* che studierà in che modo conseguire tale obiettivo.

La sicurezza, la protezione e la compatibilità ambientale delle operazioni di navigazione dipendono da una formazione di alto livello e dall'elevata professionalità degli equipaggi. Per questo l'UE e gli Stati membri devono creare il quadro adeguato per offrire agli equipaggi la necessaria istruzione e formazione attraverso misure volte in particolare a:

- garantire il totale **rispetto dell'applicazione** delle disposizioni internazionali e comunitarie previste dalla convenzione internazionale sulle norme di formazione, di abilitazione e di servizio di guardia della gente di mare (convenzione STCW) da parte di tutti i paesi che rilasciano certificati di abilitazione ai marittimi;
- dare un forte contributo alla **revisione della convenzione STCW** applicando gli strumenti comunitari al fine di garantire sia la rapida entrata in vigore della convenzione modificata sia la sua applicazione efficace e la relativa osservanza;
- promuovere la cooperazione tra le **istituzioni europee per la formazione in campo marittimo** nell'intento di aggiornare le competenze dei marittimi e adeguarne i requisiti alle esigenze dell'industria di navigazione odierna (imbarcazioni sofisticate, TIC, sicurezza e protezione);
- **lavorare in collaborazione con gli istituti di formazione e con l'industria per istituire "certificati di eccellenza marittima"** (nell'ambito di corsi postuniversitari europei nel settore marittimo) che vadano anche oltre i requisiti fissati dalla convenzione STCW. In

⁵ COM(2007) 591 del 10.10.2007.

tale contesto si potrebbe valutare la possibilità di istituire una rete di centri di eccellenza per la formazione marittima in Europa (Accademia marittima europea);

- introdurre, per la formazione degli ufficiali, un **modello "tipo Erasmus"** che favorisca gli scambi tra le istituzioni di formazione marittima degli Stati membri;
- promuovere, in collaborazione con l'industria, eventualmente anche grazie ad incentivi, la possibilità di offrire **ai cadetti dei posti** anche durante il loro corso di studi presso gli istituti di formazione europei.

Sotto il profilo delle **condizioni di lavoro**, l'Unione europea deve innanzitutto garantire l'applicazione della **convenzione OIL sul lavoro marittimo** del 2006 finalizzata a migliorare le condizioni di vita e di lavoro sulle navi. L'accordo raggiunto tra le parti sociali dell'UE sull'attuazione degli elementi principali della convenzione dimostra l'ampio sostegno dell'industria in questo campo. L'intervento dell'UE e degli Stati membri dovrebbe essere finalizzato a:

- procedere ad una **ratifica in tempi brevi della convenzione OIL del 2006** da parte degli Stati membri e alla rapida adozione della proposta della Commissione fondata sull'accordo con l'industria e finalizzata a recepire i principali elementi della convenzione nel diritto comunitario;
- garantire **in maniera efficace il rispetto** delle nuove norme con opportuni provvedimenti, ad esempio obblighi di controllo da parte degli Stati di bandiera e di approdo;
- promuovere lo sviluppo di un **quadro di regole sulla composizione degli equipaggi** che definisca chiari obiettivi e sia finalizzato ad affrontare il problema della stanchezza e l'applicazione di condizioni adeguate di guardia a livello internazionale e nell'UE;
- incentivare e sostenere le attività di ricerca sul **fattore umano**, aspetto particolarmente complesso che investe varie dimensioni e incide sul benessere dei marittimi, spesso con implicazioni dirette sulla sicurezza marittima e sulla tutela dell'ambiente;
- valutare l'opportunità di adottare misure per migliorare le condizioni sanitarie a bordo.

4. NAVIGAZIONE DI QUALITÀ: UN ELEMENTO DETERMINANTE DI VANTAGGIO COMPETITIVO

Entro il 2018 la flotta mondiale potrebbe annoverare circa 100 000 navi operative (per una stazza di 500 dwt e oltre); nel 2008 il numero si attestava sulle 77 500 unità. In termini di volume l'aumento dovrebbe essere ancora più spettacolare: la capacità totale della flotta nel 2018 dovrebbe superare i 2 100 milioni di dwt rispetto ai 1 156 milioni del 2008⁶.

4.1. Migliorare le prestazioni ambientali

Negli ultimi anni le amministrazioni europee dei trasporti marittimi e l'industria europea della navigazione **si sono impegnate intensamente** per migliorare i risultati ambientali del trasporto marittimo. Il quadro normativo dell'UE è stato rafforzato, così come la cooperazione con gli Stati membri per affrontare aspetti quali la prevenzione degli incidenti e degli

⁶ Fonte: Studio OPTIMAR, LR Fairplay Research Ltd & Partners (settembre 2008).

inconvenienti, le emissioni in atmosfera, il trattamento delle acque di zavorra e il riciclaggio delle navi.

