

Lo stato dell'arte della formazione nautica e alcune proposte per l'intervento della regione.

Premessa:

Il recente riordino degli istituti tecnici ha, di fatto, abolito gli Istituti Nautici così come li conoscevamo, si è avuto un ridimensionamento delle ore d' insegnamento anche nelle materie professionalizzanti: 1) eliminazione delle esercitazioni marinaresche

2) riduzione delle ore di meccanica ed impianti (6 ore settimanali nel triennio) e di navigazione(7 ore settimanali nel triennio)) senza considerare la riduzione delle ore della docente d'inglese e di madrelingua che aggraverà la situazione sulle già scarse competenze linguistiche degli alunni. Tutto ciò determinerà una riduzione della possibilità della scuola di rispondere alle esigenze formative richieste dal mercato del lavoro per i futuri ufficiali della Marina Mercantile.

La situazione precedente già non era sufficiente poichè le prescrizioni internazionali stabilite da S.T.C.W '95 e le censure operate dall'E.M.S.A. (European Maritime Safety Agency) al governo italiano sulla formazione dei giovani che desiderano intraprendere la carriera del mare evidenziavano un deficit formativo che poneva seri problemi tanto da prevedere la necessità di una revisione e di un potenziamento del percorso proposto dall'istituto tecnico nautico.

Con il riordino, la situazione è peggiorata poichè la riforma, che risponde ai bisogni posti nelle competenze dello stato (istruzione), inciderà sui contenuti professionalizzanti, settore di esclusiva competenza regionale (formazione professionale).

Ci troviamo, dunque, in una situazione in cui la scuola non garantirà, sotto l'aspetto della formazione, nè un' adeguata preparazione, nè i titoli richiesti (corsi di preimbarco) per l'avviamento al lavoro dal settore della Gente di Mare. Resta irrisolto, inoltre, il problema dell'allievo spesso considerato un peso per l'armatore e la necessità dell'anno di navigazione necessario per entrare nei ruoli degli ufficiali di bordo.

Questo deficit formativo, che si aggiunge al deficit dei corsi preimbarco, costituirà un problema serio per la spendibilità lavorativa del diploma; esso è un deficit tutto professionale per colmare il quale è necessario l'intervento dell'ente preposto alla formazione professionale : la Regione.

Ciò premesso e considerato, si propone di valutare l'opportunità di istituzionalizzare un corso di formazione da inserire nel piano Regionale dell'offerta Formativa di durata 18-24 mesi da gestire all'interno degli istituti nautici (molti dei quali sono centri di formazione regionale autorizzati e riconosciuti) che implementi il corso di ordinamento con segmenti formativi professionalizzanti e che offra agli alunni, **orientati a scegliere il lavoro marittimo**, l'acquisizione di tutte le certificazioni previste dal codice della navigazione accompagnati da stage formativi a bordo fortemente caratterizzati da esperienze di alternanza scuola-lavoro ; esperienze che consentano il loro immediato impiego nel settore.

In concreto si propone di porre a carico della regione tramite il FSE (7x 33= 230 ore) di formazione teorica di meccanica o navigazione (pari alle ore sottratte dal riordino dei cicli) e 20 ore di cultura marinara per recuperare la formazione professionale sottratta agli alunni; 100 ore destinate allo svolgimento dei corsi di preimbarco da gestire a scuola o in convenzione con i centri autorizzati dal ministero delle infrastrutture, da svolgere in corsi pomeridiani paralleli all'anno scolastico del

penultimo / ultimo anno, aperti agli alunni che dichiarano la volontà di intraprendere la carriera del mare . Acquisito il diploma, **nell'ambito di convenzioni/accordi con Confitarma** (che dovrebbe stipulare la Regione) si dovrà istituire un percorso formativo tipo apprendistato (in questo senso molto viene in aiuto alle imprese dal testo unico sull'apprendistato cf. l'apprendistato professionalizzante o contratto di mestiere con il quale conseguire il diploma regionale di 12 mesi diviso in tre turni di 4 mesi di imbarco : come allievo che preveda rientri di consolidamento formativo di 2 settimane , per 60 ore , presso la scuola di appartenenza , per consolidare le esperienze acquisite anche dal punto di vista teorico , prevedendo anche moduli di lingua inglese tecnico, in modo da avere diplomati in grado di poter imbarcare direttamente da ufficiali una volta acquisito il patentino.

