

ConfitarmaNews

numero 6/2003

AUTOSTRADE DEL MARE: SOLO PAROLE?

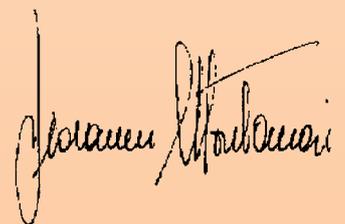




Siamo nuovamente di fronte alla manovra finanziaria per l'anno che verrà e si parla anche quest'autunno di autostrade del mare. Sembrano due argomenti slegati. Non lo sono. Per far definitivamente partire il trasporto marittimo in Italia, sono necessarie risorse che il disegno di legge finanziaria 2004 non prevede. Del resto, dei 4.420 milioni di euro destinati al mondo dei trasporti per l'anno prossimo, solo 235 sono per le attività marittime, e di questi il 90% va alla difesa del mare, ai porti e alla pesca, mentre quel poco che rimane riguarda le attività istituzionali e di ricerca del settore. E' quindi evidente la contraddizione tra le previsioni della legge finanziaria e lo sviluppo delle autostrade del mare. C'è un secondo aspetto che voglio sottolineare: non si parte da zero, perché le autostrade del mare ci sono già. Gli armatori hanno effettuato grossi investimenti nel settore, confidando in un suo rapido sviluppo, e oggi ci sono ogni settimana 135 partenze per viaggi marittimi alternativi al trasporto stradale e almeno altrettante per quelli "obbligatori" con le isole non raggiungibili altrimenti. La capacità di carico negli ultimi quattro anni è raddoppiata. Si tratta ora di dare a questa realtà già esistente la dimensione di "sistema nazionale", salvaguardando il ruolo che in proposito hanno avuto e devono continuare ad avere il libero mercato e la libera iniziativa degli armatori. E' su questo terreno – e non cedendo alla tentazione di soluzioni dirigistiche, che tolgono libertà al mercato e indipendenza a chi da anni opera con successo nel settore – che questa sfida va giocata.

* * *

Once again we are faced with the budget for the coming year and once more, this autumn, we are talking about the sea highways. They seem to be two unconnected terms, but they certainly are not. To establish maritime transport definitively in Italy, resources are necessary that the 2004 budget white paper does not envisage. Besides, of the 4,420 million euros destined for the world of transport next year, only 235 are for shipping activities, and of these 90% will go on defence of the sea, ports and fishing, while what little remains concerns institutional and research activities for the sector. Therefore, the contradiction between the expectations of the Italian financial law and development of the sea highways is evident. There is a second aspect that I'd like to point out: we are not starting from scratch, because we already have the sea highways. Shipowners have already made enormous investments in the sector trusting in its rapid development. Every week now there are 140 departures for sea voyages as an alternative to road transport and at least as many again for departures with the islands that cannot be reached in any other way. Our cargo capacity has doubled in the last four years. Now it's time to turn this existing reality into the dimension of a "national system", safeguarding the role that in this regard the free market and the free initiative of shipowners have established and must continue to keep. It's on this ground – and not by giving in to the temptation of state-controlled solutions, removing market freedom and independence from those who have successfully operated in the sector for years – that this challenge is to be played out.





Quali autostrade del mare?

Qualsiasi progetto deve essere ispirato a principi di libero mercato, tenendo conto dei soggetti già presenti.

Nel 1999 l'allora Ministro del tesoro Ciampi affermò la necessità prioritaria di utilizzare le vie d'acqua offerte dal Tirreno e dall'Adriatico, anche e soprattutto per il trasporto merci, sulla base di motivi di economicità, difesa dell'ambiente e forte diminuzione del carico stradale. Da allora, molte parole sono state dette in una miriade di

convegni, incontri e studi. Ma ben poco è stato fatto per la effettiva realizzazione del

Le autostrade del mare ci sono già

progetto delle Autostrade del Mare. Solo di recente si è

tornati a parlare in modo operativo di come il mare possa essere la modalità alternativa in grado di alleggerire la congestione della rete stradale.

L'esigenza di avanzare proposte concrete non può però prescindere da una considerazione fondamentale: le Autostrade del mare esistono già e sono in espansione.

