

Accademia del Mare a Genova

Quale percorso formativo?

Prima esperienza nazionale di qualificazione degli ufficiali italiani



Prima ancora di parlare di formazione bisogna pensare a come riavvicinare i giovani al mare.

Ritenere che la formazione in quanto tale sia lo strumento necessario è errato. Infatti l'esperienza inglese ce lo insegna.

Con l'introduzione della Tonnage Tax in UK si è

posto l'obbligo per l'armatore di formare un certo numero di allievi. Oggi il rapporto del DfT (Department for Transport) denuncia il fallimento dell'iniziativa. Sono rientrate 816 navi ma non sono aumentati gli Ufficiali inglesi.

Il documento della Commissione ci aiuta a trovare alcune risposte, fermo restando che per rendere di nuovo appetibile il lavoro sul mare per i nostri giovani non vi è una soluzione unica ma sono necessari una molteplicità di interventi. Citiamo le più importanti soluzioni individuate:

1. Migliori condizioni economiche. Il documento UE testualmente recita "La misura più urgente sarebbe l'aumento delle retribuzioni degli ufficiali UE da parte degli armatori".
2. Qualificare il personale marittimo in modo che possa ricollocarsi a terra dopo un certo periodo di servizio a bordo delle navi.
3. Migliori condizioni di vita e di lavoro a bordo.
4. Formazione di qualità attraverso un più ristretto numero di istituti nautici.

Oggi si deve recuperare in Italia un ritardo reso più pesante che in altri paesi europei anche dal comportamento degli armatori che per molti anni hanno fatto una politica disincentivante per gli italiani a favore del personale straniero.

Ancora oggi pur a fronte ad accordi precisi gli allievi non vengono imbarcati nel numero previsto. Soltanto da qualche anno l'approccio al problema sembra cambiato.

Per correttezza occorre dire che lo stesso Sindacato non è stato in grado di affrontare per tempo la questione preferendo arroccarsi sulla difesa di tutto e di tutti senza comprendere i cambiamenti in atto e l'importanza della formazione.

Le più gravi responsabilità ricadono comunque sul legislatore poiché sul versante della scuola non si è stati in grado di far avanzare un progetto che desse qualità e visibilità sul mercato ai nostri marittimi. Le parti sociali hanno dovuto trovare soluzioni e la stessa Accademia del Mare in effetti surroga una funzione che andrebbe svolta dallo Stato direttamente.

In occasione poi dell'entrata in funzione della STCW non è stata più rifinanziata alcuna legge a sostegno dei corsi e pertanto buona parte dei marittimi hanno dovuto pagare di tasca propria la formazione. Lo stesso dicasi per le legge 273/95 a sostegno del-

l'imbarco degli allievi non più rinnovata col risultato di rendere più difficile il loro utilizzo.

Tutte le premesse sin qui sviluppate permettono ora di affrontare il tema della formazione in maniera più costruttiva a partire dal progetto formativo dell'Accademia del Mare. Vediamo per punti gli elementi base:

La formazione deve riguardare l'utilizzo dei nostri marittimi su tutte le navi e non solo su quelle di bandiera nazionale.

Il progetto dell'Accademia visto anche che il finanziamento è pubblico (Provincia di Genova con fondi UE) deve contenere quanto indicato al punto precedente.

La formazione deve prioritariamente esser rivolta agli Ufficiali e comunque a personale altamente specializzato.

La formazione deve vedere alternanza bordo-scuola sino al conseguimento del titolo professionale.

La formazione deve avere un contenuto tale da agevolare l'eventuale futuro trasferimento del marittimo in attività collegate allo shipping .

Senza voler entrare nel merito dei programmi è evidente che la conoscenza della lingua inglese è fondamentale vista la multietnicità degli equipaggi.

Complessivamente la formazione deve esser di livello superiore a quella sino ad oggi espressa dagli Istituti Nautici.

Una riflessione finale deve esser fatta per quanto riguarda l'offerta scolastica. Infatti oggi i soggetti coinvolti non si limitano agli istituti nautici tradizionali (peraltro in numero elevato e spesso aggregati ad altri indirizzi) ma anche ad una miriade di realtà private sorte con l'esigenza di fornire le certificazioni richieste dalla STCW.

Di fatto i centri di formazione privati sono sorti per surrogare le carenze ed i ritardi della scuola pubblica. Ora parte l'esperienza dell'Accademia del Mare a Genova e quindi entra nel sistema un'altra risposta peraltro ottima.

