

**Gente di mare**  
**La formazione nautica ed il deficit formativo evidenziato dall'EMSA**  
**(European Maritime safety agency)**

- 1) Il trasporto marittimo, com'è a tutti noto, rappresenta una componente di fondamentale importanza di ogni sistema economico e produttivo perché in grado di consentire l'approvvigionamento delle materie prime e delle fonti energetiche necessarie per il fabbisogno dell'industria nazionale e di conseguenza per trasportare i prodotti finiti.
- 2) Al trasporto marittimo, quindi, (visto quale componente pulsante del settore industriale ed economico di un Paese) gli Stati e la stessa Unione Europea prestano sempre più attenzione che si concretizza in investimenti nel settore.
- 3) Assistiamo così alla realizzazione di grandi navi dotate dei più avanzati sistemi tecnologici, sempre più sofisticate, con una spinta innovativa che riguarda non solo i più tradizionali sistemi di navigazione ma ogni aspetto funzionale compreso quello relativo alle particolari tipologie di carico da trasportare.
- 4) Il trasporto marittimo non può fare a meno del concorso essenziale della componente lavorativa, e cioè le risorse umane, autentico valore aggiunto, e garanzia di sicurezza nei contesti delicati, se non sovente altamente critici, in cui si svolge il trasporto marittimo.
- 5) In tale quadro i tre aspetti da considerare per delineare obiettivi e condizioni del trasporto marittimo sono: l'efficienza del trasporto che deve essere in grado di rispondere alle effettive esigenze, non solo legate a logiche di convenienza, ma deve altresì assicurare in primis la tutela del lavoratore a bordo; la sicurezza della navigazione che per ovvie ragioni si inserisce in un binomio inscindibile con la sicurezza dell'ambiente marino; in tal senso, per assicurare uno sviluppo sostenibile del trasporto marittimo in contesti operativi oramai intensamente trafficati da navi di ogni genere e di ogni stazza non può che valorizzarsi sempre più il ruolo della gente di mare, che deve racchiudere nel proprio bagaglio non solo alta capacità specialistica, ma anche ottima conoscenza delle norme di sicurezza.
- 6) Le migliori regole di sicurezza, le più efficaci, sono quelle spontaneamente avvertite, senza alcuna imposizione, nella certezza che la responsabilità di ognuno deve prevalere sul dovere di credere ad un precetto astratto ed è per questo che le regole di sicurezza poste come condizioni minime devono essere applicate avuto riguardo all'autentica finalità cui sottendono.

I gravi incidenti verificatisi tra il 1967 ed il 1971 richiamarono l'attenzione dell'opinione pubblica mondiale e dei Governi sui temi della sicurezza della navigazione aprendo la strada alla

comprensione di un assunto che oggi nessuno più contesta: ovvero il ruolo del c.d. "fattore umano" nella concatenazione di eventi che conduce all'incidente.

La maggior parte degli incidenti di quel periodo risultarono infatti imputabili ad errore umano.

- 7) Nel 1971 fu indetta dall'IMCO (**Inter-Governmental Maritime Consultative Organization**) ora IMO (**International Maritime Organization**) una Conferenza sulle problematiche dell'addestramento professionale dei marittimi che si concluse nel 1978 con la firma della Convenzione STCW 78.

L'obiettivo fu di conferire ai marittimi un livello minimo di preparazione professionale in relazione alle varie categorie ed ai rischi connessi con il trasporto di merci pericolose, sia per la sicurezza della nave che dell'ambiente marino.

La Convenzione STCW 78 è stata ratificata in Italia con la Legge n° 739 del 21 Novembre 1985 "Norme relative alla formazione della Gente di Mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia" (G.U. n° 295 del 16.12.1985) che ha fissato l'entrata in vigore della convenzione al 26.11.1987, con un periodo transitorio di 5 anni per consentire l'adeguamento graduale alle prescrizioni della convenzione. (la Convenzione è, pertanto, entrata in vigore a tutti gli effetti il 26.11.1992).