Dal 1999 si è registrata una crescita continua di linee che soddisfano la definizione di autostrade del mare, secondo i criteri di frequenza, rapidità ed economicità richiesti dalla competizione con il trasporto "tutto strada": sono 134 le partenze settimanali con 237.000 metri lineari fra porti nazionali, con una crescita rispetto al 1999 rispettivamente dell'86% e del 131%, il che equivale a 710.000 veicoli commerciali all'anno che non percorrono più la strada. Analogo è il trasporto marittimo obbligato con territori non altrimenti raggiungibili. Tutto ciò grazie ai massicci investimenti effettuati dagli armatori italiani: negli ultimi anni sono state immesse sul mercato 28 navi-traghetto, per un investimento complessivo di 1.580 milioni di euro, che hanno consentito un'offerta di trasporto più che adeguata all'attuale livello della domanda.

Anzi talvolta c'è un eccesso di navi su alcune rotte domestiche e intramediterranee e molte navi viaggiano con parte della stiva inutilizzata.

Non occorre quindi rivoluzionare l'attuale scenario.

E' necessario invece inserire quanto esiste in una visione sistemica in grado di garantire lo sviluppo delle autostrade del mare nel tempo, in modo coerente con gli obiettivi di crescita territoriale e di sviluppo complessivo del Paese.

E lo si deve fare valorizzando il mercato e la libera concorrenza.

Confitarma da tempo ha portato all'attenzione del Governo il fatto che le vie del mare devono essere considerate di valore strategico pari a quelle terrestri e che, per questo, occorrono investimenti reali come quelli che sono stati stabiliti per i vari corridoi.

A tale scopo nel 2002 è stato presentato uno studio da cui scaturisce in modo evidente

SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO ALTERNATIVI ALLA STRADA			
Origine	Destinazione	Viaggi a/r settimanali	Metri lineari a settimana
Civitavecchia	Palermo	3	10.200
Civitavecchia	Palermo (t.i.)	1	3.000
Formia	Trapani	3	4.800
Genova	Palermo	7	23.100
Genova	Palermo (t.i.)	6	19.800
Genova (Voltri)	Palermo (t.i.)	4	14.000
Livorno	Catania	2	5.600
Livorno	Catania	3	12.000
Livorno	Palermo	3	9.000
Livorno	Trapani	2	6.640
Napoli	Palermo	7	28.000
Napoli	Palermo	6	25.200
Napoli	Catania	7	28.000
Ravenna	Catania	4	12.740
Salerno	Messina	7	28.000
Salerno	Palermo	1	4.460
Venezia	Catania	1	2.100
Nel 2003: 17 LINEE		67	236.640
Nel 1999: 8 LINEE		36	102.400
+ 112%		+ 86%	+ 131%

che nel 2010 il trasporto merci in Italia sarà lievitato del 40%, passando da 1,35 mld ad oltre 2 mld di tonnellate: ciò significa che a quella data il 60% in più dell'attuale parco circolante di veicoli commerciali si riverserà su strade ed autostrade. Oggi, il 66% di queste merci viaggia su gomma.

Mentre il cabotaggio tra i porti italiani movimentata una quantità pari ad appena il 4% dei 60 milioni di tonnellate di merci trasportate su strada a distanze superiori ai 500

timo, che ne contenga i costi e crei l'abitudine ad utilizzare le navi.

E' dunque giunto il momento di adottare decisioni concrete per l'adeguamento dei porti e l'incentivazione del trasporto marittimo.

Per questo occorre che i principali operatori coinvolti si mettano attorno ad un tavolo per condividere con chiarezza la realtà esistente ed i progetti per il futuro.

L'ipotesi di autostrade del mare non dovrebbe costituire un alibi per soluzioni di stampo dirigistico, che impongano nel settore posizioni dominanti.

Tale obiettivo, piuttosto, andrebbe perseguito assecondando i principi del libero mercato, in sintonia con gli orientamenti nazionali e comunitari in materia di concorrenza e di riequilibrio modale, nel rispetto delle esigenze sociali ed ambientali della collettività e tutelando l'efficienza economica degli operatori stradali e marittimi.

