



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 6

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AL TRAGICO INCIDENTE CHE SI È VERIFICATO AL LARGO DELL'ISOLA DEL GIGLIO NELLA NOTTE DEL 13 GENNAIO 2012

366^a seduta (pomeridiana): giovedì 9 febbraio 2012

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Audizione delle Organizzazioni sindacali FILT-Cgil, FIT-CISL e Ultrasporti**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 7, 10 e <i>passim</i>		DI FIORE	Pag. 4, 12, 14 e <i>passim</i>
RANUCCI (PD)	13		ERCOLANI	7, 16
SIRCANA (PD)	11		LUVINI	16
			* PATIMO	10, 16

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori..

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale: Grande Sud-SI-PID-Il Buongoverno: CN:GS-SI-PID-IB; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.

Intervengono ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per la Filt-Cgil Guido Barcucci, Massimo Ercolani e Roberto Luvini; per la FIT-CISL Remo Di Fiore e Giovanni Olivieri; per la Uiltrasporti Angelo Patimo e Agostino Falanga.

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione delle Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, FIT-CISL e Uiltrasporti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della navigazione marittima, con particolare riferimento al tragico incidente che si è verificato al largo dell'isola del Giglio nella notte del 13 gennaio 2012, sospesa nella seduta pomeridiana di ieri.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo anche sul canale satellitare e sulla *web-TV*, nonché la trasmissione del segnale audio con diffusione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi prevista l'audizione di rappresentanti di organizzazioni sindacali, che ringrazio per aver avuto la cortesia di aderire al nostro invito, finalizzato a proseguire l'indagine conoscitiva sulla sicurezza della navigazione marittima, con particolare riferimento al tragico incidente della Costa Concordia. Saluto quindi, per la Filt-Cgil Guido Barcucci, ufficio stampa, Massimo Ercolani, responsabile nazionale, e Roberto Luvini, responsabile nazionale marittimi; per la FIT-CISL Remo Di Fiore e Giovanni Olivieri; per la Uiltrasporti Angelo Patimo e Agostino Falanga.

Vi ringrazio per il documento che ci avete consegnato e vi assicuro che vi faremo conoscere i risultati dell'indagine conoscitiva. Come sapete, ci stiamo occupando di questo incidente assurdo ed unico nella letteratura nazionale dei trasporti marittimi. Vorremmo capire fino in fondo, da tutti coloro che operano nel settore, quali siano le valutazioni e i possibili interventi legislativi da fare qualora emergesse la necessità di modificare la normativa esistente.

Cedo quindi la parola al signor Di Fiore, per la FIT-CISL.

DI FIORE. Signor Presidente, abbiamo già fatto avere agli Uffici della Commissione un documento, perché questa ci è sembrata la forma migliore per esprimere il nostro punto di vista.

Come è facile comprendere, ci siamo preoccupati per l'incidente con riferimento, più che alle cause in quanto tali, a tutto ciò che ruota intorno a questa vicenda in termini normativi, nazionali ed internazionali. Abbiamo infatti avuto l'impressione che la ricerca ossessionante della notizia eclatante, soprattutto da parte di una certa stampa, abbia creato un'immagine terribile di questa vicenda che è già, di per sé, drammatica (cercherò poi di spiegarne il motivo).

Quali organizzazioni sindacali (come era doveroso fare) ci siamo sino ad oggi astenuti dall'esprimere giudizi sulle cause (sulla condotta del comandante, per capirci), perché sono in corso varie inchieste e, quindi, è più che giusto attenderne i risultati. Diverso, invece, è l'aspetto che riguarda l'equipaggio, così come – a nostro avviso – quanto riguarda l'azienda. L'immagine che ne è uscita è terribile e rischia di avere ripercussioni enormi: oltre che – naturalmente – sull'azienda Costa, anche sulla nostra marineria e, quindi, sui nostri posti di lavoro. Come sapete, la Costa impiega più di 18.000 persone e se l'azionista di maggioranza decidesse di ridimensionare il ruolo dell'azienda, noi subiremmo conseguenze drammatiche dal punto di vista occupazionale. La riflessione andrebbe peraltro estesa a tutto l'indotto, al mondo delle crociere, a quello del trasporto marittimo e, non ultimo, al numerosissimo personale italiano impiegato, che lavora anche su navi di bandiera estera. Quindi, attraverso una cattiva informazione, si rischia di fare un danno enorme.

