



Sindacato autonomo del settore ittico ed agroalimentare

L'ultimo decennio ha visto un incremento del traffico marittimo sia nel cabotaggio mediterraneo che sulle rotte oceaniche in particolar modo verso l'estremo oriente.

Il settore in continua evoluzione si è aperto ad un maggior rispetto dell'ambiente sia con la costruzione di navi più tecnologiche (pannelli solari e batterie) che con l'impianto su navi datate di sistemi di pulizia dei gas di scarico (*scrubber*) o con l'impiego di carburanti più efficienti e meno inquinanti.

Si è anche cercato di migliorare il trasporto via mare intervenendo sui porti e rispettive infrastrutture al fine di rendere più rapide le operazioni commerciali, aumentare le aree di stoccaggio del carico ed agevolarne il rapido smistamento.

Sembra invece che poco conto si sia tenuto del fattore umano, ovvero dell'equipaggio che dà vita ad una nave, tant'è che si sta affrontando un periodo di marcata carenza di personale navigante. Paradossalmente, nonostante la ratifica della Convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006, che racchiude tutte le normative internazionali mirate a migliorare la formazione, la sicurezza, la contrattualistica, la qualità della vita a bordo dell'equipaggio con riferimento al vitto, agli alloggi, ai locali ricreativi, al contatto con i familiari, ai periodi di imbarco, ai periodi di riposo etc.etc., nella pratica non ci sono stati interventi concreti per migliorare le condizioni di vita del personale navigante ed attirare nuovi lavoratori in un settore che può offrire tante opportunità. Le differenze tra la qualità di vita a terra e quella a bordo sono sempre più evidenti e dissuadono i giovani dall'intraprendere la loro carriera sul mare. Ecco alcuni esempi:

1. Stagionalità di gran parte dei lavoratori marittimi. In effetti il periodo di lavoro dipendente, ed i rispettivi benefici, è limitato ad ogni singolo imbarco;
2. Mancanza di periodi di Imbarco regolari con certezza delle date di imbarco e sbarco per poter organizzare la propria vita familiare;
3. Quantità e qualità del riposo a bordo anche in considerazione delle diverse condizioni che ne ostacolano la regolare fruizione: mare agitato, manovre di ormeggio e disormeggio che, salvo per il trasporto passeggeri, non avvengono quasi mai ad orari programmati, operazioni commerciali che diventano sempre più rapide e necessitano della costante presenza di gran parte dell'equipaggio. La breve sosta nei porti comporta anche l'impossibilità di godere di adeguate franchigie passando la quasi totalità del periodo di imbarco nel ristretto ambiente nave;
4. Limitatamente alle navi adibite a trasporto passeggeri, dove gran parte degli spazi sono a questi dedicati, gli alloggi equipaggio dei comuni, seppure a norma di legge, sono inadeguati alla convivenza di più persone;
5. Mancanza di un servizio Internet adeguato e gratuito che consenta anche in navigazione di interagire con familiari e conoscenti tramite i "social" più comuni;





Sindacato autonomo del settore ittico ed agroalimentare

6. Mancanza di cibi freschi (inevitabile sulle tratte oceaniche), ma a volte anche scarsa capacità a prepararli da parte dei cuochi di bordo che spesso non sono facilitati nel loro compito non essendo in grado di cucinare per le diverse etnie presenti sulla stessa nave;
7. Il costo non indifferente, che spesso ricade sul lavoratore, dell'addestramento mirato al conseguimento ed al continuo aggiornamento dei certificati di abilitazione necessari per l'imbarco.

Il Sindacato non ha mai fatto proprie queste problematiche riconducibili al Welfare. Forse ha erroneamente ritenuto che la sua principale attività fosse la contrattazione per gli adeguamenti retributivi a livello nazionale e che questo bastasse a mantenere il contatto con i marittimi. Ma anche in questo non ha ottenuto risultati soddisfacenti, se è vero che per alcune figure più richieste (es. Direttore di Macchina, Primo di Macchina, Ufficiale Elettrotecnico) buona parte dei comunitari ma anche extracomunitari come Filippini, Indiani ed Ucraini godono di una retribuzione netta superiore a quella dei parigrado Italiani. Resta anche incomprensibile, in un periodo di mancanza di personale, la qualifica di 3° Uff. le Junior: un ufficiale a tutti gli effetti al quale viene per il primo anno ridotta la paga senza alcun motivo condivisibile.

Sicuramente un sindacato più attento alle specifiche esigenze del settore potrebbe contribuire alla salvaguardia di una attività lavorativa, quella del personale navigante, diversamente destinata ad essere progressivamente abbandonata dagli italiani.