Questo impegno deve proseguire. La Commissione, gli Stati membri e il settore marittimo europeo dovrebbero operare insieme per conseguire, **a lungo termine, l'obiettivo "zero rifiuti, zero emissioni"** nei trasporti marittimi. A tal fine, le priorità principali dovrebbero essere le seguenti:

- garantire progressi costanti verso un approccio coerente e globale volto a **ridurre le emissioni di gas serra** prodotte dalla navigazione internazionale, intervenendo a livello tecnico, operativo e di mercato;
- in tal senso, è opportuno che l'UE **sia attiva all'interno dell'IMO** impegnandosi a contenere o ridurre le emissioni di gas serra delle navi⁷. Alla conferenza UNFCCC di Copenaghen del dicembre 2009 sarebbe opportuno adottare un regime giuridicamente vincolante; in assenza di progressi su questi fronti, l'UE dovrebbe fare proposte a livello europeo;
- garantire che gli Stati membri siano in grado di realizzare, entro il 2020, un **"buono stato ambientale"** delle acque marine che rientrano nella loro sovranità o giurisdizione, come prevede la direttiva quadro sulla strategia marina⁸;
- rafforzare la legislazione UE in materia di **impianti portuali di raccolta** dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui delle navi mercantili, migliorando le disposizioni di attuazione. In tal senso occorre garantire che siano presenti strutture e procedure amministrative adeguate per far fronte all'aumento di traffico previsto;
- dare seguito alle proposte che la Commissione ha illustrato nella comunicazione della Commissione su una strategia dell'Unione europea per una **migliore demolizione delle navi**⁹; assicurare che venga adottata la convenzione IMO sul riciclaggio delle navi e che si proceda alla relativa applicazione;
- monitorare che gli emendamenti adottati dall'IMO, nell'ottobre 2008, all'allegato VI della convenzione Marpol siano applicati senza problemi, nell'intento di **ridurre le emissioni di ossidi di zolfo e ossidi di azoto prodotte dalle navi**. In questo contesto rientrano anche le attività finalizzate a valutare quali zone dei mari europei possano essere zone di controllo delle emissioni, se esistano combustibili adeguati e quale sia l'impatto sulla navigazione a corto raggio. Le proposte della Commissione dovrebbero in particolare servire ad evitare un ritorno al trasporto su strada rispetto alla navigazione a corto raggio;
- promuovere fonti alternative ai combustibili nei porti, come la rete elettrica terrestre. Nella prossima revisione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici la Commissione proporrà innanzitutto un'esenzione fiscale temporanea per la rete elettrica terrestre ed elaborerà un quadro normativo e di incentivi esaustivo;

⁷ A tutte le navi della flotta mondiale dovrebbero essere applicate misure obbligatorie di riduzione delle emissioni. Oggi più del 75% della flotta mondiale risulta immatricolato in paesi che non hanno aderito al protocollo di Kyoto.

⁸ GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19.

⁹ COM(2008) 767 del 19.11.2008.

- rilanciare la "**campagna per una navigazione di qualità**" della Commissione, attraverso accordi di partenariato con le amministrazioni marittime dell'UE, le industrie marittime in senso lato e gli utilizzatori dei servizi di trasporto marittimo;
- in questo contesto, promuovere un **sistema europeo di gestione ambientale per i trasporti marittimi** (EMS-MT), che punti al costante miglioramento delle prestazioni ambientali del settore della navigazione; prendere in considerazione la modulazione delle tariffe di registrazione, dei diritti portuali e altri oneri, al fine di premiare l'impegno a realizzare una navigazione più ecologica.

4.2. Sicurezza del trasporto marittimo

Con l'adozione e la successiva applicazione del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima l'UE dispone oggi dei quadri normativi più avanzati e completi al mondo nel settore della navigazione. Inoltre, sia le amministrazioni marittime dell'UE che l'industria della navigazione europea hanno investito molto nell'applicazione delle disposizioni in materia di sicurezza e protezione in campo marittimo.

Tuttavia, l'aumento della flotta, la messa in servizio di unità molto grandi per il trasporto di merci e di passeggeri e la crescita esponenziale delle operazioni di navigazione saranno tutti fattori che incideranno sulla sicurezza marittima. L'aumento del numero di vie navigabili e accessibili attirerà inevitabilmente del traffico attraverso la cosiddetta "Rotta del Mare del Nord", con le disposizioni particolari che questa prevede; d'altro canto, l'ampliamento del Canale di Suez comporterebbe verosimilmente la presenza di imbarcazioni di dimensioni più grandi e l'aumento del traffico nel Mediterraneo, con i maggiori rischi che ne conseguirebbero.