Come organizzazioni sindacali anzitutto ci siamo immediatamente attivati e abbiamo creato quella che noi definiamo una piccola unità di crisi. Da Roma abbiamo tenuto i collegamenti con la Federazione internazionale lavoratori dei trasporti (ITF), basata a Londra, che segue tutte le dinamiche del lavoro marittimo e le relative problematiche; allo stesso tempo, abbiamo tenuto un collegamento diretto con la Costa Crociere. Inoltre, abbiamo immediatamente inviato sul posto due nostri operatori: il coordinatore degli ispettori ITF in Italia e il sindacalista che segue specificatamente la parte marittima di Costa Crociere. Essi hanno seguito l'evolversi della vicenda, hanno visitato i marittimi in ospedale e negli alberghi e si sono preoccupati di organizzare il loro rientro. Parliamo di 1.023 persone ed è quindi stato uno sforzo immane trovare i voli anche per persone prive di documenti. Da questo punto di vista, l'azienda ha fatto un lavoro encomiabile.

Con l'azienda abbiamo poi verificato come attivare alcuni primi interventi ed essa ha risposto positivamente a queste nostre istanze. Per esempio, ogni marittimo riceverà il salario consolidato sino al periodo cui si riferisce il contratto di impiego che ha firmato (quindi, ci sarà gente che riceverà il salario fino a settembre). È stato inoltre aumentato il *quantum* che viene corrisposto in caso di perdita corredo, portandolo dai 3.000 dollari previsti dalle norme internazionali a 3.750. Al personale sono state date delle risorse finanziarie per affrontare le prime spese. L'azienda ga-

rantirà altresì il reintegro delle somme regolarmente depositate nella cassaforte della nave. Il personale – questo è importante per noi – potrà decidere di reimbarcare subito o quando lo desidera, nel caso abbia dei problemi di natura anche psicologica. In questo caso, l'azienda è disponibile a fornire tutta l'assistenza necessaria. Da questo punto di vista, abbiamo fatto un buon lavoro.

Un altro aspetto riguarda i feriti, i dispersi e quant'altro, di cui avete l'elenco preciso. Con la parte assicurativa abbiamo già convenuto che, in relazione a cinque persone (di tre delle quali sono stati trovati i corpi e due risultano disperse), si procederà al risarcimento a favore degli eredi previsto dal contratto. Si tratta di 60.000 dollari a persona, a cui ne vanno aggiunti 64.000 attraverso un nostro fondo sindacale a livello nazionale. Abbiamo fatto quanto dovevamo fare.

Passiamo ora agli aspetti normativi, che sono la cosa drammatica. Alla radio, in televisione e sui giornali si sono infatti sentite e lette delle cose che – mi sia consentita l'espressione – non stanno né in cielo, né in terra. Il trasporto marittimo, in particolare quello delle crociere, è strettamente e fortemente regolamentato e normato. Cosa vuol dire ciò? Alla passeggera che ha detto, scandalizzata, che alla guida della sua lancia c'era un cameriere, bisogna spiegare che, in base alle leggi internazionali, quel cameriere ha frequentato un corso specifico in una scuola riconosciuta dall'IMO, l'organizzazione internazionale che sovrintende alla sicurezza, ed ha ricevuto una certificazione per guidare la lancia. Capite bene che se ogni passeggero volesse un ufficiale sulla lancia, dovrebbero essere imbarcati tra gli 80 e i 100 ufficiali.