Un progetto operativo sulle autostrade del mare dovrebbe pertanto rispondere ad alcuni principi fondamentali: a) non dovrà risultare dirigistico o prescrittivo, ma induttivo, attraverso un sistema di incentivi per spingere i soggetti economici a comportamenti in linea con l'interesse della collettività, anche tenendo nel dovuto conto le relazioni internazionali del Paese (Mediterraneo, Paesi dell'Est, ecc.);

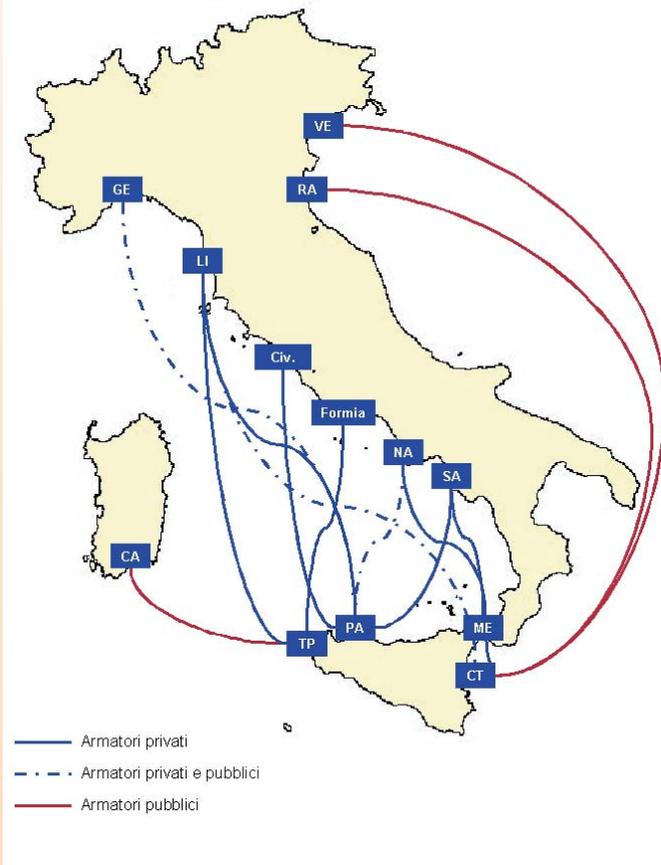
b) non dovrà penalizzare i vettori esistenti, che hanno già investito in servizi in linea con gli obiettivi delle Autostrade del Mare, non dovrà falsare la concorrenza;

c) infine, dovrà concorrere a riequilibrare la competitività della flotta italiana rispetto a quella straniera.

(1. Continua)

Le autostrade del mare

Linee nazionali continente e Sicilia



km. Se con azioni di promozione e di incentivazione si toccasse il 10%, si eliminerebbero dalle nostre strade 240mila mezzi pesanti, ovvero una colonna di camion lunga 12 mila chilometri.

Lo studio ipotizza entro il 2010 la possibilità di dirottare via mare un volume di merci idonee al trasporto marittimo non inferiore ai 10 - 12 milioni di tonnellate; la rete terrestre si alleggerirebbe così di circa 600mila veicoli commerciali l'anno, con una diminuzione del 25% del traffico pesante sulle autostrade.

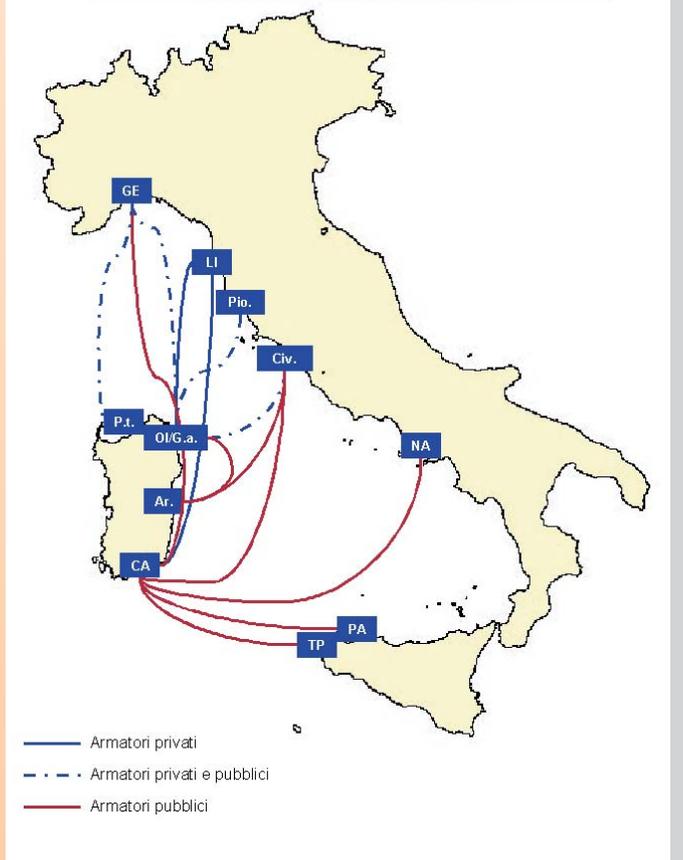
Per fare questo, però, occorre considerare le Autostrade del Mare come parte integrante del sistema dei trasporti nazionali.

