



SCHEDA RIASSUNTIVA ISTANZA

DATA	18 APRILE 2009	PROTOCOLLO N°	1015/2009/PR
INVIATA PER:	RACCOMANDATA CON AVVISO DI CONSEGNA		
OGGETTO:	TUTELA POSTI DI LAVORO MARITTIMI ITALIANI		
NOTE:	PRATICA IN LAVORAZIONE		

INVIATA A:	RICEVUTA DI RITORNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO BERLUSCONI	21 APRILE 2009
MINISTRO TREMONTI (FINANZE)	21 APRILE 2009
MINISTRO SACCONI (LAVORO)	21 APRILE 2009
MINISTRO MATTEOLI (TRASPORTI)	21 APRILE 2009

LAVORAZIONE:

- In data 04 giugno 2009 (Prot. 8969) ci da riscontro il Dott. Pujia del Ministero dei Trasporti, una risposta del tutto inutile e non risolutiva
- In data 15 giugno 2009 a risposta della sopra citata risposta del Dottor Pujia, SDM ha ribadito i concetti già espressi nella nostra prima nota, manifestando il nostro rifiuto a risposte tanto per "non sentirci e scaricarci". A questa seguì telefonata del Dottor Pujia, dove ci anticipava una cosa che da lì a breve si è guardata caso verificata, e cioè l'isolare SDM.

DATA	29 GENNAIO 2010	PROTOCOLLO N°	2103/2010/PR
INVIATA PER:	RACCOMANDATA CON AVVISO DI CONSEGNA		
OGGETTO:	TUTELA POSTI DI LAVORO MARITTIMI ITALIANI		
NOTE:	PRATICA IN LAVORAZIONE		

INVIATA A:	RICEVUTA DI RITORNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO BERLUSCONI	21 APRILE 2009
VICE PRESIDENTE COMMISSIONE EUROPEA TAJANI	
MINISTRO TREMONTI (FINANZE)	21 APRILE 2009
MINISTRO SACCONI (LAVORO)	21 APRILE 2009
MINISTRO MATTEOLI (TRASPORTI)	21 APRILE 2009

Sindacato dei Marittimi
sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu

Questa affermazione teoricamente potrebbe essere vera, poiché i dati che abbiamo usato sono relativi alle navi bandiera italiana di una singola compagnia di navigazione, quindi si evince che questa potrebbe dare lavoro a ben altri 327 lavoratori italiani se non impiegasse extra comunitari. Stiamo parlando di una sola compagnia e sole navi bandiera italiana, quindi pensate di quanti posti in una visione più generale si potrebbe parlare.

Vi segnaliamo che alcuni lavoratori subiscono poi oltre al danno anche la beffa, poiché se in un arco di 5 anni non riescono a svolgere 12 mesi di navigazione, potrebbero veder non rinnovata loro certificazione, e questo non consentirà più loro di cercare lavoro in questo settore, quindi se c'è crisi di mancanza mondiale di marittimi si deve trovare una soluzione a tale altro problema.

Noi stiamo illustrando un caso di mancanza di tutela dei posti di lavoro per cittadini italiani in piena legalità. Si consideri che ci sono casi di navi italiane dove si possono trovare anche solo 2 marittimi italiani in tutto l'equipaggio. Un esempio, la nave Mariella Bottiglieri Imo n° 9232022 bandiera Italiana, in un controllo effettuato in Spagna nel 7 settembre 2006 su equipaggio di 21 persone, sono risultati italiani solo 2 membri (gli altri 19 indiani).

Inoltre, senza avanzare accuse, ma proponendo una riflessione è anche interessante notare come nella legalità si sfiori sempre il minimo di italiani che devono essere presenti a bordo, per non incorrere in problemi.

Onestamente dobbiamo riconoscere che ci sono anche compagnie serie, che prima di impiegare personale extra comunitario si rivolgono prima agli italiani, poi al personale comunitario e solo in ultima analisi a personale extra comunitario. Il problema è che il numero di queste compagnie che tengono una politica simile, è molto ma molto basso (non influenzano la media) come il numero di compagnie italiane che non si rivolgono a bandiere di comodo (o anche dette ombra) per raggiungere il massimo profitto aziendale.

A livello puramente economico si pensi a quanto denaro attraverso le paghe, invece che essere immesso nel circuito nazionale e europeo, viene dirottato in banche nelle Filippine o India.

Certo, pretendere dagli armatori che si autolimitino quando le leggi nazionali e internazionali gli consentono di raggiungere profitti diminuendo costi, è pura utopia. Hanno leggi che gli permettono l'impiego spregiudicato di extra comunitari (anche per mancanza di seri controlli), agevolazioni come la Tonnage Tax, ora sfruttando una crisi da loro stessi generata addirittura finanziamenti per formare personale e gestirne l'ingresso nel mondo del lavoro. Riescono paradossalmente a far divenire bandiera di comodo anche quella italiana, usufruendo di leggi molto discutibili e da rivedere.

Cosa proponiamo e chiediamo.

Prima di tutto torniamo a chiedere controlli sull'utilizzo dei fondi che le regioni danno per apertura di poli formativi o corsi. Si stanno finanziando corsi per preparazione ad esami, cioè non per formare un ufficiale ma per preparare un allievo a fare un esame.

Rivedere seriamente la norma relativa la Tonnage Tax, iniziando a multare chi ne ha usufruito senza onorare i requisiti richiesti. Renderla più selettiva ricordandosi che tale norma aveva due obiettivi, cioè riportare sotto bandiera nazionale più navi possibili (per contrastare la bandiera di comodo) e rimettere in movimento il mercato del lavoro comunitario per questo settore.

Chiediamo che lo Stato riveda normativa come Registro Internazionale e aumenti la tutela di posti di lavoro per marittimi italiani anche in altre realtà specifiche. Che vengano aumentati i controlli, sia numericamente che qualitativamente da parte delle Capitanerie di Porto per evitare l'impiego non giustificabile di personale extra comunitario. Che venga aperto presso il Comando Generale delle Capitanerie di Porto numero verde per segnalazioni anonime da parte di lavoratori marittimi, per controlli mirati su questa problematica.

Che si velocizzi l'apertura del collocamento della gente di mare, anche perché nel 2009 con la tecnologia attuale è triste vedere che per mettere in essere tale progetto ci vogliano anni. (per la firma del decreto 30/11/2007 sulle qualifiche gente di mare, che ha generato danni ai lavoratori, spese, disoccupazione e lavoro nero in alcune realtà, il Ministero fu stranamente sollecito)

Sollecitiamo i Ministri Tremonti, Sacconi e Matteoli (come anche fatto già dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri DICA 0004620-3.9.1 del 26/03/2009) nel valutare nostra proposta del 12 gennaio 2009 prot. 985/2009/PR relativa alle agevolazioni fiscali per i lavoratori marittimi.

La globalizzazione ha favorito molte azioni per aumentare profitti, e trasformato anche il mercato del lavoro. Ha portato alla fine ad una crisi mondiale economica e di disoccupazione. Qualcuno ci giudicherà protezionisti, sbagliando. La Commissione Europea ha chiesto di promuovere il lavoro in mare, la nostra Costituzione impone allo Stato di riconoscere a tutti i cittadini il diritto al lavoro e promuove le condizioni che rendano effettivo questo diritto ma non solo, anche promuovere e favorire gli accordi e le organizzazioni internazionali intesi ad affermare e regolare i diritti del lavoro.