Si è inoltre molto parlato della preparazione degli equipaggi e, anche in questo caso, se ne sono sentite di tutti i colori. Oggi nessuno può salire a bordo di una nave se non ha fatto i quattro corsi di base, che riguardano l'incendio, il primo soccorso, la sopravvivenza in mare e la gestione degli eventi come questo. Quindi parliamo di persone che sono formate.

Si è poi parlato del fatto che alla guida delle lance non vi fossero ufficiali; la gente non sa però che sono previste delle regolari esercitazioni per la conduzione dei mezzi di salvataggio e che l'autorità marittima controlla e verifica la loro attuazione.

Per quanto riguarda la questione della lingua parlata a bordo, anche in questo caso sono state dette stupidaggini perché la normativa internazionale prevede l'obbligo a bordo di una lingua comune, che viene indicata dal giornale nautico e che normalmente è l'inglese. Dal momento che il personale a bordo è sempre lo stesso che ruota in azienda, dopo il secondo o terzo imbarco, parla anche italiano. Se però a bordo vi fossero stati passeggeri di 30 nazionalità diverse, il cameriere avrebbe dovuto parlare 30 lingue diverse? Ho ascoltato davvero delle assurdità.

Per quanto concerne la questione dei salari, pensate che nel mondo delle crociere i *competitor* di questa azienda pagano al cameriere 50 euro, mentre il resto deve essere ottenuto con le mance. La Costa Crociere riconosce invece un salario garantito di 1.029,99 dollari, cui si aggiungono 500 dollari che arrivano dalle provvidenze per la vendita delle bibite e

quant'altro, e altri 500 dollari che derivano dagli incrementi salariali legati alla positiva verifica delle condizioni del servizio in base a quanto scrivono i passeggeri. Il personale gode infine di tutta una serie di benefici sociali, che spesso non ha nel Paese di provenienza. Ad esempio, nelle Filippine come in Indonesia non esiste un servizio sanitario, pur di basso livello, ma accettabile. Attraverso il nostro fondo nazionale, con accordi bilaterali con i sindacati di quei Paesi, i marittimi e i loro familiari sono coperti gratuitamente dal Servizio sanitario negli ospedali di questi sindacati. Il sindacato filippino, ad esempio, ha quattro ospedali che sono all'avanguardia nelle isole principali. Questo personale inoltre, attraverso un *quid* che ogni mese mette l'azienda, ha titolo ad un fondo d'accumulo che poi viene liquidato quando decide di cambiare mestiere o abbandonare l'azienda.

Si è poi parlato del controllo delle persone. Qualcuno è mai salito su una nave da crociera? C'è un doppio controllo, che è previsto dalle norme internazionali antiterrorismo. C'è un primo controllo in banchina: il nominativo di chi sale a bordo deve essere presente in un elenco di cui la *security* è in possesso, la persona deve consegnare un documento, viene quindi fotografata e il profilo memorizzato. Si può allora parlare di clandestini e di tutto quello che vogliamo, ma il controllo è doppio rispetto a quello applicato nel settore aereo.

Altre cose sono state poi dette sull'orario di lavoro, ma preferisco fermarmi qui, perché l'elenco diventerebbe altrimenti ossessivo. Nel documento abbiamo indicato altre stupidaggini che sono state scritte sul lavoro minorile a bordo. Ricordo che abbiamo fatto un accordo sindacale con la Costa Crociere, nel quale abbiamo stabilito che l'età minima per lavorare a bordo è di 18 anni. Inizialmente eravamo un po' contrari a questo limite perché, ad esempio, non si può più imbarcare l'allievo nautico, che ha 16 anni e ha bisogno di fare esperienza, ad esempio, per un mese. La Costa Crociere ha scelto comunque di porre questo limite al fine di certificare che nessuno sulle sue navi possa avere meno di 18 anni. Ricordo che questo limite vale non solo per i suoi dipendenti, ma anche, ad esempio, per le ditte fornitrici.