Vi sono carenze nelle strutture interne ai porti (banchine, piazzali, viabilità e logistica) ed anche negli accessi ai porti stessi (collegamenti con il sistema stradale, autostradale e ferroviario). Sicché la carenza di idonei spazi portuali, rapportata al forte sviluppo del numero di traghetti, costituisce la causa dell'attuale livello di saturazione di alcuni importanti scali nazionali.

Manca inoltre una politica di incentivo al trasporto marit-

Le autostrade del mare

Linee nazionali continente e Sardegna





Alta velocità marittima e autostrade del mare

I collegamenti veloci quale risorsa per il Sud e il Mediterraneo, ma mancano le risorse nella finanziaria 2004

La risorsa mare e il trasporto marittimo, in particolare quello ad alta velocità e con tecnologia innovativa: questa la soluzione che può realmente decongestionare la penisola italiana dal traffico su gomma, supplire alle carenze strutturali di quello su ferro e contribuire allo sviluppo del Sud e del Mediterraneo.

Il Vice Ministro Mario Tassone, intervenendo alla Conferenza stampa di presentazione di Fast 2003, il Convegno Internazionale che si è tenuto a Ischia dal 7 al 10 ottobre 2003, ha ricordato che la politica dei trasporti rientra in un disegno di politica generale e che in questo momento vi sono difficoltà a dare la giusta attenzione alla risorsa mare, nonostante questa rappresenti una "scelta di vita, non solo politica ma di interesse per tutta la collettività e per le generazioni future".

Il Senatore Salvatore Lauro ha affermato che "è di fondamentale importanza affrontare le problematiche dell'alta velocità via mare, della sicurezza della navigazione, dell'efficienza del trasporto marittimo". "Si può e si deve realizzare - ha proseguito Lauro - una rivoluzione copernicana nel settore dei trasporti di persone e merci, incentivando e valorizzando i mezzi di trasporto veloci, che viaggiano oltre il limite delle 20 miglia marine all'ora".

Giovanni Montanari, presidente di Confitarma, nel sottolineare che i mezzi veloci finora sono stati utilizzati per il trasporto di persone e autoveicoli, ha affermato che vi sono già progetti per utilizzare tali tipi di mezzi per il trasporto di altre tipologie di carico, in concorrenza al trasporto aereo, anche su lunghe distanze.

Peraltro, Montanari ha voluto ribadire che l'alta velocità è uno dei fattori fondamentali per lo sviluppo delle autostrade del mare, "un progetto di cui tanto si parla, ma per il quale finora nulla di concreto si è realizzato, nonostante i notevoli investimenti effettuati dagli armatori nel settore, che hanno raddoppiato la capacità di carico messa a dispo-

sizione. Purtroppo, il tavolo costituito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti due anni fa non si è mai riunito". Montanari ha inoltre criticato atteggiamenti che possano far riemergere situazioni monopolistiche nel cabotaggio ed ha affermato con forza che qualsiasi progetto che riguardi le autostrade del mare deve essere realizzato coinvolgendo gli armatori, "cioè coloro che fanno questo mestiere da anni e

ne conoscono tutti gli aspetti". "Purtroppo - ha concluso - gli armatori devono constatare che nella Finanziaria 2004 non c'è nulla per il mare!"

"Anche se al momento nel disegno di legge Finanziaria nulla è previsto per le autostrade del mare - ha osservato il Sen.

Lauro - nel corso del dibattito parlamentare saranno proposte le necessarie modifiche per recuperare risorse al settore".