Nei prossimi anni l'UE e gli Stati membri dovrebbero:

- garantire in via prioritaria l'**osservanza delle norme** UE ed internazionali in vigore e l'applicazione tempestiva dei provvedimenti introdotti dal terzo pacchetto sulla sicurezza marittima;
- riesaminare il mandato e il **funzionamento dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima**, in modo che l'assistenza tecnica e scientifica che questa fornisce agli Stati membri e alla Commissione risulti ulteriormente rafforzata;
- intensificare l'efficacia della partecipazione dell'UE alle attività dell'IMO e rafforzare la **cooperazione internazionale** con i partner commerciali e del trasporto marittimo dell'UE, promuovendo una cultura condivisa della sicurezza marittima e impegni comuni, soprattutto con i paesi vicini, ad esempio nel caso delle ispezioni degli Stati di approdo;
- in tale contesto, attribuire particolare importanza alle problematiche attinenti alla **navigazione in condizioni estreme**, ad esempio in caso di ghiaccio, e all'aumento costante della dimensione delle imbarcazioni. Tutte le imbarcazioni che operano nei tratti di mare più esposti dovrebbero applicare norme adeguate di costruzione e navigazione nei ghiacci e soddisfare obblighi di assistenza opportuni (rompighiacci);
- garantire l'applicazione sistematica delle **linee guida dell'IMO sul trattamento delle persone soccorse in mare** (*Guidelines on the treatment of persons rescued at sea*). L'Europa dovrebbe essere in prima linea nelle iniziative volte a prestare assistenza e chiarire gli obblighi in materia di soccorso a persone in difficoltà; nell'ambito di tale

iniziativa sarebbe, in particolare, opportuno garantire che gli Stati costieri si coordinassero e collaborassero con tutte le parti interessate, incentivando al contempo i comandanti a osservare i propri obblighi;

- garantire che tutte le amministrazioni marittime europee assegnino le risorse economiche e umane necessarie affinché i rispettivi paesi possano svolgere le proprie funzioni in veste di Stati di bandiera, di approdo e costieri. Al massimo entro il 2012 tutti gli Stati membri dovrebbero figurare nella "**Lista bianca**" del **Memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo**;
- intervenire in seno all'IMO per giungere quanto prima ad un accordo su un **quadro internazionale efficace in materia di responsabilità e indennizzo** dei danni connessi al trasporto in mare di sostanze nocive e pericolose;
- provvedere affinché entro il 2012 tutti gli Stati membri siano vincolati, in base ai rispettivi impegni, da tutte le convenzioni internazionali in materia e che ottemperino al codice per **l'attuazione degli strumenti IMO obbligatori** e al sistema di audit degli Stati membri dell'IMO.

4.3. Protezione dei trasporti marittimi

Notevole è stato l'impegno del settore europeo della navigazione **per mettere in atto le misure vincolanti in materia di protezione** che l'IMO ha adottato nel 2002 e che l'UE ha recepito nel diritto comunitario nel 2004. Il pericolo terrorismo non accenna tuttavia a diminuire e le navi e i porti **continueranno ad essere potenziali bersagli di azioni terroristiche**. Non bisogna dimenticare i ripetuti **atti di pirateria e gli assalti armati** in mare, che continuano a destare notevoli preoccupazioni; infine, ulteriori difficoltà derivano dalla tratta e dal traffico illegale di esseri umani e dal problema dei rifugiati e dei clandestini.

Occorre ultimare il lavoro già avviato al fine di istituire un quadro organico di misure di protezione fondate sulla **prevenzione, sulla capacità di reazione e di resistenza**. In tal modo dovrebbe instaurarsi una vera "**cultura della protezione**", intesa come parte integrante di operazioni portuali e di navigazione di qualità, senza compromettere inutilmente le prestazioni del settore e la qualità di vita dei marittimi e dei passeggeri.

Nel rispetto delle rispettive competenze in questo settore, l'UE e gli Stati membri dovrebbero puntare ai seguenti obiettivi:

- per quanto riguarda la **minaccia terroristica**, è opportuno che la Commissione e gli Stati membri sostengano l'attuazione di **misure di protezione** a livello internazionale che risultino **commisurate** alle minacce preponderanti e siano fondate su metodi adeguati di analisi del rischio. Gli Stati di bandiera e i proprietari delle navi devono collaborare strettamente mentre i marittimi devono ricevere un'adeguata **formazione** di base e continua;
- la Commissione e gli Stati membri dovrebbero sfruttare appieno il quadro offerto dagli emendamenti in materia di sicurezza al Codice Doganale Comunitario, contribuendo così agli impegni profusi a livello internazionale per garantire la continuità della catena dell'approvvigionamento internazionale;
- per quanto riguarda gli **atti di pirateria e gli assalti armati**, la Commissione e gli Stati membri devono dare una **risposta decisa** e contribuire alla maggiore sicurezza della

navigazione nelle zone colpite dal fenomeno. L'Europa dovrebbe inoltre intervenire ai fini dello sviluppo e della stabilizzazione della situazione nei paesi da cui provengono gli attacchi;