Se leggete attentamente non abbiamo fatto polemica sul testo delle norme trattate, su chi le ha volute e firmate, anche se su queste e sui danni da esse prodotte potremmo scrivere libri.

Abbiamo voluto seguire un ragionamento di logica, sottolineando anche come nella legalità si possa non aver tutelato il lavoro dei cittadini italiani.

Al Ministro Tremonti scrivemmo *"Si deve lavorare non più per una globalizzazione economica ma ad una globalizzazione di responsabilità delle nostre azioni lavorando con gli altri per il bene comune"* (nostra prot. 985/2009/PR del 12/01/2009 disponibile su nostro sito www.sindacatomarittimi.eu)

I marittimi ad oggi non hanno avuto ancora garantito il voto, non hanno tutelato il posto di lavoro. Vedono elargire fondi per poli formativi, per studi di settore inutili, ma dal 2001 aspettano rimborso dei corsi STCW (l'unica volta che la legge riconosceva noi una agevolazione). Vedono non essere prese in visione loro proposte, alle quali non segue neanche cenno di riscontro.

Prendono atto del silenzio dei vari Ministri su argomenti legati al riconoscimento di diritti o salvaguardia di vite umane (sicurezza e tutela ambiente). Prendono atto dell'indifferenza di alcune persone e di alcune istituzioni. Riconoscono alla Presidenza del Consiglio dei Ministri l'aver preso seriamente in considerazione le problematiche del nostro settore.

SDM Sindacato dei Marittimi ha preso l'impegno di rendere pubblica a tutti la realtà, senza timori di ripercussioni. Quando si chiedono diritti non li si deve mai supplicare o avere paura di chiederli. Siamo contrari allo sciopero e manifestazione ma useremo tutte le vie che ci sono per sensibilizzare tutti voi, su queste problematiche.

La globalizzazione di responsabilità delle proprie azioni è iniziata, nessuno potrà avere più alibi o attenuanti.

Come nostra prassi ormai consolidata pubblichiamo tutte le nostre istanze, proposte su nostro sito www.sindacatomarittimi.eu sia per trasparenza verso i nostri colleghi che per rendere pubbliche le varie responsabilità.

Augurando a tutti buon lavoro, porgiamo distinti saluti

Presidente Sindacato dei Marittimi
Ufficiale di Navigazione
Mauro MARINO



name	Grande Anversa		
IMO number	9287417	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	13 Jan 2009	Total crew:	26
Nationalities:	Indian(17), Romanian(2), Italian(7)		

Vessel name	Grande Colonia	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9318527	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	14 Apr 2008	Total crew:	29
Nationalities:	Indian(17), Italian(12)		

name	Grande Detroit	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9293272	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	26 Aug 2008	Total crew:	33
Nationalities:	Indian(19), Romanian(3), Italian(11)		

Vessel name	Grande Eliade	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9220627	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	07 Feb 2008	Total crew:	30
Nationalities:	Bulgarian(1), Maltese(1), Filipino(15), Romanian(1), Italian(12)		

Vessel name	Grande Eliade	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9220627	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	07 Feb 2008	Total crew:	30
Nationalities:	Bulgarian(1), Maltese(1), Filipino(15), Romanian(1), Italian(12)		

Vessel name	Grande Europa	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9138381	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	10 Apr 2008	Total crew:	33
Nationalities:	Bulgarian(1), Maltese(1), Filipino(10), Romanian(6), Italian(15)		

Vessel name	Grande Francia	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9246592	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	30 Apr 2008	Total crew:	30
Nationalities:	Filipino(15), Romanian(6), Italian(9)		

Vessel name	Grande Mediterraneo	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9138393	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	29 Dec 2006	Total crew:	28
Nationalities:	Bulgarian(7), Filipino(6), Italian(15)		

Vessel name	Grande Nigeria	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9246580	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	26 Apr 2007	Total crew:	28
Nationalities:	Indian(13), Romanian(6), Italian(9)		

Vessel name	Grande Europa	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9138381	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	10 Apr 2008	Total crew:	33
Nationalities:	Bulgarian(1), Maltese(1), Filipino(10), Romanian(6), Italian(15)		

Vessel name	Grande Francia	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9246592	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	30 Apr 2008	Total crew:	30
Nationalities:	Filipino(15), Romanian(6), Italian(9)		

name	Grande Italia	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9227912	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	09 Feb 2009	Total crew:	27
Nationalities:	Indian(18), Romanian(2), Italian(7)		

Vessel name	Grande Colonia	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9318527	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	14 Apr 2008	Total crew:	29
Nationalities:	Indian(17), Italian(12)		

Vessel name	Grande Detroit	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9293272	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	26 Aug 2008	Total crew:	33
Nationalities:	Indian(19), Romanian(3), Italian(11)		

Vessel name	Grande Portogallo	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9245598	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	18 Jul 2008	Total crew:	30
Nationalities:	Indian(19), Maltese(1), Italian(10)		

Vessel name	Grande San Paolo	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9253208	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	21 Aug 2003	Total crew:	21
Nationalities:	Indian(13), Italian(8)		

Vessel name	Grande Scandinavia	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9220615	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	08 Jun 2007	Total crew:	29
Nationalities:	Filipino(14), Italian(15)		

Vessel name	Grande Sicilia	Vessel not covered by ITF Agreement	
IMO number	9312092	Flag	Italy
Crew List Summary			
Dated:	05 May 2008	Total crew:	27
Nationalities:	Filipino(16), Romanian(1), Italian(10)		

Posti Totali di lavoro si navi bandiera italiana della Grimaldi: 526
Posti di lavoro italiani: 199
Posti di lavoro filippini: 116
Posti di lavoro indiani: 152

Riassumendo: 268 posti di lavoro sono dati a extra-comunitari, 258 a lavoratori della Comunità Europea e su questi 199 sono italiani



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

RAMO TRASPORTI
Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi
informativi e statistici
Direzione Generale per il trasporto marittimo e per le
vie d'acqua interne
Divisione - Personale Marittimo
Viale dell'Arte 16 00144 Roma

MINFRA - TR MAR
REGISTRO UFFICIALE

Prot. n. 8969 USCITA

Classificazione: 052.01.01

Roma, li

04 GIU. 2009

Al Sindacato dei Marittimi
Via dei conciatori 7
00154 Roma

Al Capo della Segreteria del Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti
Piazza della Croce Rossa 1
00161 ROMA
c.a. Prof. Emilio Brogi

Oggetto: Richiesta di tutela dei posti di lavoro per i marittimi italiani.

Si fa riferimento alla nota n. 1015/2009 del 18/04/2009 trasmessa con nota 17003 del 23/04/2009, pervenuta alla scrivente in data 28/05/2009 relativa all'oggetto al riguardo si fa presente quanto segue.

Pur riconoscendo che nel mondo del lavoro marittimo l'impiego di personale extracomunitario è sempre maggiore, occorre comunque precisare che l'azione del Governo, ed in particolare di questa Amministrazione, nel corso degli anni è stata invece indirizzata verso una specializzazione del marittimo di nazionalità italiana, al fine di portare il datore di lavoro (armamento marittimo) ad utilizzare prevalentemente manodopera italiana.

Infatti con il Decreto Ministeriale 30/11/2007 concernente le abilitazioni e qualifiche per il settore di coperta e macchina per gli iscritti alla gente di mare, le abilitazioni marittime, previste dal Codice della Navigazione, sono state rese più omogenee alla normativa internazionale e più precisamente alla Convenzione Internazionale STCW e al suo Codice applicativo. Il mancato adeguamento alla normativa internazionale e comunitaria avrebbe portato tutti i lavoratori marittimi italiani fuori dal mercato del lavoro marittimo.