"Fast 2003 è un altro segnale di quella tanto attesa fase di passaggio dalle parole ai fatti in tema di *short sea shipping* europeo e di sviluppo in Italia del cabotaggio centrato sulle autostrade del mare". Questo il messaggio che il Ministro Antonio Marzano, non potendo intervenire di persona a causa di votazioni

alla Camera dei Deputati, ha inviato, ricordando che occorre sostenere gli investimenti in questo settore come in altri settori industriali di punta. In tal senso si starebbe muovendo la Commissione europea e nei mesi di Presidenza italiana

questi indirizzi di politica industriale verranno sostenuti a Bruxelles. Roberto Scamardella e Antonio Balestrieri dell'Università Parthenope di Napoli hanno illustrato gli scopi del *Fast 2003*, che da sette anni consente ad operatori e studiosi di approfondire temi che

interessano non solo gli addetti ai lavori di questo specifico comparto, ma in generale tutto il mondo dello *shipping*. In particolare, hanno sottolineato la rilevanza dei collegamenti veloci quale risorsa per il sud e il Mediterraneo, ed hanno ricordato come questi mettano in evidenza la necessità di una formazione marittima di qualità. □

Assenza di risorse per il mare nella Finanziaria 2004

I collegamenti veloci quale risorsa per il Mediterraneo



Da sinistra il Senatore Salvatore Lauro, il Vice Ministro alle infrastrutture e trasporti Mario Tassone e il presidente di Confitarma Giovanni Montanari

Nuove misure per il rinnovo della flotta cisterniera

Iniziativa parlamentare su sicurezza della navigazione, navi a doppio scafo e costruzione di navi specializzate nel recupero di idrocarburi

Consapevole dei gravi rischi per l'ambiente marino e per le attività economiche e turistiche legate al mare che derivano da incidenti delle navi cisterna, il Parlamento italiano con la legge n. 51 del 2001 ha introdotto nel nostro ordinamento norme particolarmente avanzate in materia di prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi.

Tale legge, tra l'altro, dispone il divieto di iscrivere nei registri tenuti dalle autorità nazionali navi cisterna, abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, a singolo scafo, la cui età sia di oltre venti anni. Inoltre, al fine di favorire ed accelerare l'eliminazione di tale tipo di unità, ormai ritenute inadatte ai più avanzati *standard* in materia di sicurezza della navigazione, è stato concesso un contributo risarcitorio alle imprese amatoriali, che hanno deciso di ritirare le loro navi a scafo singolo le quali abbiano raggiunto i 20 anni prima del 2000 per demolirle. La legge n. 51 si è rivelata molto efficace per la flotta italiana di navi cisterna di dimensioni medio-grandi, tanto che oggi essa risulta la più "giovane" del mondo. Purtroppo, questa normativa non ha prodotto risultati significativi per le navi cisterna da 600 a 10.000 tonnellate di stazza, in quanto il contributo alla demolizione non è stato considerato congruo rispetto al valore effettivo della nave.

Una proposta di legge di iniziativa parlamentare completa la legge n.51 del 2001, facendo riferimento alle navi che hanno raggiunto i vent'anni dal 2000 in poi, e prevede una contribuzione maggiorata in caso di demolizione di navi cisterna di dimen-

sioni minori. Per completare la difesa del nostro Paese dagli effetti della "marea nera", la proposta parlamentare prevede inoltre di dotare l'Italia di due mezzi navali speciali in grado di rimuovere in tempi brevi il prodotto sversato in mare: sversamento che rappresenta sicuramente la conseguenza più grave - escludendo la perdita delle vite umane - per i Paesi coinvolti. Si tratta delle cosiddette

navi "mangia petrolio", che potrebbero essere utilizzate nel caso di ipotetici disastri nei mari italiani e mediterranei. Navi di grandi dimensioni, abilitate alla navigazione in qualunque condizione meteo-marina, capaci di imbarcare acqua marina e petrolio, di separare i due prodotti trat-

tene-
tendo a bordo il petrolio e scaricando in mare l'acqua pulita. Due navi di questo tipo, secondo la proposta, collocate nel Tirreno e in Adriatico, sarebbero in grado di intervenire in poche ore e di prevenire i danni provocabili dalla marea nera. Le nuove proposte sono in linea con le misure recentemente emanate dalla Commissione europea a seguito del disastro della M/C *Prestige*, naufragata al largo

delle coste spagnole, in particolare in merito alla necessità che il trasporto di idrocarburi pesanti venga effettuato con petroliere moderne e alla facoltà degli Stati membri di prendere qualsiasi misura per vietare l'accesso nei loro porti alle petroliere a scafo semplice.

