



Sindacato dei Marittimi

Labour Union Of Maritime

Presidenza e Segreteria Nazionale

Roma, 08 Gennaio 2011

Prot. 958/2011/PR



Presidente della Confederazione Italiana Armatori

Dottor Paolo D'AMICO

P.zza SS. Apostoli, n° 66

00187 - ROMA

CGIL – FILT Dipartimento Marineria (marittimi)

VIA MORGAGNI 27

00161 ROMA (RM)

CISL – FIT Trasporto Marittimo

Via Antonio Musa, 4

00161 – Roma

UIL - Segreteria Nazionale – Dip. Trasp. Marittimo

Via di Priscilla, n. 101

00199 - ROMA

Oggetto: **rinnovo/aggiornamento CCNL lavoratori marittimi.-**

Egregio Dottor D'Amico, spett.li CGIL, CISL, UIL,

Vi scriviamo in merito al prossimo rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, per presentare nostre osservazioni e proposte. Sappiamo perfettamente che nella trattazione del rinnovo possono essere attive le sole sigle sindacali "più rappresentative" o ritenute tali, ma crediamo anche che sia DOVERE di chi ha tale compito prendere in considerazione chi è portavoce dei lavoratori che non si ritengono rappresentati da queste sigle. Chi parla per la maggioranza ha duplice responsabilità, perché ciò che decide si ripercuote su tutti, e questo impone il dover, prima di firmare qualsiasi accordo, analizzare eventuali proposte.

Certamente non abbiamo l'arroganza di credere di essere in possesso di verità assolute o di soluzioni miracolose, ma sicuramente abbiamo la fermezza nel presentare nostre idee augurandoci che chi ha la responsabilità finale rifletta su queste, soprattutto quando le segnalazioni sono inerenti a valori non di semplice "mercato del lavoro" o di danaro.

Quello che vorremmo vedere, nel futuro rinnovo, è il tenere presente il lavoratore come valore umano, visto anche la vostra presenza nel Comitato Nazionale per il Welfare della Gente di Mare, dove è presente anche un rappresentante della Chiesa. Siamo stati molto felici anche nel vedervi tutti uniti nel comitato per il diritto al voto dei lavoratori marittimi, dove vediamo partecipe anche la CEI. Tutto questo ci fa ben sperare che farete vostre queste valutazioni e proposte.

Crediamo sia ottima occasione, nel rinnovare il CCNL, **rivedere l'accordo indennità rischio pirateria**, poiché nell'attuale è stata presa in considerazione la sola area somala. SDM (Sindacato dei Marittimi) è giornalmente aggiornato dalla ICC, International Maritime Bureau (IMB), sulla situazione pirateria nel mondo, e per questo sappiamo perfettamente, come anche tutti voi, che seppur gli attacchi, nella zona Somala, sono ormai all'ordine del giorno, in altre aree, vedi Nigeria ad esempio, essi sono minori ma più violenti.

Per questo motivo proponiamo di rivedere l'accordo, e riconoscere l'indennità in tutte quelle

S.d.M. Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office

via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)

Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587

Pec presidenza@pec.sindacatomarittimi.eu sito www.sindacatomarittimi.eu



zone dove tale rischio è concreto, e non di riconoscerlo solo per la zona Somala perchè questa fa notizia.

Sempre secondo il nostro parere, nel contratto di lavoro, inoltre, andrebbe inserito un bonus da elargire a quei lavoratori che accettano di transitare in quelle aree. Molte compagnie, come è ben noto, hanno linee fisse in quelle regioni (esempio Ignazio Messina), quindi sarebbe giusto, visto che il lavoratore accetta un rischio, che questo fosse riconosciuto a livello economico con un bonus, oltre, chiaramente, poi alla indennità per i giorni effettivi di transito nelle aree a rischio.

Passiamo ora al **Turno Particolare**. Seppur questo riconosce garanzie e tutele, sono molte le proteste dei lavoratori, anche con voi iscritti, relative al periodo che intercorre tra uno sbarco e il futuro imbarco. E' vero che nel CCNL si legge che, i marittimi non imbarcati secondo l'ordine cronologico d'iscrizione a turno, saranno comunque chiamati per imbarco nelle successive quattro chiamate, salvo oggettive esigenze di carattere tecnico, ma come fa il lavoratore a sapere che questo sia effettivamente rispettato? Mentre è chiaro quanto compete di riposo minimo, in base al periodo svolto a bordo, la poca chiarezza sulle chiamate impedisce al lavoratore, rimasto senza paga, di ben organizzare il suo periodo di riposo: un conto è sbarcare dopo 4 mesi e sapere che i mesi a casa, senza paga, saranno 2, massimo 3, altro è, invece, sbarcare e non avere garanzie su quanto questo periodo potrà durare.

La soluzione migliore, sarebbe lo stabilire anche un massimo per tale periodo di riposo, così il lavoratore potrà gestire al meglio questo periodo, soprattutto per quanto riguarda l'aspetto economico che incide poi sulle famiglie. Per le compagnie rigorose, che gestiscono bene il proprio personale, non ci saranno problemi a recepire questa regola, per le altre, invece, essa sarà incentivo a non tirare troppo la cima, che, cari signori, inizia a cedere.