Inoltre al fine di incrementare il numero dei marittimi italiani nello stesso DM 30/11/2007, articoli 3 e 12, è stato previsto il modulo di allineamento al fine di consentire l'accesso alla carriera anche per coloro in possesso di un diploma generico.

keol

Al contrario di quanto affermato da codesta Associazione occorre precisare che la legge sulla Tonnage Tax ed il relativo decreto attuativo emanato dalla scrivente (DM 17/12/2008) obbliga gli armatori, per aderire a tale regime fiscale, ad impiegare a bordo delle proprie navi Allievi Ufficiali di nazionalità italiana, pertanto anche tale azione va a tutela della manodopera italiana.

Per quanto concerne il DM 23/7/2008, n. 141 che disciplina il rinnovo del certificato IMO, ai sensi dell'articolo 6 del DPR 324/2001, occorre precisare che i marittimi che operano nel settore per soli dodici mesi di navigazione negli ultimi 5 anni di validità del loro certificato, (cioè soli 2 mesi annui), potranno continuare a mantenere la propria certificazione IMO ottemperando a quanto disposto dal suddetto decreto, pur non essendo esclusivamente impiegati nel settore marittimo.

Si ricorda che le certificazioni IMO permettono al marittimo di operare non solo in ambito nazionale ma anche internazionale.

Tutte le misure poste in essere dall'Amministrazione sono volte a tutelare il lavoro dei cittadini italiani, ma le leggi del libero mercato del lavoro e della concorrenza, valide in ogni settore economico riguardano anche il mercato del lavoro marittimo e pertanto, non è possibile obbligare gli armatori ad assumere esclusivamente personale italiano.

Si rende noto a codesta Associazione che l'Amministrazione ha come primario obiettivo la tutela dei lavoratori italiani nonché la crescita professionale al fine di una spendibilità maggiore a livello internazionale.

Il Direttore Generale
(Dr. Enrico Maria Pujia)



Catia De Gennaro
Tel. 06 5908.4859 Fax 06 5908.4262
e-mail: catia.degennaro@mit.gov.it





Sindacato dei Marittimi

Labour Union Of Maritime

Presidenza e Segreteria Nazionale

Roma, 15/06/2009
Prot. 2031/2009/PR



Egregio
Presidente del Consiglio
On.le Silvio BERLUSCONI
Presidenza del Consiglio dei Ministri (Palazzo Chigi)
Piazza Colonna, n° 370
00187 - ROMA

Egregio
Direttore Generale - Ministero dei Trasporti - Div. Pers. Marittimo
Dottor Enrico Maria PUJIA
Viale dell'Arte n° 16
00144 - ROMA

Egregio
Capo Segreteria del ministro dei Trasporti
Professor Emilio BROGI
Piazzale della Croce Rossa n° 1
00161 - ROMA

Egregio
Ministro dell'Economia e delle Finanze
Onorevole Giulio TREMONTI
Ministero dell'Economia e delle Finanze
Via XX Settembre, 97
00187 - ROMA

Egregio
Ministro del Lavoro, Salute e Politiche Sociali
Senatore Maurizio SACCONI
Ministero del Lavoro, Salute e Politiche Sociali
Via Veneto, n° 56
00187 - ROMA

Oggetto: **prot. N° 8969 del 4 giugno 2009**

In riferimento alla lettera di riscontro in oggetto, occorre fare delle precisazioni, poiché ci sembra non sia stato ben compreso quanto da noi scritto nella nostra prot. 1015/2009 del 18/04/2009. Vediamo di analizzare le imprecisioni.

Prima di tutto vorremmo precisare che SDM non ha detto quanto il Dottor Pujia sostiene riferendosi alla nostra istanza relativa alla tutela dei lavoratori italiani.

Il dottor Pujia sostiene che SDM Sindacato dei Marittimi in essa abbia detto che la tonnage tax non obblighi l'armatore per aderire a tale regime fiscale, ad impiegare a bordo delle proprie navi Allievi Ufficiali italiani. Quello che SDM chiedeva lo vedremo più avanti, ma preso atto di quanto invece sostenuto dal Dottor Pujia, possiamo comunque affermare che in realtà l'armatore non ha tale obbligo. Non lo diciamo noi ma il DM 17 dicembre 2008 pubblicato in Gazzetta Ufficiale n° 65 del 19 marzo 2009 (in allegato), che lo stesso Dottor Pujia cita. Nel decreto infatti è previsto che l'armatore può assolvere all'obbligo di formazioni tramite alcune opzioni. La prima, formazione diretta, prevede l'imbarco dell'allievo coprendo l'intero periodo di imposta (365 gg). La seconda detta formazione indiretta prevede che l'armatore può non imbarcare l'allievo se versa la somma di 22.732,00€ chiaramente su base annua. La terza detta formazione mista, prevede l'imbarco dell'allievo ufficiale per una parte del periodo d'imposta e il versamento dell'importo per la parte restante fino a copertura del periodo d'imposta dovuta.

Come vede egregio Dottor Pujia, anche se lo avessimo detto era comunque una affermazione esatta, almeno in parte. Al contrario la sua seguente affermazione "obbliga gli armatori, per aderire a tale regime fiscale, ad impiegare a bordo delle proprie navi Allievi" è errata, poiché tale "obbligo" è facilmente bypassabile attraverso un versamento. **Dica invece con soli 22.732€ quanto hanno in agevolazioni gli armatori!**

Questa tonnage tax inoltre non aiuta a risolvere la crisi del crew shortage, che investe soprattutto la sezione macchine, poiché prevede l'imbarco di uno o più Allievi Ufficiali e non specifica di più, mentre per tutelare il

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu



lavoro dei marittimi italiani si doveva prevedere l'imbarco di **almeno 2 allievi**, uno di coperta e uno di macchina. Ricordiamoci che tale crisi, è stata dovuta ad una politica armatoriale errata, che per decenni non ha formato personale marittimo, soprattutto Ufficiali, quindi va bene l'agevolazione ma non addirittura un premio! Non trovano l'allievo di macchina? Se proprio non lo trovasse, dovrebbero allora imbarcare 2 di coperta, ma solo se veramente non trovano. (obbligare 2 allievi porterebbe altro risultato, innalzare il versamento per l'opzione indiretta a 45.464,00€)

Andiamo avanti, visto che ha voluto prendere questo discorso. Fortunatamente questo decreto è retroattivo, quindi "le imprese marittime che hanno esercitato l'opzione per il regime di determinazione della base imponibile, per i periodi d'imposta precedenti quello in corso al momento della pubblicazione del presente decreto e che per gli stessi non hanno adempiuto, o hanno adempiuto solo parzialmente, secondo le modalità di cui all'art. 1, lettera a), **potranno** regolarizzare tali periodi mediante le modalità di cui all'art. 1, lettera b), effettuando un versamento in un'unica soluzione entro tre mesi dalla pubblicazione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale.

L'importo di cui al comma 1 dovrà essere comprensivo degli interessi legali maturati dalla data in cui avrebbero dovuto essere effettuati i pagamenti fino al saldo"

Noi avremmo invece che scritto "potranno" "devono", e oltre agli interessi avremmo previsto una penale per il ritardo, visto che delle agevolazioni hanno subito usufruito.