- sotto questo punto di vista, la priorità cui accordare la massima urgenza è la **protezione dei marittimi, dei pescatori e dei passeggeri delle navi al largo della costa della Somalia, nel Golfo di Aden o nelle altre regioni del mondo che potrebbero presentare un problema in futuro**;
- occorre inoltre ricordare che per la stabilità del sistema di trasporto marittimo mondiale è indispensabile proteggere le rotte di navigazione internazionali da tutti gli atti che potrebbero alterarne il flusso di traffico. A titolo di esempio, nel Golfo di Aden transita oltre il 12% del volume totale di petrolio trasportato via mare; se fosse necessario deviare il traffico passando attorno al Capo di Buona Speranza, il tragitto dal Golfo di Aden ai porti europei richiederebbe il doppio del tempo normale e provocherebbe un maggior consumo di combustibile, un aumento delle emissioni e dei costi di trasporto;
- è opportuno che la Commissione e gli Stati membri predispongano **piani di reazione**, comprendenti sistemi di allarme rapido, monitoraggio congiunto degli eventi e piani di protezione. Tutti questi meccanismi dovrebbero ricorrere al sistema LRIT e ad altri sistemi adeguati di sorveglianza e sfruttare un maggiore coordinamento delle autorità competenti all'interno dei vari Stati membri;
- infine, la Commissione e gli Stati membri dovrebbero collaborare per garantire gli opportuni miglioramenti del Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (codice **ISPS**); devono inoltre prendere in esame la possibilità di varare un programma di assistenza tecnica per le amministrazioni portuali e marittime.

4.4. Sorveglianza marittima

In vista del 2018 è opportuno potenziare le capacità del sistema di trasporto marittimo dell'UE istituendo un sistema integrato di gestione delle informazioni che permetta di **individuare, monitorare, rintracciare e riferire** su tutte le imbarcazioni presenti in mare e nelle vie navigabili interne che si spostano da e verso i porti europei o che transitano nelle acque dell'UE o in prossimità di esse.

Un sistema di questo tipo dovrebbe rientrare nell'iniziativa *e-Maritime* e trasformarsi in un sistema integrato dell'UE che fornisca servizi elettronici a vari livelli della catena di trasporto. A tal fine, il sistema dovrebbe essere in grado di comunicare con *e-Freight*, *e-Customs* e con i sistemi di trasporto intelligenti¹⁰, in modo che gli utilizzatori possano reperire e rintracciare le merci non solo durante la fase del trasporto via mare o acque navigabili ma anche nelle altre fasi del trasporto, in una vera ottica di co-modalità.

In un contesto più ampio, l'UE dovrebbe basarsi sulle risorse disponibili, come AIS, LRIT, SafeSeaNet o CleanSeaNet, o su quelle in corso di sviluppo, come Galileo e il GMES, tenendo conto anche della necessità di sviluppare tutte le potenzialità di EUROSUR¹¹, per promuovere l'istituzione di una piattaforma che garantisca la **convergenza** delle tecnologie

¹⁰ COM(2007) 607 del 18.10.2007.

¹¹ Cfr. le conclusioni del Consiglio del 5.6.2008, per quanto riguarda il futuro sviluppo di Frontex, Eurosur e le sfide future legate alla gestione delle frontiere esterne dell'UE.

marittime, terrestri e spaziali, **l'integrità** delle applicazioni e **una gestione e un controllo adeguati delle informazioni** ispirati al principio dell'esigenza di sapere. Per evitare inutili duplicazioni occorre promuovere anche la cooperazione tra il settore civile e il settore militare.

La Commissione si sta inoltre dedicando all'istituzione di un sistema di sorveglianza transfrontaliera e transettoriale dell'UE¹². Uno degli obiettivi principali è istituire una rete per lo scambio di informazioni tra le autorità nazionali, al fine di aumentare l'interoperabilità delle attività di sorveglianza, migliorare l'efficacia delle operazioni in mare e agevolare l'attuazione della normativa e delle politiche comunitarie pertinenti¹³.

4.5 Il trasporto marittimo: elemento centrale per la sicurezza dell'approvvigionamento energetico nell'UE

Il trasporto marittimo è un elemento centrale per la sicurezza dell'approvvigionamento energetico ed è quindi uno strumento importante della politica europea in materia di energia. Il trasporto marittimo deve essere considerato parte della **strategia comunitaria per la diversificazione delle fonti e delle rotte degli approvvigionamenti energetici**. Il 90% del petrolio è trasportato via mare e sempre più frequentemente il gas naturale liquefatto (GNL) viene trasportato all'interno di navi cisterna. Lo stesso avviene per molti altri prodotti energetici¹⁴.

La flotta che trasporta prodotti energetici, in tutti i diversi settori (navi cisterna per petrolio greggio e altri prodotti, navi per il trasporto di GNL e GPL e navi di servizio per gli impianti off-shore), diventa sempre più importante per assicurare **il buon funzionamento dei mercati dell'energia e la sicurezza di approvvigionamento** e quindi il benessere dei cittadini europei e dell'economia europea nel suo complesso.