Inoltre, gli organi comunitari hanno rivolto un invito agli Stati a dotarsi delle capacità operative necessarie per fare fronte a possibili disastri ecologici, provocati dagli sversamenti in mare di ingenti quantità di petrolio. □

La normativa italiana particolarmente avanzata in materia di prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo



Gli incentivi alla demolizione efficaci per navi cisterna medio-grandi, non per quelle di dimensioni minori



Aiuti di Stato ai trasporti marittimi: modifiche alle linee guida della Commissione del 1997

Il 1° gennaio 2004 entreranno in vigore i nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, che si applicheranno poi anche ai dieci paesi di nuova adesione a partire del 1° maggio 2004.



Dopo due anni di lavoro, la Commissione ha elaborato un nuovo documento nel quale di fatto vengono confermate le linee-guida del 1997 per favorire la competitività delle flotte comunitarie immatricolate nei registri dell'Ue. Le nuove linee-guida avranno una durata di sei

anni, al termine dei quali verranno riesaminate.

Rientrano nel campo di applicazione di tali orientamenti le attività di trasporto marittimo relative ai servizi di trasporto internazionale e di cabotaggio. Il sostegno statale può essere esteso alle attività di rimorchio e di dragaggio soltanto se più del 50% dell'attività di rimorchio effettivamente svolta durante l'anno costituisce un "trasporto marittimo", mentre è escluso dal campo di applicazione il rimorchio effettuato principalmente nei porti.

Oltre alla competitività dell'industria marittima europea, le guide-line mirano anche alla salvaguardia dei livelli occupazionali. Per questo è stata modificata la definizione di "marittimi UE", chiarendo che vengono considerati tali solo i cittadini UE, quando il lavoro sia prestato a bordo di navi impiegate nel trasporto regolare di passeggeri e nei servizi di traghetto fra porti comunitari, dove la pressione internazionale è minore ed è prevalente l'esigenza di promuovere l'impiego di cittadini europei. In tutti gli altri casi (cioè quando sono impiegati pochi europei e la pressione concorrenziale è forte) sono considerati UE tutti i marittimi soggetti a

tasse e/o oneri previdenziali in uno Stato membro, a prescindere dalla loro nazionalità. La norma riguarda anche il cabotaggio: gli armatori che vorranno beneficiare dell'integrità dell'aiuto avranno perciò l'onere di utilizzare solo personale UE.

Viene confermata, con questa limitazione, l'autorizzazione di interventi dello Stato per ridurre fino a livello zero costi fiscali e altri costi o oneri che incidono sul costo del lavoro, sostenuti da armatori e marittimi comunitari di navi immatricolate in uno Stato membro.

Una importante novità riguarda l'aiuto volto a migliorare e aggiornare le competenze degli ufficiali, che può essere ammesso anche durante tutta la loro carriera, e può consistere in un contributo al costo della formazione e/o in una compensazione per la retribuzione corrisposta all'ufficiale durante il periodo di formazione.

Per lo *short sea shipping*, è ammesso l'aiuto di Stato concernente l'attuazione di progetti dettagliati, con precisi vantaggi ambientali, per far sì che il trasporto (essenzialmente di merci) effettuato su strada sia in tutto o in parte realizzato via mare, con servizi marittimi tra porti situati nell'UE. Potrà essere coperto per tre anni fino al 30% del costo del servizio o finanziato fino al 10%. L'acquisto di attrezzature di transbordo. L'aiuto riguarderà progetti selezionati dagli Stati membri, tramite bandi di gara, commercialmente redditizi dopo una fase iniziale assistita. Infine, si chiariscono aspetti concernenti il servizio pubblico tra porti nazionali e comunitari con l'introduzione di norme per snellire le procedure relative al regime delle piccole isole. □