Quindi ribadiamo che tale decreto si poteva e doveva fare meglio. Comunque se questo è il massimo che potevate fare, i cittadini ne prenderanno atto. Ma visto che avete così deciso, vediamo cosa questo decreto a giorni produrrà. Sicuramente danaro, che se l'Amministrazione come dice Lei ha come priorità la tutela dei lavoratori marittimi, concorderà con noi che sarebbe il caso di utilizzarlo anche per dare l'atteso rimborso relativo ai corsi obbligatori STCW frequentati nel 2000, ai marittimi che ne fecero domanda e che ne abbiano diritto. (richiesta fatta da SDM in data 12 gennaio 2009, alla quale si è avuto seguito della Presidenza del Consiglio con DICA 0004620-3.9.1 del 26/03/2009 indirizzata ai Ministeri Trasporto, Lavoro e Finanze)

Le leggi le scrivono gli uomini, ed è arrogante pensare che siano immuni da errori, quindi non è così impensabile prevedere che le si possano correggere o adeguare ai tempi.

Certo se si correggesse tale decreto specificando che le agevolazioni gli armatori le avranno solo imbarcando minimo 2 allievi uno di coperta e uno di macchine, sarebbe la dimostrazione che codesta Amministrazione veramente tutela i cittadini italiani.

Tuttavia però l'opzione della formazione indiretta seppur riconosciamo porterebbe danaro da investire nella formazione, e che la somma stabilita imporrebbe per logica e convenienza l'imbarco dell'allievo, riteniamo preso atto delle dichiarazioni relative al crew shortage che fosse preferibile non offrirLa. Noi lasceremo l'opzione di formazione mista con dei parametri ben specifici.

Passiamo ora al discorso del D.M 23/7/2008, n 141, e vediamo prima di tutto cosa SDM scrisse:

"Vi segnaliamo che alcuni lavoratori subiscono poi oltre al danno anche la beffa, poiché se in un arco di 5 anni non riescono a svolgere 12 mesi di navigazione, potrebbero veder non rinnovata loro certificazione"

Lo sappiamo anche noi, che se si compiono 12 mesi, si mantengono le certificazioni, invece noi vorremmo prendessero nella dovuta considerazione le problematiche di **chi non ha questi mesi**. Per questo nella nostra richiesta abbiamo inserito il "**non**" che rende negativa tutta la frase, e il "**potrebbero**" poiché i fortunati che ad esempio trovano un imbarco in soprannumero riescono a rinnovare il tutto anche senza i 12 mesi.

Quando parliamo di questo tutti rispondono: "ma se non ha navigato si vede che non ne aveva l'intenzione". Questo spesso non è assolutamente vero. Ci sono casi di marittimi che hanno contratto malattie serie, per le quali hanno affrontato lunghe cure e proprio per seguire tali terapie non hanno potuto (e non dovevano) stare a bordo. (mettiamo in allegato tutelando la privacy copie di alcune mail, solo per far vedere la realtà)

E' vero che tale decreto prevede dei percorsi, ma Lei sa quanto sono realmente percorribili? Vi siete informati prima e dopo questo decreto, se tutto possa essere realmente seguito? Avete pensato che tale norma limita la libertà del lavoratore in attività sindacali? Perché stranamente se lavori a terra per armatori, in uffici tecnici avete pensato a tutto! ("art.5 Equipollenze - addetti agli uffici tecnici, di sicurezza o di armamento presso società di armamento" che per voi a quanto pare, equivale a stare sul ponte di una nave o in sala macchine in navigazione e gestire attività portuali e commerciali)

In poche parole lo sventurato che contrae una malattia vede la sua vita lavorativa cancellata ed è obbligato a iniziare tutto da zero, il fortunato che lavora a terra in uffici "tecnici" si vede rinnovati tutti i suoi certificati **anche** ~~egli~~ senza navigare. **Ecco cosa chiediamo di rivedere, se ancora non Le è chiaro**

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu



Inoltre ci perdoni, vogliamo sperare che non voleva ricordarci cosa sia un certificato IMO e che esso ha validità internazionale! **Noi non solo ne parliamo egregio Dottore, NOI LO ABBIAMO IL CERTIFICATO IMO.**

Come vede altro bel decreto che dovrebbe essere rivisto, ed è strano che chi sostiene di tutelare i cittadini non voglia neanche discuterne, o almeno avere il dubbio che forse si poteva fare meglio, e invece cerca di evadere il discorso.

Altro argomento è il **DM 30/11/2007** - in questo contesto non riteniamo utile parlarne, anche perché nella nostra istanza questo aveva importanza marginale, invece guarda caso Lei ha dedicato a questo tutta la prima pagina della sua risposta. La posizione del Sindacato dei Marittimi comunque su tale decreto è pubblica ed è on line nel nostro sito, Noi non cancelliamo niente di ciò che facciamo. SDM se vuole parlare di tale decreto, scrive altra istanza, in questa stiamo trattando altro.

Comunque è importante ricordare che a bordo delle navi ci sono altre figure professionali altamente specializzate oltre gli Ufficiali, quindi ritenersi soddisfatti per aver solo trattato il problema Allievi è un gravissimo errore.

SDM Sindacato dei Marittimi, non ha scritto chiedendo la tutela dei soli Ufficiali, ma **DI TUTTI I LAVORATORI MARITTIMI**

Per quanto riguarda poi gli art. 3 e 12 del decreto, anche noi siamo concordi con il consentire l'accesso anche a coloro che sono in possesso di un diploma generico, ma a differenza Vostra sapendo cosa sia svolgere questo mestiere, e avendo guardato al futuro avremmo seguito altra strada. Per aumentare la formazione e professionalità occorre standardizzare il percorso per accedere in questo mondo del lavoro, le attuali strade previste (solo diploma nautico, corsi IFTS, allineamento 500 ore, laureati) non permetteranno un miglioramento, anzi con il tempo genereranno altri problemi

Volete far diventare tutti Ufficiali, e non investite NULLA per le altre qualifiche? **non esistono già più?** Non si è investito assolutamente nulla sulla bassa forza (**terminologia oltretutto da paese dell'800, i marinai sono professionisti no bassa forza**).

O meglio, visto che Le piace la precisione, non si è investito in Italia, perché invece a Manila lo si è fatto aprendo una bella Accademia Italiana, che andava bene per carità, se in Italia tutti i marittimi avessero un posto di lavoro.

"L'Associazione", chiamata dalla Presidenza del Consiglio e dalla Commissione Europea Affari Marittimi, SDM Sindacato dei Marittimi, riformula quindi la propria proposta, e posizione ufficiale verso una tutela più mirata per marittimi italiani.

- **Tonnage Tax** - usare il denaro prima per dare i rimborsi ai lavoratori che ne hanno diritto, relativi ai corsi svolti dagli stessi nell'anno 2000.

Poiché questa norma è stata pensata per riportare sotto bandiera comunitaria le navi, e mettere in movimento il mercato del **lavoro marittimo comunitario**, e visto che l'agevolazione è fiscale quindi detto con parole povere entrate minori per lo Stato italiano, secondo noi nel testo si doveva così stabilire:

- *imbarco di minimo 2 Allievi, 1 coperta e 1 di macchina*
- *stabilire che minimo il 65% dell'equipaggio sia italiano (le agevolazioni le offre l'Italia, almeno un rientro in posti di lavoro appare opportuno) e il restante per lavoratori comunitari. Solo provando con documenti ufficiali che non si è trovato nessuno italiano e comunitario, parte del restante 35% può essere usato per impiegare extracomunitari. Per gli armatori che impiegheranno il 100% italiani, un ulteriore bonus. Questi sono dati chiaramente da valutare e su cui discutere, ma già siamo un passo in avanti rispetto all'attuale normativa*
- *prevedere l'obbligo di formazione diretta o mista, ma eliminare la opzione indiretta. Per la mista stabilire un minimo periodo nel quale deve essere obbligatorio imbarcare gli allievi (almeno 210 gg)*

Agevolazione fiscale vuol dire alleggerire la pressione relativa alle tasse, ma è chiaro che chi vuole usufruire di questa deve dare qualcosa in cambio almeno vicino a quanto fruito. Non si può dare una agevolazione e chiedere in cambio 1 solo posto di lavoro (allievo) o in alternativa un versamento di 22.732€.