In particolare, le recenti interruzioni nella fornitura terrestre di gas e petrolio sottolineano più che mai l'importanza dell'infrastruttura GNL. Come evidenziato nel Secondo riesame strategico della politica energetica¹⁵, le strutture GNL sono essenziali per aumentare la **flessibilità delle forniture di gas** nel mercato interno dell'energia, consentendo così di poter offrire solidarietà in situazioni di crisi. La flotta che trasporta prodotti energetici deve raggiungere i più elevati standard tecnologici e gli equipaggi in servizio su queste navi devono essere adeguatamente formati, nel quadro degli sforzi dell'UE per garantire la qualità della navigazione.

5. COLLABORARE SULLA SCENA INTERNAZIONALE

Da tempo l'Unione europea è impegnata a garantire una concorrenza libera ed equa nel settore della navigazione e ad assicurare la qualità del comparto. Sulla scorta di tale impegno ha sempre sostenuto le attività delle organizzazioni internazionali specializzate nel campo dei

¹² SEC(2008) 2737 del 3.11.2008.

¹³ Il documento SEC(2008) 3727 del 13.10.2008 offre una panoramica delle azioni svolte nel 2008; per il 2009 è prevista una comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo in materia di sorveglianza marittima.

¹⁴ Cfr. il documento di lavoro dei servizi della Commissione *"Energy Policy and maritime policy: ensuring a better fit"* [Politica energetica e politica marittima: garantire una maggiore compatibilità] - SEC(2007) 1283/2 del 10.10.2007.

¹⁵ SEC(2008) 2794 e SEC(2008) 2791.

trasporti marittimi, ad esempio l'IMO, l'OIL, l'OMC e l'OMD, e ha costituito una rete solida e sempre più vasta di accordi e dialoghi bilaterali nel settore marittimo con i principali partner commerciali e del settore della navigazione.

L'accordo sul trasporto marittimo che la Commissione e gli Stati membri hanno siglato nel 2002 con la Cina rappresenta un ottimo esempio in questo contesto. La stessa strategia è ora in atto nell'ambito delle relazioni e dei negoziati bilaterali dell'UE a livello regionale, ad esempio nel processo di cooperazione euro-mediterranea (Euromed), l'Unione per il Mediterraneo o con il Mercosur.

Le sfide a livello mondiale cui si trovano oggi confrontati i servizi di navigazione e marittimi impongono risposte convincenti da parte della comunità internazionale. La Commissione e gli Stati membri sono nella posizione più adatta per favorire il cambiamento e giungere ad un **quadro normativo internazionale organico per il settore della navigazione**, in grado di affrontare le sfide del XXI secolo:

- è necessaria un'azione concertata a livello europeo in varie sedi cruciali, ad esempio quando si trattano argomenti quali la *governance* (UNCLOS), il commercio internazionale (in sede di OMC e di accordi e dialoghi bilaterali sui trasporti marittimi, UNCITRAL), la sicurezza, la protezione e la tutela dell'ambiente (IMO), il lavoro (OIL) o le dogane (OMD);
- la Commissione e gli Stati membri dovrebbero cooperare per conseguire tutti gli obiettivi fissati nelle politiche UE sulla sicurezza e la protezione in ambito marittimo, mettendo concretamente in atto gli **strumenti internazionali** adottati in sede IMO. Tuttavia, se i negoziati in ambito IMO non dovessero giungere a buon fine, l'UE dovrebbe prendere essa stessa l'iniziativa e mettere in atto misure su aspetti particolarmente importanti per l'UE, innanzitutto, nell'attesa di un accordo più ampio a livello internazionale e tenendo conto dell'ambiente concorrenziale internazionale;
- se gli Stati membri vogliono intervenire come una squadra efficiente, che può contare su elementi forti, è necessario che **l'UE venga maggiormente riconosciuta e sia più visibile all'interno dell'IMO**; a tal fine occorre ufficializzare il meccanismo di coordinamento UE e concedere a quest'ultima lo statuto ufficiale di osservatore, se non addirittura quello di membro, presso l'organizzazione. Tale soluzione non avrà ripercussioni sui diritti e sugli obblighi degli Stati membri nella loro veste di parti contraenti dell'IMO;
- la Commissione e gli Stati membri dovrebbero definire **un meccanismo più efficace per una rapida ratifica delle convenzioni IMO a livello mondiale**, esaminando anche la possibilità di sostituire la ratifica in base alla bandiera con la ratifica in base alla flotta definita dal paese di residenza;
- la Commissione e gli Stati membri dovrebbero collaborare con i partner commerciali e del settore della navigazione per garantire una convergenza di vedute in seno all'IMO. L'impegno di cooperazione dell'UE in ambito internazionale dovrebbe favorire l'istituzione di un meccanismo atto a garantire **l'effettivo rispetto delle norme approvate a livello internazionale da parte di tutti gli Stati di bandiera e gli Stati costieri del mondo**;

- è opportuno mettere in atto i suggerimenti contenuti nella recente comunicazione dalla Commissione sulla regione artica¹⁶ **ai fini della tutela e della conservazione del bacino marittimo**, in particolare quelle finalizzate ad assicurare una navigazione commerciale sostenibile nella zona.