Sono molti i casi di marinai lasciati a casa oltre 4 mesi, mentre a bordo il loro posto è occupato da lavoratore extracomunitario, quindi se veramente volete tutelare la tradizione marinara italiana e i posti di lavoro, cosa che crediamo, allora anche la Confitarma accetterà questa proposta.

Questo consentirà a tutte le sigle sindacali, o al singolo lavoratore senza rappresentanti, ma con legale, di tutelarsi e tutelare il posto di lavoro. Inoltre questo farà sì che il periodo di riposo sia ben calcolabile, e non un'attesa basata sulla semplice speranza di essere chiamati e sulla solita domanda: "se non mi chiamano come mi tutelo?"

Cercate di immedesimarVi nel lavoratore con famiglia a carico, affitto o con un probabile mutuo più le normali spese che tutte le famiglie hanno. Poi calcolate di lavorare 4 mesi, durante i quali la vostra famiglia, a terra, chiaramente dovrà vivere utilizzando parte di quel guadagno. Con quello che rimarrà la previsione sarà di restare a casa 2 mesi, massimo 3. Si farà conto di questo, ma poi si verrà lasciati a casa 4 o 5 mesi.

A questo punto si sarà solo costretti a sperare che i vari Comitati Welfare, poi, non dovranno sfamare anche altro tipo di marittimo abbandonato.

In questi 4 anni dai media gli armatori, ma non solo loro, hanno sempre affermato che i lavoratori marittimi percepiscono paghe, usiamo la stessa parola usata da loro, "straordinarie". Il Ministero dei Trasporti è arrivato a sostenere, nel suo sito internet, che il lavoratore marittimo lavora un mese sì e uno riposa percependo paga. Anche il Ministero parla di paghe alte, anche se dimentica che alcuni dirigenti ministeriali (poco più che 30enni), per consulenze, hanno percepito oltre alla paga mensile anche 20.000€/anno, ma è solo dimenticanza!

Peccato che le banche non la pensino così, visto che il lavoratore marittimo ha problemi ad avere un mutuo o un prestito alto, poiché non offre garanzie contrattuali, mah!! Qualcosa non torna, sarà che le banche non sono pratiche di contratti? Può darsi!



Si possono usare i media a piacimento, soprattutto visto che i giornalisti, spesso, non controllano neanche quello che scrivono, poiché basterebbe prendere il CCNL dei marittimi e molte dichiarazioni sarebbero smentite facilmente. Non esiste sicurezza alcuna, se non per i fortunati che sono in C.R.L., che non sono certo ad inizio carriera. Le paghe sono alte solo se a quella base si sommano indennità e bonus. Per parlare di un vero contratto, da brindare, come titolava un quotidiano nel 2007, si dovrebbero avere:

- Paghe base realmente alte, in relazione alla qualifica di bordo. Le attuali sono leggermente superiori a certi lavori di terra;
- Per quanto riguarda le indennità, che invece dovrebbero riconoscere, come dice lo stesso CCNL, l'impegno richiesto dalle esigenze della navigazione marittima, nonché del vincolo di permanenza a bordo della nave e del relativo disagio, dovrebbero, sì, tenere conto della diversa tipologia di navigazione, ma in questa suddivisione, poi, essere uguali per tutte le qualifiche. Insomma il disagio è uguale sia per il comandante che per il mozzo, o no? Seguendo principi umanitari il disagio è identico per entrambe. Tirando le somme: si deve nelle paghe base riconoscere le differenze professionali, e nelle indennità i disagi, che sono comuni e non di classe.

Già agendo su questi due concetti, le paghe avrebbero un balzo tale, da poter iniziare a dire che il lavoratore percepisce giusto compenso, certamente non straordinario. Se poi il Turno Particolare desse garanzie reali, allora anche le banche forse capirebbero il nostro CCNL, chissà!

Per concludere, prendendo in considerazione la vicenda "Jolly Amaranto", riflettete anche su quella che è chiamata Indennità perdita corredo, anch'essa divisa a seconda del grado. C'è da vergognarsi solo a leggere quelle quote. Qualcuno ci dirà: ma l'armatore incassata l'assicurazione, ti pare che, non darà nulla ai suoi dipendenti? Sì, ma certamente, gli darà anche il triplo, però il fatto è che il CCNL serve quando si trova l'armatore birichino.

Ci auguriamo che vediate questa nota, non come un modo per fare polemica avremmo fatto altro, ma come un'analisi forse errata ma sulla quale riflettere bene. Sappiamo molto bene che l'ultima parte di questa nota è spigolosa e aprirebbe una trattativa molto complessa, **che però chi è maggioranza e siede in certi tavoli dovrebbe affrontare**. Riteniamo anche che tutto il resto è solo volontà, per la pirateria ad esempio bastano 2 minuti e 5 righe da aggiungere all'accordo, come anche migliorare il Turno Particolare.

In conclusione vi chiediamo per rispetto non tanto del SDM, ma dei lavoratori, eventuale riscontro a questa nostra nota, e qualora bocciaste quanto da noi riportato sarebbe gradita una motivazione scritta.

Con l'occasione augurando un buon lavoro a tutti, porgiamo cordiali saluti.

Il Presidente
Ufficiale di Navigazione
Mauro Marino