La convenzione prevede nuovi obblighi al fine di assicurare la sua completa adozione da parte degli Stati contraenti, concernenti:

l'invio all'IMO della documentazione comprovante la piena rispondenza agli standard, per quegli Stati che rilasciano certificazioni STCW;

l'obbligo per gli stessi Stati di dimostrare che i corsi e le certificazioni sono stati oggetto di una valutazione indipendente sulla base degli standard di qualità.

- 8) Molto è dovuto poi al controllo sia da parte della compagnia armatrice sia dello stato di bandiera, ma soprattutto al "P.S.C." (**Port State Control** ossia Controllo dello Stato di Approdo) che, mediante l'applicazione degli strumenti pertinenti, può significativamente contribuire all'elevazione dello standard del personale navigante.

A tal riguardo, la Convenzione STCW 78/95, come la maggior parte degli altri strumenti pertinenti del P.S.C., contiene norme specifiche per i controlli e le verifiche da effettuare sulle navi che toccano i porti degli Stati contraenti. Tra i controlli che l'ispettore PSC è autorizzato a compiere rientra la possibilità di:

- verificare che i marittimi siano dotati dei prescritti certificati;
- verificare che, quantitativamente e qualitativamente, siano rispettati i requisiti di Safe Manning

(sicurezza equipaggi) dello Stato di bandiera.

Gli ispettori sono, inoltre, autorizzati ad intraprendere una verifica della capacità professionali dei marittimi quando la nave ha subito una collisione, un incaglio o si è arenata, nonché nel caso in cui abbia provocato un inquinamento o abbia manovrato in maniera errata o pericolosa.

Una delle più rilevanti linee guida della nuova normativa è rappresentata dalla standardizzazione internazionale dei titoli professionali, delle qualifiche e quindi dei **certificati di competenza**, circostanza che implica anche una standardizzazione dei corsi di formazione e delle loro procedure.

- 9) Schematizzato il complesso quadro dei rapporti tra le esigenze del moderno mercato dei trasporti e le crescenti istanze di sicurezza e professionalità dei lavoratori marittimi, occorre infine sottolineare quale importante ruolo sono chiamati a svolgere gli **Istituti di formazione**.

**L'attività degli Istituti di formazione** è molto importante in quanto costituisce la leva fondamentale per incidere realmente sulle potenzialità tecnico professionali di chi opera a bordo.

In effetti, dall'attento monitoraggio dell'attività lavorativa quotidiana possono sorgere argomenti d'insegnamento ulteriori che, trasmessi ai discenti in qualsiasi momento dell'iter formativo, consentono di avvicinare sempre più il mondo della formazione alle più concrete esigenze tecniche lavorative.

Un osservatorio che si trasforma in un organo di studio che può certamente aspirare a contribuire, tramite le istituzioni preposte, a rilanciare metodi di collaborazione moderni ed efficienti per scopi importanti per l'intero settore, che deve giovare di tutte le risorse che le varie componenti dell'intero comparto marittimo, sono in grado di poter offrire.

E' in tal senso che non ho alcun dubbio nell'affermare che le risorse umane, in qualsiasi contesto lavorativo, rappresentano l'elemento centrale del sistema in grado di garantire qualità ed efficienza della produzione.

- 10) Dal quadro prospettato in premessa emerge, dunque la necessità di una offerta formativa che sia ovviamente basata su sperimentate modalità di insegnamento anche a livello internazionale. Una formazione che non è legata solamente a contenuti professionali, sebbene gli stessi appaiano prevalenti, ma che deve tener conto anche della sicurezza del lavoro a bordo. E' evidente pertanto il ruolo, rilevante e decisivo, che la formazione può giocare per l'analisi puntuale dei rischi, rispetto alla quale i più efficaci sistemi di insegnamento ed addestramento attuati e sperimentati dalle organizzazioni di settore devono intendersi quale punto di partenza del percorso verso

obiettivi e finalità sempre più ambiziosi, nell'interesse della sicurezza dei lavoratori e dell'impresa marittima. Gli Istituti di formazione nazionali non possono che essere interpreti propositivi e innovativi di una fase dell'insegnamento e dell'addestramento.