- **Registro Internazionale** - che vengano effettuati controlli più mirati. Si ricorda che prima di arrivare all'impiego di extracomunitari, si deve provare di **non** aver trovato nessuno in Italia e Unione Europea. Chiediamo numero verde per favorire segnalazioni anonime da parte dei lavoratori, così da demotivare atteggiamenti impuniti, almeno in qualche realtà facilmente controllabile, e facilitare anche il lavoro delle stesse Capitanerie. Direte Voi, ma qualcuno potrebbe obiettare dicendo che le navi se non rientrano in porti italiani non possono essere controllate. Queste sono semplici **SCUSE e NON VOLONTA'** a contrastare certi comportamenti, e questo perché si potrebbe certamente stabilire per legge che le compagnie che applicano tale norma, depositino, ogni volta che sono modificate, le crew list, presso il Comando Generale delle Capitanerie di Porto. Ci sono le e-mail oggi, lo Stato



può ancora fare leggi, quindi ... (nella Tonnage Tax la telematica è usata, o no?) Così com'è oggi il registro internazionale sembra che il Governo si sia scaricato un po' le responsabilità, lasciando alle parti sociali il solo compito di controllare. Senza fare polemica o accusa, sarebbe il caso che lo Stato riprendesse il controllo della situazione, al massimo coadiuvato da tutte le parti sociali.

- **Controlli su procedure di imbarco e sbarco** - Per aggirare alcuni controlli, molti imbarchi e sbarchi avvengono in porti esteri. Si dovrebbe controllare specialmente quei casi quando tali operazioni avvengono in porti esteri poco prima del rientro della nave in Italia, o peggio poche ore dopo che questa abbia lasciato l'Italia. In questi imbarchi/sbarchi si cambia il personale italiano con quello straniero. Alcune volte questa procedura è dettata da necessità reali, ma spesso il motivo è ben altro. L'unico modo per controllare, è imporre l'invio telematico delle crew list aggiornate ad un ufficio che controlli questi documenti. Molti di questi dati sono già in possesso degli uffici preposti, i quali però hanno difficoltà nei controlli, forse per poca organizzazione. Non facciamo di tutta un'erba un fascio, e crediamo che molti armatori non avranno problemi a collaborare.
- **Costituzione rapida del collocamento gente di mare** - fornirebbe molti dati interessanti oltre che essere prima forma di tutela di lavoro per gli italiani. Magari **non** leggeremo più titoli di armatori devastati dal dolore nel dover assumere stranieri! Questo fornirebbe anche dati per valutare il reale peso della crisi del Crew Shortage, non come ora che i dati offerti sono solo stimati. Con questi dati poi si prendono decisioni su come agire per arginare questa crisi.
- **Agevolazioni fiscali (nostra proposta prot 985/2009 del 12 gennaio 2009)**
 - Permettere ai lavoratori marittimi di poter scaricare i corsi obbligatori dalla dichiarazione dei redditi;
 - Abolire la marca da bollo per presentare alle Capitanerie di Porto istanze relative a registrazioni a Libretto di Navigazione (esempio registrazione corsi, qualifiche professionali ect) o rilascio/rinnovo certificazione IMO
 - Riconoscere ai lavoratori marittimi che svolgono loro attività lavorative su navi con bandiera italiana stesso trattamento dei colleghi che navigano su navi battenti altra bandiera (es Panamense), e cioè svolti 180 giorni di imbarco riconoscere loro agevolazioni fiscali.
 - Ricevere atteso rimborso dei corsi obbligatori STCW frequentati nel 2000, 9 anni di attesa possono bastare, o no?
- **Rinnovo certificazioni IMO** D.M 23/7/2008, n 141 - leggere quanto già scritto precedentemente

Noi siamo marittimi, non abbiamo un "profitto" nel chiedere la correzione, l'aggiornamento di una legge o una forma di tutela del nostro posto di lavoro o un diritto, semmai perdono profitti altri, ma questo non influenza la nostra attività, e non dovrebbe influenzare neanche gli altri che devono tutelare i lavoratori e il settore marittimo. Gli armatori sono capaci a fare i loro interessi anche da soli, non sminuiamoli! Come abbiamo detto sanno usare benissimo le lacune delle leggi, e di chi è il compito di risolvere queste lacune?

Il Presidente degli Stati Uniti non ha demonizzato i paradisi fiscali, ai quali noi aggiungiamo le bandiere di convenienza, ma ha detto che l'uso di queste strade è facilitato dalle lacune legislative, quindi giustificare sempre tutto sostenendo che la colpa è del libero mercato, è solo volontà a non volerlo regolamentare. La libertà non è fare tutto in modo impunito o il non seguire le regole, anche ETICHE. Anzi la libertà è forse saper seguire le regole, ma queste devono essere giuste. Si dice che utopico è quel luogo dove la legge è anche giustizia, e purtroppo è vero, tuttavia è peggio prendere atto che l'Amministrazione da per scontato che la sua legge sia perfetta, e sulla base di questo non prende in considerazione il fatto che la si può migliorare. E' triste anche leggere la velata rassegnazione, nel dire quasi abbiamo fatto quel che si poteva, quindi non chiedete di più.

Noi però non crediamo nella rassegnazione in questo caso, e la motivazione che diamo a questo non voler fare di più è altra e come noi lo pensano anche i cittadini.

Anche noi sappiamo che il libero mercato, anzi ancor di più una globalizzazione negativa ha portato a questa situazione, ma a differenza di Lei Dottor Pujia non ci arrendiamo a questo. La soluzione è complessa, e se invece di cercare di isolarci avesse letto tutte le nostre istanze al Governo, avrebbe notato come non abbiamo mai detto il contrario, ma abbiamo anche affermato che alcuni provvedimenti possono essere presi, e uno Stato che tutela i suoi cittadini deve prenderli.

Ma se la cura è il decreto 30/11/2007, o una tonnage tax di questo tipo o peggio il non controllare il registro internazionale, state solo allungando l'agonia del paziente.

Lo ha detto Lei il mercato ha delle regole, quindi attenzione, senza avere dati certi su cosa sia il crew shortage, ad aprire i cancelli senza un controllo, soprattutto in carriere con gerarchia piramidale. Le regole valgono anche per Voi.

Lei ha risposto alla nostra, soffermandosi su pochissimi punti, ha distorto quanto da noi affermato, ha evitato di trattare l'argomento rinnovo IMO ripetendo una cosa banale e scontata, ma soprattutto ha elogiato per



l'ennesima volta un decreto che oltretutto in questo contesto per noi era marginale (anche se legato alla Tonnage Tax!). Si è fermato cioè sul concetto di formazione, ma tutelare vuol dire anche altro.