6. SFRUTTARE TUTTE LE POTENZIALITÀ DELLA NAVIGAZIONE A CORTO RAGGIO E DEI SERVIZI DI TRASPORTO VIA MARE A VANTAGGIO DELLE IMPRESE E DEI CITTADINI IN EUROPA

Una maggiore integrazione economica tra gli Stati membri del SEE e i paesi vicini avrà ricadute positive sui collegamenti di trasporto marittimo all'interno dell'Europa. Nella prospettiva del 2018, l'economia europea dovrebbe uscire dalla crisi attuale e si può prevedere che i trasporti marittimi nell'UE-27 passeranno dai 3,8 miliardi di tonnellate del 2006 a circa 5,3 miliardi di tonnellate nel 2018. Ciò significa che tra dieci anni le infrastrutture, compresi i porti, i collegamenti con il retroterra e il settore della navigazione, dovranno essere in grado di gestire almeno 1,6 miliardi di tonnellate in più rispetto a oggi. Aumenterà anche il traffico passeggeri, compresi i traghetti e le navi da crociera, e sarà pertanto necessario garantire la continuità territoriale, la coesione regionale e standard di qualità adeguati per i passeggeri marittimi.

Si tratterà pertanto di trovare la giusta combinazione di provvedimenti per far sì che i porti possano svolgere con efficacia la loro funzione di "punto di accesso". A tal fine saranno necessarie nuove infrastrutture e occorrerà migliorare l'uso delle capacità esistenti aumentando la produttività dei porti. Sarà inoltre imperativo adeguare il sistema esistente, compresi i collegamenti interni e i corridoi per il trasporto merci, in funzione della crescita prevista. A tal fine, le priorità principali dovrebbero essere le seguenti:

- istituire un vero "**spazio europeo di trasporto marittimo senza barriere**", eliminando gli ostacoli amministrativi superflui, la ripetizione dei controlli transfrontalieri, l'eterogeneità dei documenti e tutti gli altri fattori che impediscono il potenziale sviluppo della navigazione a corto raggio;
- mettere in atto i provvedimenti preannunciati nella comunicazione sulla **politica portuale europea**. Nel pieno rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza, protezione e crescita sostenibile, la prestazione dei **servizi portuali** deve sempre rispondere ai principi della concorrenza leale, della trasparenza finanziaria, della non discriminazione e dell'efficienza dei costi;
- garantire le **condizioni ideali per attirare investimenti nel settore portuale**, privilegiando l'ammodernamento e l'espansione dei porti e le infrastrutture di collegamento con l'interno nelle aree più colpite da problemi di congestione;
- per quanto riguarda le valutazioni ambientali delle espansioni dei porti, sarà opportuno generalizzare procedure veloci che riducano sensibilmente i tempi morti complessivi. A tal fine la Commissione pubblicherà delle **linee guida sull'applicazione della normativa ambientale comunitaria pertinente allo sviluppo dei porti**¹⁷;

¹⁶ COM(2008) 763 del 20.11.2008.

¹⁷ COM (2007) 616 del 18.10.2007 — Comunicazione su una politica europea dei porti.

- rafforzare la strategia UE finalizzata a realizzare appieno i progetti sulle **autostrade del mare**, agevolando ulteriormente il varo di soluzioni integrate innovative nel trasporto intermodale, semplificando le disposizioni amministrative e sostenendo le iniziative proposte dalla Commissione per rendere i trasporti più ecologici;
- i programmi di finanziamento dell'UE, come i progetti sulle **reti transeuropee di trasporto**, Marco Polo o gli strumenti della politica regionale, dovrebbero dare un contributo a tali sviluppi e affrontare i fattori che favoriscono lo spostamento modale;
- promuovere misure intese ad **agevolare un migliore collegamento delle isole e il trasporto passeggeri su lunghe percorrenze all'interno dell'UE** puntando a servizi di traghetto e crociera di qualità e garantendo la disponibilità di terminali adeguati. Vista l'esperienza acquisita dall'adozione del regolamento sul cabotaggio, che risale ormai al 1992, si potrebbe migliorare il quadro per la prestazione dei servizi pubblici di trasporto marittimo che rispettano integralmente gli obblighi di continuità territoriale;
- nel contesto descritto, esaminare gli strumenti economici (tasse, diritti o sistemi di scambio dei diritti di emissione) più adatti ad "**ottenere il prezzo giusto**"¹⁸, incentivando gli utilizzatori a ricorrere ad alternative di navigazione a corto raggio, affrontando i problemi della congestione stradale e, in generale, promuovendo soluzioni di mercato in grado di contribuire alla sostenibilità della catena dei trasporti nel suo complesso;
- trattare l'aspetto **dei diritti dei passeggeri per gli utenti dei servizi di traghetto e di crociera** in Europa, incentivando campagne di qualità (ad esempio, riconoscimenti per i migliori operatori dei traghetti).