Essa si inserisce in un contesto di riforma scolastica che lascia intravedere il NAUTICO trasformato in Liceo Tecnologico Trasporti, con all'interno competenze di indirizzo specifiche, il tutto calibrato su 5 anni.

A seguire, salvo intraprendere l'iter tradizionale, si colloca il completamento formativo fornito da istituzioni come l'Accademia del Mare, col contributo delle strutture pubbliche decentrate con l'I.F.T.S.

A fronte di un percorso formativo che sta nascendo all'interno della riforma scolastica, è necessaria un'attenzione particolare che definisca il modello stesso ed il ruolo dei vari soggetti.

La frantumazione e la mancanza di un'unica regia lasceranno campo ad una competitività tra i vari soggetti che altro non porterà che ad un abbassamento della qualità formativa.

Remo Di Fiore

Tanti posti di lavoro per gli ufficiali italiani

I processi formativi dal punto di vista sindacale sono finalizzati a fornire opportunità di impiego ai lavoratori del mare avendo presente che il trasporto marittimo è globalizzato e che quindi l'offerta non può restare limitata alla bandiera nazionale. Oggi oltre il 30% dei nostri marittimi operano in bandiera estera ed il numero è destinato ad aumentare a fronte anche della libera circolazione della mano d'opera all'interno della UE. A titolo di esempio citiamo la Princess Cruises che da sola impiega più di mille italiani. Prima di ipotizzare qualsiasi percorso formativo è necessaria una analisi del mercato in termini di fabbisogno della mano d'opera con riferimento alle qualifiche di bordo. Ci viene in aiuto una importante ricerca del BIMCO peraltro utilizzata anche a livello UE. Tra i dati più significativi citiamo il dato tendenziale a livello mondiale. Nel 2010 mancheranno circa 46.000 ufficiali. Nel 2010 saranno esuberanti circa 22-5.000 ratings. E' evidente che la nostra offerta dovrà traggur-dare agli ufficiali e che quindi su quelle qualifiche noi dobbiamo concentrare la formazione. Del resto in un mercato globalizzato ove la competitività si gioca anche sul costo del personale puntare su quali-

fiche destinate ad esser deve esuberanti è pura follia. Ciò non significa buttare a mare i nostri comuni. Per essi l'orientamento esser quello di concentrarne l'occupazione nell'aria protetta del Cabotaggio. Naturalmente quando si parla di ufficiali ci si riferisce alle categorie professionalizzate in senso lato. Alle carenze non può neppure supplire, come ritiene qualcuno, il mercato cinese in quanto la loro marineria si sviluppa con lo stesso trend della loro economia e quindi tutto il personale formato, anche se numeroso, viene assorbito dal fabbisogno nazionale.

I dati di cui sopra sono molto importanti in quanto mostrano un'area di lavoro per i nostri giovani non indifferente; si tratta ora di informarli, di formarli e di creare condizioni di lavoro accettabili. Anche su quest'ultimo punto le prospettive non sono del tutto negative. Infatti se per i ratings la competizione sui costi è spinta e gioca al ribasso, per gli ufficiali la situazione è diversa. Il differenziale non è eccessivo tra le varie nazionalità, la qualità svolge un ruolo non indifferente e le parametrizzazioni anche a livello di ITF si spostano come tendenza sempre più in alto. Prima di affrontare la questione formativa vera e propria e preso atto che il mercato del lavoro



Ufficiale di Macchina
Foto di Stefano Schirato

ro è favorevole all'occupazione è importante una breve analisi dell'offerta. In questo caso ci possono aiutare due elementi: la Conferenza di Dublino tenuta nel 91 e la Comunicazione della Commissione al Parlamento UE del 2001. Nella Conferenza di Dublino organizzata dal Commissario ai Trasporti Kinnock si è affrontato il tema della carenza di marittimi europei. Il quadro emerso è stato drammatico non solo per la carenza di giovani orientati alla carriera sul mare ma anche perché il mondo dello shipping non riesce più a coprire come dovuto i posti a terra che abbisognano di personale con esperienza di bordo. Questo aspetto è fondamentale

per la riflessione successiva legata al riavvicinamento dei giovani al mare. A seguito della conferenza si è avviata una ricerca sfociata nel documento di cui sopra, il tutto finanziato dalla UE. Il quadro che ne emerge è drammatico. Basti pensare che il tasso di "Abbandono" nell'UE (ovvero i marittimi che cambiano mestiere) è attorno al 32% con punte in alcuni paesi del 60-70%. Possiamo concludere dicendo che il lavoro marittimo, in particolare quello qualificato, a differenza che in altri comparti non conosce esuberanti e disoccupazione.

Remo Di Fiore