Guardiamo la realtà oltre la formazione o le leggi da Lei sapientemente elencate. Aumento dell'uso di bandiere di convenienza (no comodo), diminuzione delle tabelle di armamento (dimezzate negli anni), aumento affaticamento e stress (ci sono studi di Università, nel nostro sito li trova). Diritto al voto negato, legge dell'amianto FERMA da anni. Nessuna agevolazione fiscale (vedi proposte avanzate da noi al Ministro Tremonti). Nessuna agevolazione sulla pensione, se non minima! (andate a vedere i nostri colleghi francesi come sono trattati). E' stata aperta una Accademia Italiana a Manila per formare marittimi per navi italiane.

Altro esempio perché tutto va bene: si doveva abrogare il **Regio Decreto** legge 14 dicembre **1933**, n.1773: «Accertamento dell'idoneità fisica della gente di mare di prima categoria» e stabilire i nuovi requisiti di idoneità, a che punto siamo?

Quindi solo perché siete riusciti ad organizzare un corso IFTS siete così soddisfatti? Ha ragione, visti questi risultati è strano che i marittimi si lamentano. Se noi a bordo avessimo dato questi risultati, le compagnie ci avrebbero buttato fuori e non le diciamo come.

“Codesta Associazione” (anche se abbiamo una sigla **SDM** e nome **Sindacato dei Marittimi**, e non chiamare per nome l'interlocutore è segno di poco rispetto) non fa politica, non trattiamo le leggi per numeri o per concetti politici, non le riteniamo errate a seconda di chi le firma. **La politica la lasciamo ad altri, sperando che la sappiano fare**, noi cerchiamo di tutelare chi queste norme le deve prima di tutto rispettare e purtroppo sempre più spesso subire. Noi egregio Dottor Pujia lavoriamo con gli Uomini, noi li dobbiamo guardare negli occhi quando entrano nei nostri uffici non asettici alla realtà, e diciamolo ai sentimenti compresa la rabbia. Noi dobbiamo guardare negli occhi l'uomo che ha vinto un tumore e ci dice: “forse era meglio il contrario perché mi hanno CANCELLATO tutto quello che ho fatto nella mia vita. Dovrei iniziare da zero, ma anche se volessi seguire il decreto è impossibile. Ho chiamato il Ministero le Capitanerie e niente, oltretutto ognuno mi dà informazioni diverse.”

Noi dobbiamo guardare negli occhi il ragazzo diplomato al Nautico che ha speso denaro per i corsi (solo per poter presentare un C.V. e richiesta d'imbarco), e viene da noi e dire: “ma dicevano che c'è lavoro, invece non trovo un buco e quando mi rispondono mi dicono entra all'Accademia perché noi imbarchiamo solo questi cadetti, e aprono il settore a tutti i diplomi quando neanche noi troviamo lavoro”. Ci sono fortunatamente compagnie che ancora prendono i soli diplomati nautici, ma la realtà non è quella da Voi raccontata, inserirsi è molto difficile e vendere illusioni sociali è pericoloso.

Abbiamo mozzi e giovanotti che iniziano a venire dicendoci: “non solo dicono che imbarcano solo filippini, ma ora ci consigliano di fare il corso 500 ore, perché da ufficiali troveremo lavoro” la domanda è se dopo questo corso non entrano nell'accademia o non trovano imbarco, che fanno? Gli abbiamo fatto perdere tempo e denaro? E se per tanti motivi non hanno un diploma? Volete far diventare tutti Ufficiali! Ci perdoni la malizia, ma se eravate sicuri che è pieno di imbarchi, come mai nella tonnage tax non siete partiti come da noi proposto?

Noi dobbiamo guardare negli occhi chi aspetta i rimborsi dal 2000, o quelli che oggi vengono da noi e si domandano come mai possono scaricare dalla dichiarazione dei redditi il nuovo TV con decoder, ma non dei corsi costosi per poter lavorare, corsi obbligatori, e a spiegarli il perché vorremmo vedere Voi, ma non dallo studio televisivo. O spiegarli perché poi sempre per lavorare lasciano 40-50€ in marche da bollo per farsi mettere un timbro dietro al certificato relativo al corso già pagato migliaia di euro.

Sapete cosa sia stare su una nave multi-etnica? Sapete che si formano comunità a bordo? Sapete che sempre più spesso i Comandanti vengono messi in discussione magari dal Direttore di Macchina Ucraino o di altra nazionalità che si forma la sua comunità a bordo? Sapete che molti Comandanti, Direttori, Ufficiali e Nostromi italiani in tali situazioni sono soggetti di minacce di morte?

Ogni volta che si parla dei problemi del settore si imputano questi alle leggi del libero mercato, alla globalizzazione e infine all'IMO. Per i primi due colpevoli sembra non abbiate soluzione, per quanto riguarda l'IMO quello che ci colpisce è che tutto ciò che questa Organizzazione dice su alcuni argomenti non venga da nessuno recepito, ne dagli armatori ne dagli Stati. Un esempio, l'IMO suggerisce di evitare equipaggi multi-etnici, ci sarà un motivo?

Come si fa a non essere orgogliosi di questo Paese, quando si legge che su nave italiana su 21 persone, italiane sono solo 2! Anzi, viene quasi da chiedersi, ma come si permettono questi 2 italiani a stare ancora a bordo. IL LIBERO MERCATO NON E' QUESTO, SEMMAI QUESTO E' UN MERCATO MARCIO.

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu



Al Dottor Pujia facciamo un esempio come l'Europa abbia in modo "raffinato" tutelato i cittadini comunitari. Ha imposto che il Comandante della nave (chiaramente di bandiera comunitaria) non possa essere extracomunitario, ma con tale imposizione per motivi di sicurezza neanche il Primo Ufficiale potrà esserlo almeno che non se ne imbarchino 2 di cui uno comunitario. Questo perché qualora il Comandante fosse impedito a fare il suo lavoro, il Primo passerebbe al comando.

Perché abbiamo fatto questo esempio? Semplice perché prima di tutto siamo in Europa, ma soprattutto perché se vero che non si possono obbligare gli armatori a seguire certe "leggi" si possono comunque fare azioni che arginano certi fenomeni.

E' chiaro che queste azioni poi possono comunque essere eluse, ma la somma di queste se ben mirate e con una regia, ostacolerebbe molti degli attuali comportamenti, dovuti alle lacune legislative ed ad una politica, nei migliori dei casi, arrendevole.

Non vi abbiamo costretti noi a fare questo mestiere, anzi in alcuni casi, e qui ci riferiamo ai Ministri, siete Voi che siete entrati nelle nostre case con lettere, attraverso i media a chiederci il voto (anche se i marittimi ancora non hanno garantito questo diritto), lo avete voluto voi. A noi non interessa il perché, può essere un motivo nobile come puramente economico, a noi interessa che poi facciate quanto promesso, ma soprattutto visto che a chiedere siete stati precisi e puntuali, ora avete l'obbligo di ascoltare i problemi e risolverli.

A differenza di molti altri, SDM Sindacato dei Marittimi non fa pubblicità, ma chi vi aderisce lo fa per passa parola, dopo aver seguito la nostra attività, partecipandovi. Ai nostri iscritti non gli viene prelevata quota dalla paga. Loro scaricano un modulo, lo compilano effettuano un versamento, CI SCELGONO IN MODO CONSAPEVOLE E SENZA ALCUNA NOSTRA PUBBLICITA'.