7. L'EUROPA DEVE DIVENTARE LEADER MONDIALE NELLA RICERCA E NELL'INNOVAZIONE NEL SETTORE MARITTIMO

La competitività delle industrie marittime europee e la loro capacità di affrontare le sfide a livello di ambiente, energia, sicurezza e fattore umano dipendono in buona parte dall'investimento di ricerca e innovazione, che deve essere maggiormente incoraggiato.

Le sfide odierne rappresentano importanti opportunità per la crescita e l'efficienza del settore. Di fronte ad utenti finali sempre più interessati al livello di compatibilità ambientale delle imprese in tutta la catena di approvvigionamento e a spedizionieri che pretendono un servizio di trasporto ecocompatibile, la sostenibilità e la responsabilità sociale delle imprese sono fattori che contano sempre di più per determinare il vantaggio competitivo.

Nel settore marittimo, ad esempio, c'è ancora ampio spazio per migliorare l'efficienza energetica delle navi, ridurre l'impatto ambientale, minimizzare i rischi di incidente e garantire una migliore qualità della vita in mare. Un'altra esigenza sempre più sentita è quella di strumenti adeguati di ispezione e monitoraggio e lo sviluppo di norme ambientali e tecnologiche avanzate.

Le industrie marittime europee devono far leva sulle notevoli attività di RST svolte nell'ambito dei vari programmi quadro di ricerca dell'UE e nell'ambito di altre attività:

¹⁸ COM(2008) 435 dell'8.7.2008.

- un problema importante da affrontare è come arrivare a **progettare nuovi modelli di navi e attrezzature per migliorare le prestazioni ambientali e di sicurezza**. Iniziative mirate di RST dovrebbero portare a nuove forme di progettazione, strutture e materiali avanzati e a soluzioni pulite ed efficienti in termini energetici per la propulsione. Per conservare questo vantaggio competitivo occorre adottare misure idonee a proteggere adeguatamente la conoscenza e la proprietà intellettuale;
- la mobilità sostenibile si realizza anche con lo sviluppo tecnologico e concetti avanzati nel settore logistico, idonei a garantire la **massima efficienza dell'intera catena dei trasporti** sfruttando la navigazione a corto raggio e il trasporto sulle vie navigabili interne;
- sarà opportuno coinvolgere tutti i soggetti interessati per garantire che i risultati delle suddette attività raggiungano il mercato. A tal fine sarebbe importante sfruttare al meglio le **piattaforme di RST** come la piattaforma tecnologica "WATERBORNE";
- la recente comunicazione della Commissione su una strategia europea per la ricerca marina e marittima¹⁹ definisce un quadro affinché i settori marittimi europei possano affrontare queste sfide tecnologiche tramite una migliore integrazione con la ricerca marina e marittima;
- sarà opportuno sviluppare adeguati **strumenti TIC di ispezione e monitoraggio**, anche relativi alla sorveglianza; sistemi avanzati di telecomunicazione dovrebbero permettere di agevolare la gestione tecnica della flotta, compreso il controllo a distanza delle prestazioni dei motori, la resistenza strutturale e lo stato complessivo di funzionamento delle imbarcazioni. A tal fine occorre istituire un quadro di riferimento per **realizzare i servizi e-Maritime**²⁰ a livello europeo e mondiale. Tali servizi dovrebbero interessare anche le amministrazioni pubbliche, le comunità portuali e le società di navigazione.

8. CONCLUSIONI

L'Unione europea e gli Stati membri hanno un forte interesse comune a incentivare una navigazione intra-europea e internazionale sicura, protetta ed efficiente su oceani e mari puliti, la competitività a lungo termine sui mercati mondiali del settore europeo della navigazione e delle industrie marittime connesse e l'adattamento dell'intero sistema di trasporto via mare alle sfide che si profilano per il XXI secolo.

Le soluzioni strategiche presentate in questa comunicazione per il settore europeo della navigazione e per il sistema europeo di trasporto marittimo, nell'ottica del 2018, offrono le prospettive per il raggiungimento di tali obiettivi.

Le soluzioni proposte s'ispirano ad un approccio integrato alla politica marittima e sono fondate sui valori essenziali dello sviluppo sostenibile, della crescita economica e della liberalizzazione dei mercati secondo i principi di una concorrenza leale e norme sociali ed ambientali elevate. I vantaggi connessi alla visione proposta dovrebbero estendersi ben oltre le frontiere dell'Europa e abbracciare le altre regioni del mondo interessate dai trasporti marittimi, compresi i paesi in via di sviluppo.

¹⁹ COM(2008) 534 del 3.9.2008. Anche programmi come "Leadership 2015" e "Life" sostengono importanti attività di innovazione per i trasporti marittimi.