A tali enti occorre attribuire, sempre più, il ruolo di “cuore pulsante” della professionalità dei marittimi

Gli Uffici marittimi presenti sul territorio ed il Comando Generale devono svolgere un delicato ruolo di percezione dei bisogni dello shipping nel settore della formazione, farsene carico per valorizzare argomenti e promuovere incontri con gli Istituti di formazione, in un'ottica di condivisione delle regole affinché il giovane che intraprende il percorso formativo possa percepire un ruolo attivo dell'ente di formazione nel proprio futuro ambiente lavorativo. Ciò affinché i giovani studenti di oggi, team leader degli equipaggi di domani, avvertano come proprie e non come imposte norme e procedure, che, prima ancora che osservate, siano da essi condivise. Si tratta anche, in concreto, di creare un sistema di formazione improntato ad una cultura della partecipazione di Enti ed organismi che possono effettivamente contribuire, con un ricercato rapporto sinergico, ad eliminare ogni barriera tra istituti scolastici e mondo del lavoro, attraverso un percorso che non veda soluzione di continuità nel rapporto tra discente/lavoratore ed ente di formazione. Penso che solo così possa realizzarsi una virtuosa continuità tra momento formativo e le successive fasi di specializzazione delle competenze e dei ruoli.

E' in questo senso che vanno letti i termini della "scommessa" italiana per la qualità della formazione che costituisce un'importante occasione che non possiamo lasciarci sfuggire: l'occasione di recuperare un ruolo prevalente e centrale nel Mediterraneo - e non solo - del modello formativo nazionale. I dati concernenti la grave crisi quanto a disponibilità di **Ufficiali naviganti** provenienti dai Paesi dell'Unione Europea sono noti e sono stati oggetto di compiuta analisi da parte degli Organi comunitari già agli inizi degli anni 2000. La carenza di Ufficiali nel mondo ed in particolare nell'Unione Europea è stata quantificata in 13.000 per l'anno 2001 ed in 36.000 nel 2006, mentre, più in generale, il calo numerico della gente di mare dell'UE è pari al 40% rispetto al 1985. Ne consegue l'esigenza non più differibile di promuovere maggiormente l'occupazione della gente di mare dell'UE in relazione alla competitività dei registri dell'UE e alla sicurezza operativa delle navi, garantendo nel contempo un continuo addestramento di qualità.

Il leggero aumento della stazza complessiva della flotta iscritta nei registri dell'UE tra il 1998 ed il 1999 non è riuscito ad impedire il calo percentuale subito negli ultimi anni dalla quota UE della

flotta mondiale, giunta ora al 13% circa. La quota delle navi controllate da interessi UE rimane comunque notevole, essendo stimata intorno al 33% della flotta mondiale.

Uno studio recente stimava che a livello mondiale la gente di mare ammontava nel 2000 a 404.000 Ufficiali e 823.000 Marinai, a fronte di una domanda mondiale di 420.000 Ufficiali e 599.000 Marinai, con una sola apparente piccola carenza di Ufficiali rispetto al fabbisogno di personale della flotta mondiale (16.000, cioè il 4% della forza lavoro totale).

Il calo numerico della gente di mare dell'UE è più marcato di quello della flotta UE: in totale essa conta oggi 120.000 addetti con un calo del 40% rispetto ai primi anni '80.

La drammatica carenza di Ufficiali (passata dalle 13.000 unità del 2001 alle 36.000 del 2006) è ancor più preoccupante se si tiene conto che l'età media degli Ufficiali nei Paesi dell'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) è molto superiore a quella delle forze lavoro dell'Oriente, dell'Estremo Oriente e dell'India.

La causa principale di questo fenomeno è da molti analisti vista in una carriera marittima poco allettante dal punto di vista sociale-finanziario rispetto alle posizioni terra. I giovani sono sempre meno disposti a passare lunghi periodi in mare, lontani dai familiari, dai figli e dagli amici. Gli aspetti più allettanti di questa professione, quale la possibilità di esplorare il mondo e di visitare luoghi esotici, non esercitano più il richiamo di una volta per via delle pratiche di navigazione moderne che prevedono soltanto brevi scali nei porti o consentono addirittura alle navi di svolgere la propria attività commerciale fuori dal porto.