Il supporto regionale servirebbe a finanziare corsi di formazione professionale veri e propri . Il monte ore teorico di 410(230+ 20+100+ 60)ore al costo di 18 euro per allievo , pari ai parametri europei , le scuole ,autorizzate, gestirebbero un percorso individuato; per la parte che riguarda i corsi reimbarco , nascerebbero convenzioni con i centri di formazione autorizzati dal ministero delle infrastrutture.

I contenuti delle ore di teoria e di consolidamento formativo svolti in questi corsi dovrebbero essere concertati con il comando generale della guardia costiera che , in atto, ha la responsabilità della gestione della gente di mare .

I contenuti del percorso formativo a bordo oltre ad essere caratterizzato di ore vere e proprie di lavoro, dovrebbero essere caratterizzati da un percorso formativo di tipo apprendistato le cui caratteristiche andrebbero concordate tra armatori e Comando generale delle capitanerie di porto al fine di assicurare un reale percorso di addestramento e di preparazione alla gestione di posizioni di comando della carriera ufficiali.

2) Il capitale Umano che esce dagli istituti ex nautici non può però essere formato solo per uno sbocco lavorativo ma, tenuto conto delle prospettive che si aprono nel settore del diporto, potrebbero essere formati anche per questo segmento del lavoro in rapida evoluzione.

Il diporto nautico, infatti, ha registrato un incremento considerevole nell'ultimo decennio e si moltiplicano gli investimenti pubblici e privati nel settore; di contro, pur esistendo una normativa specifica di settore, anche recentemente rimodulata, non esiste un percorso formativo strutturato e validato dal ministero delle infrastrutture, organo competente, che garantisca l'esercizio professionale tale attività.

Da qui la necessità di una riflessione che, utilizzando **le opzioni formative previste nel riordino**, e definendo in maniera concordata le competenze ed i contenuti formativi, consenta agli ex istituti nautici, **con il supporto di segmenti formativi integrativi sostenuti dalla Regione attraverso il FSE**, di potersi occupare in questo nuovo ambito lavorativo.

Per questo sbocco è necessario una figura professionale più flessibile che abbia caratteristiche professionali di base pari a quelle garantite dal riordino ma che sia indirizzato (ad esempio utilizzando le opzioni previste dal riordino) verso questo segmento, quindi più elettronica di bordo più abilità marinaresche, ed inoltre , l'acquisizione della patente nautica e una specifica formazione nella gestione della barca a vela e delle navi di piccola stazza.

Sulla base dell'impianto ipotizzato precedentemente , possono essere strutturati percorsi formativi concordati con il ministero delle infrastrutture che facciano uscire dalla confusione il settore ed individuino percorsi formativi **certificati e verificati** che assicurino la creazione di un registro degli operatori del diporto che consente di uscire dall'equivoco : patente nautica per svago e patente nautica per esercitare una professione , (sia per gli yacht oltre i 24 metri che per le barche a vela che trasportano persone di pari lunghezza) definendo la certificazione della qualifica di skipper in maniera netta e definitiva.

A conclusione di questo intervento , infine, invito l'Amministrazione regionale a seguire in maniera continua e sistematica il problema dell'uso della risorsa mare come fonte di occupazione e a costruire una specifica politica di settore. Un primo passo potrebbe essere rappresentato dalla scelta di :

1. individuare all'interno della struttura organizzativa dell'assessorato un referente per la formazione della gente di mare
2. istituire un tavolo di confronto con Confitarma per individuare percorsi di inserimento dei diplomati nautici siciliani negli organici della marina mercantile e strutturare accordi che favoriscano percorsi di alternanza scuola/lavoro a bordo
3. istituire un gruppo di lavoro che individui figure professionali necessarie al diporto nautico da formare in percorsi strutturati e riconosciuti che assicurino una formazione professionale , che conducano all'inserimento , nel mercato del lavoro, del settore nautico, e che rafforzino la filiera degli operatori di servizio al diporto nelle province dove la Regione sta sostenendo la nascita ed il potenziamento dei porti turistici.
4. costruire un piano pluriennale di formazione di settore che , utilizzando i percorsi triennali , individui i contenuti formativi per qualifiche professionali funzionali alle necessità del settore marittimo

G. Totis

Dirigente Istituto tecnico statale per i trasporti e la logistica

“Gaetano Arezzo della Targia”

SIRACUSA