Trasporto marittimo

Il lavoro della Fit-Cisl per formare e diffondere la cultura sindacale

di **Remo Di Fiore**

In campo internazionale la nostra Federazione ha acquisito una buona notorietà nel cluster marittimo, in particolare nell'ambito delle regole che sovraintendono al lavoro dei naviganti. Ci riferiamo soprattutto alla convenzione Mlc 2006 che è stata costruita a Ginevra in sede Ilo, l'agenzia delle Nazioni unite per il lavoro, da un gruppo ristretto di sindacati, governi e armatori, gruppo in cui la Fit-Cisl era presente. Il lavoro è stato fruttuoso e lo dimostra il fatto che quel compendio di regole è stato approvato da tutti i governi con la sola astensione, peraltro per motivi procedurali loro interni, di Venezuela e Libano. Come abbiamo avuto occasione più volte di dire la Mlc 2006 è l'unico esempio nel mondo dell'industria ove sono fissate condizioni di lavoro,salariali e persino abitative (cabine e spazi ricreativi a bordo) nonché di welfare per una categoria. Ciò indipendentemente da nazionalità, razza, colore,religione e genere.

In aggiunta la Fit-Cisl ha giocato e sta giocando un ruolo fondamentale nella contrattualistica dei marittimi a livello internazionale e questo è un altro aspetto che, dovendo esser trasmesso nel cluster marittimo, fa sì che il nostro apporto conoscitivo venga richiesto da molti enti, università o associazioni. Lo stesso dicasi per alcune altre materie quali Registro internazionale e cabotaggio.

Per fare un esempio relativo al cabotaggio, ogni tanto, specie in occasione del cambio del loro presidente, vi sono tentativi di gruppi armatoriali per azzerare il Jone's Act, ovvero le regole protezionistiche che riservano agli Usa l'attività cabotiera lungo le loro coste e isole. In quelle occasioni il sindacato statunitense ha sempre chiesto a noi, anche attraverso la Etf, di fornire un contributo a sostegno della loro ferma opposizione e spesso di parlare anche ai loro marittimi perché fronteggino uniti il tentativo. Negli anni scorsi mi è capitato a Washington di parlare a Capitol Hill a centinaia di loro lavoratrici e lavoratori sui rischi della liberalizzazione incontrollata del cabotaggio.

La Fit-Cisl ha giocato e sta giocando un ruolo fondamentale nella contrattualistica dei marittimi a livello internazionale

Un altro importante apporto della Fit-Cisl c'è stato in occasione dell'istituzione del Registro internazionale in Turchia. In quell'occasione i sindacati turchi Tds e Der chiesero un supporto all'Itf che, a nome della Fit, mi inviò ad Ankara per dialogare con il governo turco e in particolare per orientarlo su soluzioni che non fossero penalizzanti per i marittimi di quel paese.

Recentemente in una disputa tra il governo brasiliano e la Ila, Associazione internazionale armatori navi crociera, il Direttore generale del Ministero di quel paese, prima di decidere quali e quante norme regolanti il cabotaggio in acque brasiliane andassero applicate alle navi da crociera, chiese alla Ila di avere un incontro con un sindacalista per meglio verificare le condizioni di lavoro a bordo alla luce della Mlc 2006. Le regole brasiliane applicate, in particolare per gli orari di lavoro e la giornata di riposo a

bordo (8 ore di lavoro per 6 giorni alla settimana senza O/T, cioè gli straordinari, e la domenica riposo di tutto l'equipaggio a bordo), avrebbero allontanato le navi da crociera da quell'area, quando la Mlc prevede limiti di ferie e riposi più flessibili per la specificità del lavoro sulle navi da crociera. La convenzione per esempio prevede - proprio per non fermare la nave per un giorno in mezzo al mare - che i giorni di riposo, che sono comunque retribuiti, possono essere goduti allo sbarco. Per questo mi recai a incontrare il Direttore a Bahia contribuendo, testi alla mano, a

creare condizioni di accettabilità operativa per Ila e per il governo brasiliano e mantenere navi Costa ed Msc in quel mercato, il che significa più navi e più posti di lavoro. Questi sono solo alcuni esempi di come la nostra Federazione venga coinvolta spesso in ruoli delicati ma comunque di grande visibilità.

Tornando ora a momenti più recenti vediamo altre iniziative. A partire dalla emanazione della Mlc 2006 siamo stati invitati alla scuola di formazione Ilo di Torino a tenere lezioni in particolare sulle diverse tipologie contrattuali della Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl aderisce. Ai corsi partecipano ufficiali del port state control (Psc) e dell'amministrazione di vari paesi. Infatti chi, è chiamato a verificare la corretta applicazione della Mlc, deve verificare che le norme del contratto Itf siano rispettate, considerando anche che queste sono fissate in un accordo tra armatore e sindacato.

Inizialmente, prima dell'entrata in vigore della convenzione (nei due anni dati ai singoli paesi per inserire le norme nella loro legislazione), le stesse lezioni le abbiamo tenute a responsabili di Registri navali, in particolare il Rina, in quanto è previsto che un paese possa affidare la certificazione di "compliance" a un Registro di classificazione.

Venendo a situazioni più recenti nel giugno del 2016 sono stato invitato dall'Università di Glasgow per una conferenza su "Competitive tendering" ovvero sulle gare per la privatizzazione dei trasporti marittimi. In Scozia la materia è di competenza del governo locale. L'ateneo aveva esigenza di conoscere o meglio far conoscere agli studenti di Economia gli aspetti di un processo che in Italia abbiamo vissuto prima con la privatizzazione di Finmare e poi del gruppo Tirrenia. È stata una esperienza importante anche per comprendere il punto degli economisti dell'Università, che debbo dire sono stati del tutti contrari al fatto che il governo scozzese mettesse a gara il cabotaggio in particolare.

Il 5 ottobre scorso sono stato chiamato a partecipare a una giornata di studi su "I profili internazionalistici del lavoro marittimo" presso l'Università di Torino. Il tema che ho svolto è "La contrattualistica internazionale e il ruolo della Itf".

Di più lunga durata sarà un prossimo impegno cui siamo stati chiamati dal Lloyd Register e dall'Università di Trieste. L'idea è partita da Fincantieri che lamenta la scarsa conoscenza dei neo ingegneri assunti in materia di Imo, Ilo, Marpol. Per questo stanno lavorando a un master da offrire a livello europeo ai neolaureati all'interno dell'Unione europea. Si tratta di un "Advanced Master" della durata di 1.500 ore a partire da ottobre 2017. Noi saremo chiamati a sviluppare il tema "Principle of decent work at sea. Mlc 2006". Questo all'interno del modulo 10 definito come "Operational Safety and Security".

In ultimo mi preme ricordare le lezioni che il Coordinatore Itf tiene regolarmente agli allievi dell'Accademia Marina mercantile di Genova sulla contrattualistica internazionale e il ruolo della Itf oggi fondamentali per il lavoro del futuro ufficiale. Nel contempo chiaramente ciò contribuisce ad avvicinare i futuri quadri della marina mercantile al sindacato.

Concludo sottolineando il fatto ancora una volta quanta sia alta la credibilità - e quindi il ruolo - della Fit-Cisl nel cluster marittimo. Per contro spesso ciò non è conosciuto all'interno della nostra Federazione.