Per di più, le navi moderne hanno equipaggi molto piccoli, i cui componenti appartengono spesso a paesi diversi e a gruppi linguistici diversi, con tutti gli effetti di isolamento sociale che ne conseguono.

Un importante indicatore dello scarso interesse mostrato dai giovani delle professioni marittime è dato dall'alto tasso di abbandono che si osserva negli Istituti per l'istruzione e la formazione professionale in campo navale: il tasso medio di abbandono nell'UE è compreso tra il 22% ed il 32%, ma può arrivare al 60% o 70% in alcuni Stati membri.

Le conseguenze maggiormente negative di questa situazione si possono riflettere sull'abbassamento degli standard minimi di sicurezza della navigazione oltre che in una ridotta efficienza operativa e in una non ottimale manutenzione delle navi. Da ciò ne potrebbe discendere un incremento del numero dei sinistri e dell'inquinamento del mare, solo se si considera che circa l'80% di detti sinistri sono da attribuire ad errore umano.

La compiuta analisi delle cause e delle possibili conseguenze sulla comunità marittima nel quadro sopra

delineato consente di ipotizzare misure che, almeno a livello europeo, permettano di invertire la tendenza. Sono infatti entrate in vigore importanti misure comunitarie intese a migliorare la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro, nonché le condizioni di lavoro a bordo delle navi e sono stati adottati, o sono in discussione, degli strumenti per promuovere l'occupazione di gente di mare comunitaria. Spetta invece alla corretta applicazione della legislazione esistente e all'uso appropriato dei relativi strumenti comunitari il ruolo di contribuire all'inversione delle attuali tendenze occupazionali.

Essendo tutti interessati alla ricerca di una soluzione rapida al problema della scarsità della gente di mare comunitaria, gli sforzi andrebbero coordinati in questa direzione.

Ovviamente gli armatori dovranno partecipare direttamente e pienamente ai lavori, sia sotto il profilo della formazione professionale, sia sotto il profilo del rilancio dell'immagine del settore marittimo. Le autorità pubbliche dovranno sostenere gli armatori in tutti i modi possibili, in particolare riducendo gli svantaggi economici connessi all'impiego di gente di mare della Comunità.

Anche gli Istituti nautici hanno un importante ruolo da svolgere, fornendo una formazione professionale ottimale e contribuendo al rilancio dell'immagine complessiva nel settore marittimo.

Una delle misure più urgenti e necessarie per attrarre i giovani nelle professioni di mare consiste nel rilancio dell'immagine dell'industria marittima. Sarebbero quanto mai auspicabili campagne di sensibilizzazione coordinate a livello nazionale ed europeo, ad esempio propagandando le opportunità di carriera a terra, dopo l'impiego a bordo, nel settore paramarittimo o l'accesso delle donne alle professioni di mare (la carriera di marinaio è difatti storicamente destinata agli uomini e non si può negare che conciliare vita familiare e lavoro in mare può risultare più difficile per le donne che per gli uomini e che tutt'oggi si registrano inaccettabili problemi di discriminazione e pregiudizio).

Gli armatori possono poi far molto per rendere più allettante la vita a bordo delle navi e per mostrare che le condizioni di vita e di lavoro non sono prive di attrattive. Alla gente di mare potrebbe, ad esempio, venire offerta la possibilità di rimanere in contatto con famiglie ed amici tramite la posta elettronica la video conferenza con web-cam (possibilità di installare sale informatizzate a bordo delle navi e computer presso le famiglie dei marittimi), garantirsi la presenza a bordo di sale di lettura, musica e videoregistrazione ed, ancor più, assicurarsi la programmazione di periodi di rotazione adeguati tra terra e mare e l'impiego della moderna tecnologia della consultazione medica a distanza (la c.d. telemedicina). Direttamente collegate alle misure volte a migliorare le condizioni di vita e di lavoro a bordo sono le misure volte a ripristinare il prestigio sociale e la soddisfazione del lavoro che caratterizzavano un tempo

le professioni marittime. In particolare, garantendo una notevole differenza retributiva tra lavori di mare e lavori di terra. Occorre rammentare che tra il 1992 ed il 1999 per la gente di mare UE esperta è stato registrato un calo salariale medio compreso tra il 53% per i tedeschi ed il 14% per i francesi.