A SAVONA, MASTER PER ESPERTO IN ECONOMIA E TECNICA DELL'IMPRESA MARITTIMA E PORTUALE

Il 22 settembre 2003 ha preso il via a Savona il SEAMASTER, corso di specializzazione in economia e tecnica dell'impresa marittima e portuale, progettato da Confitarma, insieme con l'Università di Genova, l'Autorità portuale e la Provincia di Savona e con il patrocinio della Provincia di Livorno. Finanziato con fondi dell'Unione Europea, il corso ha lo scopo di formare professionisti con conoscenze, competenze ed attitudini adeguate a definire la programmazione gestionale ed economica finanziaria dell'impresa di navigazione e portuale, tenendo presente la necessità di accrescere la cultura marittima di coloro che si avvicinano, al mondo del lavoro ed alle professioni "di terra" legate al mare. Questo secondo Seamaster che prende spunto da quello conclusosi nel dicembre scorso presso la Link Campus di Roma, con il patrocinio di Ipsema e Confitarma, conferma il successo di iniziative di questo tipo volte a valorizzare le prospettive economiche ed occupazionali che derivano dal settore marittimo. Al corso partecipano gratuitamente 18 laureati non ancora occupati, selezionati sulle circa 80 domande pervenute a seguito del bando pubblicato nel mese di luglio 2003. Il corso, viene gestito dalla SPES (Società di Promozione per gli Enti Savonesi dell'Università), si svolge nel Campus Universitario Savonese di Legino e durerà per un complesso di 600 ore (400 ore d'aula seguite da uno stage di 200 ore da svolgere a tempo pieno presso aziende ed istituzioni del comparto marittimo).

Le finalità delle guideline del 1997 rimangono:

- realizzare un trasporto marittimo più sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente;
- incoraggiare l'iscrizione o la re-iscrizione nei registri degli Stati membri;
- contribuire al consolidamento delle industrie marittime connesse, stabilite negli Stati membri e al mantenimento di una flotta globalmente competitiva sui mercati mondiali;
- mantenere e migliorare il *know-how* marittimo e proteggere e promuovere l'occupazione dei marittimi europei;

ma ci sono due novità:

- assicurare la prestazione dei servizi pubblici nel trasporto marittimo rispettando le norme del trattato;
- contribuire alla promozione di nuovi servizi nel settore del trasporto marittimo a corto raggio, in linea con il Libro bianco sulla politica dei trasporti nell'Unione europea.

News dalla Federazione del Mare

Le varie componenti del sistema marittimo, ciascuna con le sue peculiarità, hanno caratteristiche comuni: del resto, ciò trova riscontro sul piano giuridico nella comune soggezione al codice della navigazione e agli accordi internazionali che regolano tutti gli aspetti e le gravose responsabilità dell'attività sul mare. La Federazione del Mare, nell'intento di tutelare e promuovere in modo coordinato gli interessi di tutti coloro che operano sul mare o per il mare nel nostro Paese, offre a tutte le organizzazioni federate una ulteriore occasione di visibilità attraverso questa rivista. In questo numero intervengono FEDARLINEA, una delle organizzazioni fondatrici, e FEDEPILOTI, che ha aderito alla Federazione nel 2002.

FEDERLINEA è l'Associazione sindacale del Gruppo Tirrenia di Navigazione (Tirrenia-Società Capogruppo, Adriatica, Caremar, Toremar, Saremar e Siremar). In questa intervista, il presidente Giuseppe Ravera fa il punto sui temi che essa affronta.

Come si colloca il settore marittimo nel quadro delle relazioni sindacali in Italia?



Debo premettere che il settore armatoriale costituisce un'eccezione in senso positivo rispetto al quadro complessivo dei trasporti, caratterizzato da una notevole conflittualità. Già dalla fine degli anni '70 è stata messa in atto una stretta collaborazione tra Fedarlinea e Confitarma, che da allora hanno operato congiuntamente nel rinnovo dei Contratti Collettivi di lavoro del settore

marittimo e in tutti i principali aspetti di politica del personale. **Quali sono state le linee di indirizzo seguite in tutti questi anni?**

In primo luogo, è stato limitato il numero delle organizzazioni sindacali firmatarie dei Contratti Collettivi di lavoro, contenuto sostanzialmente ai tre sindacali confederali più un paio di organizzazioni particolari del settore. Ritengo che il principale motivo della endemica conflittualità esistente in altri settori del trasporto, sia principalmente dovuto all'eccessivo numero di sigle sindacali in tali aree. Inoltre, si è proceduto alla unificazione alla stessa data di tutte le scadenze contrattuali esistenti nel nostro settore, con la contestuale previsione di un'unica scala parametrica retributiva per tutti i contratti.

Mi pare di capire che la Fedarlinea è per una politica di concertazione?