Questo lo diciamo non perché troviamo sminuente essere chiamati Associazione (che pensi Dottor Pujia ci avrebbe portato ancora più iscritti perché i marittimi dei sindacati non si fidano più) ma perché non si è Sindacato solo facendo sciopero, manifestazioni o firmando accordi e contratti. Si è sindacato per il lavoro che si fa, infatti "l'accertamento dell'esistenza delle OO.SS., nell'attuale struttura dell'ordinamento, comporta non già l'indagine su documenti che abbiano efficacia costitutiva della personalità, bensì, **la rilevazione in fatto della concreta attività che viene svolta nel campo di interessi che è proprio di questo tipo di associazioni.**" Non lo scriviamo a Lei Dottor Pujia, ma a tutti quelli che seguono la nostra attività. Sappiamo che è messa in circolo la voce che SDM addirittura non esiste, qualche "sindacalista" dice che non contiamo niente e facciamo solo caos, una compagnia invitava diplomaticamente i suoi lavoratori a "non aderire con noi" poiché non firmatari di contratti. Contano le azioni, tutto il resto è scenario, contorno. Si possono avere lustri e lustrini, questo poco conta perché finiti i fuochi d'artificio i lavoratori giudicano la realtà dei fatti, e poco importa se chi ti tutela sia Sindacato, Associazione o Comitato.

Questo è il nostro modo di fare attività sindacale. Lo sciopero, la manifestazione passano, trovano il tempo che trovano e non solo, nel nostro settore tolta la realtà Tirrenia o Stretto di Messina lo sciopero è impensabile e non attuabile. Quello che facciamo noi invece resterà, e nessuno riesce a distorcere quanto da noi fatto, perché pubblico.

Nell'ultima frase Lei Dottor Pujia ci riprende facendo notare che l'Amministrazione ha come primario obiettivo la tutela dei lavoratori italiani, purtroppo da come ha risposto, e cioè evitando di entrare nel merito di quanto da noi scritto, e avendo tentato di distorcere quanto da noi detto dal 2007 a oggi, ci sembra **per ora** poco credibile quanto da Lei affermato. Non è credibile perché non ha mostrato neanche un interesse ad approfondire l'argomento, che invece **ha messo agli atti senza dubbio alcuno.** Esattamente il contrario di quanto fa chi ha come primario obiettivo la tutela dei lavoratori.

Chi tutela, soprattutto **chi ha la responsabilità non il potere**, di intervenire direttamente deve essere il primo ad analizzare obiettivamente e severamente ogni norma. Deve essere soddisfatto di avere cittadini che gli segnalano problemi, che al tavolino è chiaro non possono essere preventivati. (anche se in alcuni casi, si potrebbe, basta conoscere la realtà)

Invece vediamo come Lei subito ha preso le distanze, si è messo nella difensiva e questo egregio Dottor Pujia è un comportamento negativo, e pur non conoscendola questo ora ci solleva dubbi.

Noi se avessimo ricevuto una istanza come quella da noi scritta, avremmo detto senza metterci sulla difensiva vediamo cosa possiamo fare per migliorare ulteriormente la situazione, vediamo di ascoltare come mai la legge nella realtà è difficilmente applicabile. **Vediamo come facilitare i cittadini nell'espletare tali pratiche.** Avremmo pensato, meno male che qualcuno ci segnala queste lacune. Avremmo pensato che l'infallibilità forse la ha solo il Papa. Non avremmo mai alzato il ponte levatoio. Ora detto questo se a noi ci ponessero la domanda chi

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu



tutelate, noi sappiamo dire esattamente, senza dubbi chi tuteliamo, lo possiamo provare. Chi leggerà invece questa Sua risposta, chissà che giudizio darà.

Perché visto che si è voluto distorcere il nostro punto di vista, quello per il quale molti marittimi hanno aderito con noi, e noi a differenza di altri la nostra parola la manteniamo, non solo metteremo questa pubblicamente nel sito come sempre fatto, ma la metteremo al pubblico giudizio. Saranno i marittimi, i cittadini a giudicare ognuno di noi, Voi Amministrazione e noi Associazione sindacale.

Quando scriviamo una proposta non abbiamo l'arroganza di dire, questa è la soluzione. Potremmo anche errare ma in tal caso a differenza di altri ci metteremmo subito al lavoro con i dati giusti acquisiti per vedere quanto si possa migliorare l'argomento.

Poiché la nostra istanza prot. 1015/2009 del 18/04/2009 la inviammo anche al Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi e Ministri in indirizzo, per correttezza ne inviamo copia, e invitiamo il Presidente a soffermarsi sulle mail in allegato, poiché non può essere che tutti i cittadini che denunciano delle situazioni sono ipocondrici, probabilmente le leggi hanno lacune.

Porgiamo cordiali saluti e buon lavoro.

Presidente Sindacato dei Marittimi
Ufficiale di Navigazione
Mauro MARINO



Sindacato dei Marittimi

Labour Union Of Maritime

Presidenza e Segreteria Nazionale

Roma, 29 gennaio 2010
Prot. 2103/2010/PR



Egregio Presidente del Consiglio
Onorevole Silvio BERLUSCONI
Presidenza del Consiglio dei Ministri Palazzo Chigi
Piazza Colonna, n° 370
00187 - ROMA

Egregio Dottor
Antonio TAJANI
Vice President of European Commission
Rue de Loi 200
Bruxelles 1049 - BELGIO

Egregio Ministro dell'Economia e delle Finanze
Giulio TREMONTI
Via XX Settembre, 97
00187 - ROMA

Egregio Ministro del Lavoro, Salute e Politiche Sociali
Maurizio SACCONI
Via Veneto, n° 56
00187 - ROMA

Egregio Ministro Dei Trasporti
Altero MATTEOLI
Piazzale di Porta Pia, n° 1
00198 - ROMA

Oggetto: tutela lavoro marittimi italiani.-

Egregio Presidente del Consiglio, Egregio Vice Presidente CE, Egregi Ministri,

era il 18 aprile 2009 quando con nostra protocollo n° 1015/2009/PR scrivevamo a Codesto Governo chiedendo azioni mirate alla tutela del posto di lavoro per marittimi italiani, ricevendo a questa nostra nota risposte molto deludenti .

Ci veniva "rammentato" come il libero mercato impedisca l'obbligo d'imbarco di personale italiano, cosa che sappiamo molto bene, e con l'occasione rammentiamo anche come grazie però a leggi come Registro Internazionale e Tonnage Tax gli unici ad avere profitti siano stati gli armatori.

Ci veniva rammentato come questo Governo e quelli precedenti puntavano alla formazione, però tacendo nella più totale indifferenza quando noi del SDM Sindacato dei Marittimi proponevamo una Accademia Europea a corso universitario. Tutti avete taciuto, voi che governate lo Stato e gli armatori, solo l'Europa ha invece apprezzato tale proposta.

Ci veniva rammentato come le tabelle d'armamento le decidano i sindacati confederali, e ci chiediamo se questa situazione è potere di tre sigle sindacali e Confitarma o debolezza dello Stato.

Elencare poi tutte le altre nostre note è inutile, quindi vediamo cosa ora gennaio 2010 dobbiamo prendere atto dai lavoratori. NULLA E' CAMBIATO, MOLTI NON TROVANO IMBARCHI PERCHE' SOSTITUITI DA **EXTRACOMUNITARI**.

Noi del Sindacato dei Marittimi veniamo isolati perché abbiamo il coraggio di denunciarvi queste realtà. Non ci interessa questa azione contro di noi, **non occulteremo mai la realtà** per essere chiamati a certi tavoli. Continueremo ad essere la voce fuori dal

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office

via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)

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

www.sindacatomarittimi.eu - Posta Elettronica Certificata presidenza@pec.sindacatomarittimi.eu



coro, finché qualcuno avrà la volontà di andare a fondo a queste nostre segnalazioni.