La chiave per migliorare le qualifiche della gente di mare dell'UE ed accrescerne l'impiegabilità e la mobilità va cercata in una valida formazione professionale marittima. Gente di mare più qualificata contribuirà ad ottenere e mantenere standard più elevati nel campo della sicurezza e della tutela dell'ambiente. Gli Istituti Nautici d'Europa forniscono corsi di formazione di ottima qualità e la gente di mare dell'UE ha la fama di essere tra le migliori al mondo in quanto a formazione professionale. La formazione professionale marittima è una questione la cui responsabilità principale spetta agli Stati membri. Le autorità pubbliche e gli armatori, che dovranno investire nella formazione professionale e nello sviluppo a lungo termine delle carriere del personale impiegato, devono collaborare per salvaguardare e migliorare il sistema europeo degli Istituti di formazione nautica. La prima sfida per il sistema degli Istituti nautici è di formare gente di mare di qualità capace di lavorare a bordo delle moderne navi di alta qualità (dotandosi ad esempio di sofisticati simulatori).

Non va comunque tralasciata la questione della presenza a bordo delle navi degli allievi. Il periodo di servizio prestato a bordo con esito positivo costituisce un elemento obbligatorio riconosciuto a livello internazionale per la formazione della gente di mare ed è pertanto necessario che anche la disponibilità di un numero adeguato di posti per allievi/cadetti a bordo delle navi venga regolamentato a livello internazionale.

La seconda sfida consiste nel fornire alla gente di mare le competenze necessarie per migliorare le proprie prospettive di mobilità. A tal fine è necessario che all'istruzione iniziale facciano seguito dei corsi di aggiornamento continui e di riqualificazione in grado di favorire la promozione dei marinai.

La terza sfida consiste nell'adattarsi ai cambiamenti che la società propone, cioè fornire alla gente di mare gli strumenti necessari per prendere servizio a terra dopo un certo numero di anni passati in mare, agevolando il prolungamento naturale dell'esperienza di bordo. A tale scopo è importante che l'istruzione nautica iniziale e i suddetti corsi di aggiornamento comprendano anche gli aspetti commerciali della navigazione.

In Italia la situazione descritta – ossia l'immissione nel mondo del lavoro del marittimo appena formato - è aggravata anche dalla mancata applicazione del “Regolamento recante disciplina del collocamento della gente di mare” – approvato con DPR 231/2006 (perché mancato i decreti attuativi).

Le disposizioni del citato regolamento disciplinano il collocamento dei lavoratori marittimi appartenenti alla gente di mare e sono finalizzate alla razionalizzazione delle procedure ed alla realizzazione di servizi

in funzione del miglioramento dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro, anche mediante l'impiego delle tecnologie informatiche

Detto Decreto da carico - inoltre - ai vari Uffici di Collocamento delle Gente di Mare istituiti presso le varie Capitanerie di Porto d'Italia, di raccordare ed indirizzare il marittimo sul mercato del lavoro marittimo, in base alla sua formazione scolastica, al suo percorso formativo ed alla sua esperienza lavorativa.

Per essere quindi competitivi nel mondo del lavoro, è necessario disporre di un modello formativo innovativo ed efficace con il duplice obiettivo di:

1. sviluppare il mercato del lavoro del personale Ufficiale della flotta mercantile, in primo luogo italiana ed europea;
2. conservare standard di professionalità elevati ai quali si attribuisce grande rilevanza, innanzitutto a garanzia della sicurezza delle stesse attività marittime.

La missione principale di tale nuovo modello formativo innovativo si colloca, pertanto, nel "servire" il mercato del lavoro "esterno", ossia di ingresso, delle compagnie di navigazione, associando a ciò anche un'attività di aggiornamento e di riqualificazione del personale in servizio, che costituisce, invece, il mercato del lavoro "interno" alle stesse compagnie.