²⁰ Cfr. punto 4.4.

La Commissione intende portare avanti un dialogo costruttivo con tutte le parti interessate per adottare azioni ai fini dell'attuazione pratica delle misure individuate in questa revisione strategica.

Riordino degli istituti tecnici

Attualmente in Italia gli istituti tecnici sono 1.800 suddivisi in 10 settori e 39 indirizzi.

Le classi dei tecnici sono 40.307 frequentate da 873.522 alunni.

Con il nuovo Regolamento si è punta a limitare la frammentazione degli indirizzi, rafforzando il riferimento ad ampie aree scientifiche e tecniche di rilevanza nazionale.

I nuovi istituti tecnici si dividono in 2 settori e 11 indirizzi.

I due settori sono **economico** e **tecnologico** ed avranno un orario settimanale corrispondente a 32 ore di lezione. Saranno ore effettive contro le attuali 36 virtuali (della durata media di 50 minuti).

Nel settore economico sono stati inseriti 2 indirizzi:

1. amministrativo, finanza e marketing;
2. turismo.

Nel settore tecnologico sono stati definiti 9 indirizzi:

1. meccanica, mecatronica ed energia;
2. trasporti e logistica;
3. elettronica ed elettrotecnica;
4. informatica e telecomunicazioni;
5. grafica e comunicazione;
6. chimica, materiali e biotecnologie;
7. sistema moda;
8. agraria e agroindustria;
9. costruzioni, ambiente e territorio.

Tutti gli attuali corsi di ordinamento e le relative sperimentazioni degli istituti tecnici confluiranno gradualmente nel nuovo ordinamento.

Il Regolamento prevede, inoltre, lo sviluppo di metodologie innovative basate sulla didattica laboratoriale, ovvero su una metodologia che considera il laboratorio un modo efficace di fare scuola in tutti gli ambiti disciplinari, compresi gli insegnamenti di cultura generale (per esempio, Italiano e storia).

Gli indirizzi del settore tecnologico hanno inoltre i seguenti spazi di insegnamento in laboratorio: 264 ore nel biennio; 891 ore nel triennio di cui 561 ore in terza e quarta e 330 ore in quinta.

I nuovi istituti tecnici sono caratterizzati da un'area di istruzione generale comune a tutti e due i percorsi e in distinte aree di indirizzo che possono essere articolate, sulla base di un elenco nazionale continuamente aggiornato nel confronto con le Regioni e le Parti sociali, in un numero definito di opzioni legate al mondo del lavoro, delle professioni e del territorio. Per questo, gli istituti tecnici avranno a disposizione ampi spazi di flessibilità (30% nel secondo biennio e 35% nel quinto anno) all'interno dell'orario annuale delle lezioni dell'area di indirizzo. Questi spazi di flessibilità si aggiungono alla quota del 20% di autonomia rispetto al monte ore complessivo delle lezioni di cui già godono le scuole. In questo modo possono essere recuperati e valorizzati settori produttivi strategici per l'economia del Paese (come, ad esempio, la plasturgia, la metallurgia, il cartario, le costruzioni aeronautiche ecc.)

Struttura del percorso didattico

Il percorso didattico degli istituti tecnici è strutturato in:

- un primo biennio, dedicato all'acquisizione dei saperi e delle competenze previsti per l'assolvimento dell'obbligo di istruzione e di apprendimenti che introducono progressivamente agli indirizzi in funzione orientativa;

- un secondo biennio e un quinto anno, che costituiscono un complessivo triennio in cui gli indirizzi possono articolarsi nelle opzioni richieste dal territorio e dal mondo del lavoro e delle professioni; il quinto anno si conclude con l'esame di Stato.

Le commissioni giudicatrici possono avvalersi anche di esperti. Sono incrementate le ore dello studio della lingua inglese ed è stata prevista la possibilità di introdurre lo studio di altre lingue straniere.

Insegnamento di scienze integrate

E' previsto l'insegnamento di scienze integrate, al quale concorrono, nella loro autonomia, le discipline di "Scienze della terra e biologia", di "Fisica" e di "Chimica", con l'obiettivo di potenziare la cultura scientifica secondo una visione sistemica. Le norme introdotte hanno come obiettivo la creazione di un raccordo più stretto con il mondo del lavoro e delle professioni, compreso il volontariato e il privato sociale, attraverso la più ampia diffusione di stage, tirocini, alternanza scuola-lavoro.

I risultati di apprendimento previsti a conclusione degli istituti tecnici saranno definiti entro il 2009 con uno specifico decreto ministeriale, attraverso il più ampio confronto e il pieno coinvolgimento dei docenti, dei dirigenti e del personale degli istituti tecnici.

Per preparare l'applicazione del Regolamento sono previste misure di accompagnamento con attività di Informazione/formazione del personale scolastico sui contenuti della riforma e con una Campagna di informazione in relazione alle scelte per gli studenti e le famiglie per l'anno scolastico 2010/2011.