I marittimi italiani faticano moltissimo a trovare imbarco, parliamo di persone che svolgono questo lavoro da 20 anni. Dalla Romania veniamo informati che compagnie italiane stanno sostituendo anche lavoratori rumeni, perché ormai europei non convengono più. In Nord Europa stanno sbarcando personale comunitario per sostituirlo, e parliamo di comandanti. C'è il crew shortage ma si licenzia? C'è crew shortage e non si trova imbarco? Come vedete il fenomeno è preoccupante, e più si trovano scuse per non affrontarlo e più arriveremo a breve ad altre crisi.

Si parla di lotta ai paradisi fiscali, stranamente solo noi del SDM Sindacato dei Marittimi parliamo, anzi chiediamo una azione per contrastare bandiere di convenienza (Panama è paradiso fiscale e bandiera di convenienza) che non sia solo la Tonnage Tax.

Il 20 novembre 2009 chiamati dalla Commissione Europea siamo andati a portare il nostro contributo per il futuro libro bianco per la politica dei trasporti, e a livello europeo nessuno ha avuto paura a dire **"occorre tutelare i lavoratori europei"**, nessuno si è nascosto dietro il libero mercato.

In Italia siamo arrivati che la CONFITARMA se non vede nella finanziaria agevolazioni, minaccia di cambiare bandiera alle sue navi. Strano, e permetteteci di dirlo, poiché noi non siamo imprenditori o armatori, ma ogni loro convegno vantano capacità, coraggio, sfoggiano quanto influenzano il PIL. Accusano lo Stato di incapacità sullo gestire la Tirrenia (*non hanno tutti i torti*) tuttavia però loro chiedono agevolazioni su agevolazioni. Sia chiaro, se agevolare l'armatore non portasse solo guadagni agli stessi, potevamo accettarlo poiché se l'armatore ha "buona salute" dovrebbero stare bene anche i lavoratori. La stranezza è proprio in questo, i lavoratori vivono moltissimi problemi d'impiego, mentre il settore marittimo, e lo dicono loro (Confitarma) è in costante crescita.

Il problema non è il libero mercato, questo è solo una scusa per non voler trovare soluzioni. Anzi, oggi dobbiamo dire non solo azioni per tutelare il lavoratore italiano ma europeo, senza avere timori nel dire questo. Se le leggi fossero giuste, nessuno dovrebbe temere né il collega europeo né l'extracomunitario. Si parla di comandante europeo, bene credete veramente che un armatore italiano su nave battente bandiera italiana prenderà, ad esempio un comandante francese, che gli costa di più?

Noi stiamo sostenendo realtà nelle Filippine per far capire a quei marittimi che devono rivendicare i loro diritti quando lavorano per gli europei, anche salariali, perché noi del SDM Sindacato dei Marittimi non temiamo la concorrenza quando corretta. Se il marittimo extracomunitario costerà alle compagnie come l'italiano (o europeo) allora l'unico motivo per scegliere l'uno o l'altro sarebbe la meritocrazia. Proprio per questo proponiamo la European Merchant Marine Academy, per rendere competitivi i nostri giovani.

E' vero il libero mercato pone limiti, nasce da una globalizzazione marcia, dove anche l'uomo è merce. Noi però riteniamo che si possano fare norme che scoraggino certi atteggiamenti o peggio sfruttamenti. Crediamo che norme giuste affiancate da seri percorsi formativi risolverebbero moltissimi problemi.

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office

via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)

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

www.sindacatomarittimi.eu – Posta Elettronica Certificata presidenza@pec.sindacatomarittimi.eu



Stanno nascendo dei comitati di lavoratori marittimi, che sono prova che quanto SDM Sindacato dei Marittimi vi denunciò è reale, e cioè i lavoratori italiani non trovano più con facilità imbarchi e che gli equipaggi di navi anche con bandiera italiana hanno pochissimi membri dell'equipaggio italiani.

Cosa fare? Con coraggio e serietà invece che negare il problema o trovare scuse o peggio scaricare barile iniziare a trovare soluzioni con l'obiettivo di:

- contrastare le bandiere di convenienza con azioni fiscali non ancorate alla tonnage tax e aumentare controlli sulle navi nei porti comunitari. Secondo noi di SDM Sindacato dei Marittimi questo anche in sinergia con l'Europa, iniziando anche con il ratificare la Maritime Labour Convention 2006;
- rivedere le tabelle di armamento, partendo che parlando di sicurezza non debbano esserci "poteri" squilibrati in tavoli di lavoro. Stabilire tabelle di armamento con lo scopo di diminuire stress e affaticamento, aumentare la sicurezza prevedendo squadre d'intervento numericamente adeguate tenendo presente la situazione peggiore da dover gestire. Rendere partecipi anche ingegneri navali in tale studio. Tenere presente l'aspetto umano come ad esempio l'aspetto sociale di bordo, poche persone poca comunicatività e svago;
- analizzare i veri effetti generati dal Registro Internazionale e Tonnage Tax per valutare come migliorarne il raggiungimento degli obiettivi preposti tutelando i posti di lavoro e non accettando solo i profitti armatoriali come risultato positivo.
- tenere presente che la multi etnicità, valore umano importantissimo, è anche però in condizioni particolari un problema sia per la sicurezza a bordo che della navigazione e troppo spesso culturale. Non voler tenere presente questo argomento è da immaturi e irresponsabili. La stessa IMO consiglia equipaggi culturalmente, e se possibile linguisticamente, omogenei.

Questa è ulteriore dimostrazione che trattare un singolo problema porta parallelamente a risolverne altri. Tutela posti di lavoro può portare ad avere tabelle di armamento con maggior numero di persone, che diminuiscono l'affaticamento e lo stress aumentando la sicurezza e salvaguardia di vite umane. Una maggiore richiesta di professionisti chiede un percorso formativo di qualità e torna in gioco la costituzione dell'Accademia Europea della Marina Mercantile che aumenterebbe la professionalità e con il tempo risolverebbe la crisi del crew shortage. Un ostacolo le bandiere di convenienza riporterebbe ad una corretta competizione.

Utopia? NO, semplicemente una grande sfida paradossalmente generata da una passata globalizzazione negativa.

E' chiaro occorrono politici coraggiosi per fare scelte non popolari, o meglio non popolari per chi abituato fino ad oggi a fare i propri comodi.



Possiamo quindi negare l'esistenza del problema. Possiamo trovare scuse come il libero mercato. Possiamo fare finta di combattere i paradisi fiscali dimenticando le bandiere di convenienza. Possiamo far finta di stupirci ad ogni sinistro dovuto ad errore umano, per dare colpe a vicenda e fare scioperi. Possiamo continuare a fare studi sull'affaticamento e stress. Possiamo continuare a vantare mediocri risultati, o potremmo invece tutti affrontare il problema. Se non lo faremo il futuro sarà che quando gli attuali extracomunitari costeranno come gli europei si imbarcheranno i nativi del Chad (che non ha coste!) invocando il crew shortage forse tra i marittimi filippini. In passato illudendoci abbiamo permesso scelte armatoriali che hanno dato come risultato il crew shortage, oggi possiamo impedire il nascere di altre future crisi o generarne di nuove.

Con l'occasione porgiamo cordiali saluti

Il Presidente
Ufficiale di Navigazione
Mauro Marino