Tali Istituti, ponendosi obiettivi formativi centrati anche a sostenere il mercato del lavoro marittimo, non entrano in diretta competizione con la formazione secondaria degli Istituti nautici, considerato, che il percorso formativo offerto è rivolto proprio a giovani già diplomati.

Le principali irregolarità rilevate dall'EMSA [European maritime safety agency]– (AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA MARITTIMA) sono state le seguenti:

- Mancanza di un sistema di gestione della qualità relativamente alla formazione ed all'addestramento (4.1.1.2) – (Ministero Istruzione);
- Mancanza di un effettivo processo di approvazione e revisione dei programmi di formazione (4.1.13.2) – (Ministero Istruzione);
- Mancanza di un addestramento o precedenti esperienze per gli istruttori del settore macchine (4.1.14.2) – (Ministero Istruzione);
- Mancanza di norme nazionali per gli istituti di formazione (Istituti Nautici) relativamente alle seguenti attività (ministero Istruzione):
  - Gestione della qualità (5.1.1);
  - Qualificazione ed addestramento dello staff (5.1.2);

- Mezzi per l'addestramento (5.1.3)
- Revisione del programma dei corsi (5.1.4)

Per quanto riguarda in particolare il Ministro della Pubblica Istruzione lo stesso ha eccepito che Il progetto formativo generale degli Istituti scolastici deve essere coerente con le finalità e gli obiettivi generali del sistema di istruzione e con l'esigenza di migliorare l'efficacia del processo di insegnamento e di apprendimento. In questa ottica gli istituti professionali ad indirizzo marittimo e gli istituti nautici, garantiscono sia la formazione di base sia quella specialistica relativa alla cultura marinara.

La formazione scolastica è ad ampio spettro e non è finalizzata al raggiungimento di specifiche abilità operative. Pur riferita a discipline e programmi, è definita per obiettivi e prevede fasi di collegamento ad attività professionali (come alternanza scuola/lavoro) intese come strategia didattica. In questo quadro, l'utilizzazione degli strumenti a disposizione delle scuole è finalizzata all'illustrazione dei principi di funzionamento degli strumenti stessi che possono non essere pertanto di ultima generazione. La scelta del percorso didattico, pur nella interpretazione dei contenuti dei programmi ministeriali, è libera e rientra nell'attività di programmazione dei docenti.

In conclusione, fermo restando, che il Comando Generale ha già provveduto alla redazione di un sistema di gestione di qualità per quanto riguarda l'addestramento (centri di formazione) e che il Ministero della Pubblica Istruzione deve provvedere ad aggiornare i sistemi di gestione della qualità relativamente agli Istituti nautici ora denominati: **istituti tecnici per i trasporti e la logistica**; il problema principale risiede nella necessità di far sì che le attività di istruzione e gli addestramenti presenti devono soddisfare i requisiti previsti dalle tabelle STCW per Ufficiale di navigazione e macchina.

Occorre, quindi, procedere ad un confronto tra i programmi attuali della scuola e le sopracitate tabelle al fine di far sì che tutte le attività di istruzione di base al di fuori degli addestramenti pratici, previste dalle dette tabelle, vengano svolte dagli istituti nautici o, in autonomia, o su disposizione del Ministero della Pubblica Istruzione.

Nella misura in cui ciò non sarà attuato occorrerà procedere ad effettuare dei corsi integrativi approvati dall'amministrazione, tenuti dai centri di formazione autorizzati (atti a integrare la preparazione di base non fornita dagli Istituti Nautici).

Ciò pone in risalto ancor di più l'importanza dell'attività svolte dai centri di formazione e la conseguente necessità di fornire agli stessi le necessarie risorse finanziarie, onde non gravare i marittimi di ulteriori costi per la loro formazione, e quindi favorire un'attenzione sempre maggiore verso la professione marittima, obiettivo cui devono tendere sia l'amministrazione che le associazioni armatoriali.