Ritengo che per un settore come il nostro sia indispensabile una politica di concertazione. Grazie a tale politica è stato possibile procedere, senza conflittualità, ad operazioni di grande rilievo quali ad esempio la ristrutturazione e la privatizzazione delle Aziende del Gruppo Finmare di linea e di massa, la rimodulazione delle tabelle di armamento delle Società del Gruppo Tirrenia e l'adozione del Registro Internazionale. Tale politica è ampiamente seguita nel nostro settore anche in ambito internazionale. Al riguardo, ricordo la disciplina sull'orario di lavoro della gente di mare di cui all'accordo sindacale 30 settembre 1998, sottoscritto dall'ECSA (organizzazione degli armatori europei), cui Fedarlinea aderisce con Confitarma, e dalla FST (Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea) e recepito dalla direttiva 1999/63/CE. Importante anche l'azione congiunta nell'adozione di Convenzioni internazionali OIL (Organizzazione Internazionale del Lavoro).

Come viene applicata la legge sulla disciplina del diritto allo sciopero nel settore marittimo?

In tutte le aziende a noi associate, fin dagli anni '90 sono stati definiti i servizi minimi essenziali di collegamento con tutte le isole maggiori e minori, garantiti in caso di sciopero. Dopo la legge n. 83/2000 sono state stabilite con le Organizzazioni sindacali anche le procedure di raffreddamento delle vertenze. Gli impegni pattuiti sono stati sempre osservati dai sindacati firmatari nonché dalle sigle non firmatarie, alle quali sono estese *erga omnes*. Comunque, il ricorso allo sciopero costituisce un mezzo estremo, fortunatamente abbastanza limitato nel nostro settore, dati il sistema di regole e le prassi di consultazione e dialogo in atto.

FEDEPILOTI, la Federazione italiana piloti dei porti, rappresenta i piloti ed i marittimi abilitati al pilotaggio. Il Direttore, Gianfranco Gasperini, in questa intervista fa alcune riflessioni sul testo della direttiva comunitaria sull'accesso al mercato dei servizi portuali.

Da due anni la Fedepiloti ha aderito alla Federazione del mare. Come è nata questa scelta?

In tutta Europa si assiste ad un processo di convergenza delle imprese e organizzazioni marittime in *cluster*, cioè in strutture più o meno articolate, che hanno il fine di dare una rappresentanza unitaria al sistema marittimo. In Italia, il protagonista di questo processo è la Federazione del mare, che si è data come primo obiettivo lo sviluppo della conoscenza di cosa il sistema marittimo rappresenti nel nostro Paese. I piloti sono una piccola, ma importante parte di questo sistema.



Cosa ne pensa dell'esito della procedura di conciliazione tra gli organi comunitari relativa alla direttiva sui servizi portuali?

Le piccole modifiche apportate rispetto alla posizione comune del Consiglio, ed anche il tono complessivamente meno imperativo, sembrano dare una maggiore discrezionalità agli Stati membri e, nel contempo, rendono la Direttiva più conforme al principio di sussidiarietà.

Con la nozione di autoproduzione si esclude la possibilità di avvalersi di personale di terra. E più precisamente?

Non possono essere ritenuti autoproduttori i terminalisti, i quali oltre a non poter organizzare un proprio servizio di pilotaggio, sono equiparati agli altri potenziali operatori in concorrenza nel porto.

Esenzione dal pilotaggio obbligatorio equiparata all'autoproduzione: cosa vuol dire?

Se venissero esentati dal ricorso al pilotaggio, i vettori marittimi che autoproducono il servizio dovrebbero utilizzare esclusivamente personale di bordo e rispettare, ove sia necessaria l'autorizzazione preventiva, le disposizioni in tema di qualifiche professionali che definiranno anche i limiti di accettabilità dell'eventuale PEC.

Le questioni della sicurezza del trasporto marittimo e della tutela ambientale hanno un'importanza crescente. La Direttiva riconosce un ruolo anche al pilotaggio?

Gli Stati membri devono riferire alla Commissione, entro tre anni dall'entrata in vigore della Direttiva, sui progressi effettuati per una maggiore efficacia del servizio di pilotaggio, al fine di garantire che il servizio sia rispondente agli obiettivi di qualità pur nel rispetto di criteri di economicità. Gli Stati membri hanno anche la facoltà di richiedere l'autorizzazione preventiva - previo rispetto delle norme in materia di occupazione, questioni sociali e ambientali e delle qualifiche professionali - per l'erogazione in autoproduzione del pilotaggio da parte degli armatori. Infine, si prevede la possibilità di conservare standard qualitativi e professionalità acquisite, se compatibili con il diritto comunitario e gli obblighi internazionali, preservando o rendendo strategicamente ancor più rigorosi i requisiti necessari per accedere alla professione. □