Riteniamo che la politica italiana abbia fatto un grande lavoro quando, con la legge n. 30 del 1998, ha previsto l'istituzione del registro internazionale, riportando così in bandiera nazionale circa 800 navi. Richiamo la vostra attenzione sul significato che questo ha per l'attività complessiva, l'economia italiana e l'industria. Adesso si corre il rischio di vanificare tutto quello che è stato fatto politicamente.

Il nostro invito è perciò volto ad impedire che questa campagna azzeri completamente un dato occupazionale già pesante. Noi non vogliamo difendere Costa Crociere, ma riteniamo che questa campagna sia denigratoria, perché è contro la nostra marineria e contro le nostre persone che spendono la loro vita sul mare. Ecco perché abbiamo accettato con entusiasmo l'invito della Commissione, auspicando di mettere un po' di ordine in tutte queste stupidaggini che vengono dette in giro.

La tempesta di neve e la bufera, seppur nella disgrazia, hanno fermato le voci che altrimenti sarebbero andate avanti. Tutti noi abbiamo la responsabilità di difendere l'immagine della nostra marineria, perché l'alternativa è farla scomparire, vanificando il grande lavoro (unico esempio nelle marinerie del mondo) fatto in Italia con l'istituzione del registro internazionale.

PRESIDENTE. Abbiamo invitato con molta convinzione gli auditi oggi presenti per parlare dell'incidente avvenuto. Era ben chiaro a tutti i componenti della Commissione che i servizi giornalistici, molto insistenti in queste settimane, trasmettevano all'esterno un messaggio a parere di tanti assai negativo. L'incidente meritava cioè tutta l'attenzione delle prime pagine, ma avevamo ben chiaro che l'errore fatto rischiava di pregiudicare una storia, una tradizione, livelli d'occupazione e l'immagine di solidità di una grande impresa che, come hanno detto l'amministratore delegato e altri nostri interlocutori che abbiamo ascoltato, dà lavoro, direttamente e indirettamente, a tantissime persone. Abbiamo quindi organizzato questo incontro molto volentieri perché voi dall'interno, come mi pare abbia detto Remo Di Fiore nella sua pregevole relazione, potete ricordarci che stiamo parlando di un settore che è vanto del nostro Paese. Sono molto contento, come ho sottolineato all'inizio, che questo dibattito, che si svolge in quest'Aula con la partecipazione di pochi colleghi, sia comunque diffuso su tutto il *web* e sulle televisioni; spero quindi che molti, fuori da questa sede, stiano ascoltando quanto state dicendo.

ERCOLANI. Signor Presidente, ringrazio questa Commissione per averci consentito di esprimere il nostro parere su quanto è accaduto: ciò testimonia l'attenzione che la Commissione rivolge alle problematiche che attengono a questi settori.

Mi permetto sommessamente di esprimere cordoglio per le vittime di questo tragico incidente, ma anche solidarietà all'equipaggio della Costa Concordia, che è riuscito a permettere l'evacuazione di 4.000 persone in pochissimo tempo, non fermandosi al dovere, ma arrivando alla solidarietà. Credo quindi che questi lavoratori del mare meriterebbero un trattamento diverso.

Il documento che abbiamo consegnato agli Uffici della Commissione e l'esposizione svolta dal collega Di Fiore mi permettono di non entrare nel dettaglio, ma di fare alcune considerazioni di natura un po' più ampia. Noi siamo profondamente preoccupati dei rischi e dei pericoli che ci sono in mare. Ci risulta che nel mondo nel 2010 vi siano stati 172 casi di naufragi e incidenti. Abbiamo i dati aggiornati del 2011, ma tutti i segnali che ci arrivano mostrano un aggravamento della situazione. È un problema serio.

In Italia, dalla seconda metà del 2011 fino ad oggi abbiamo avuto quattro incidenti gravi. In un caso sono anche morte delle persone, le quali, tra l'altro, giacciono ancora nel peschereccio a 600 metri di profondità. Questi incidenti però, come diceva lei, signor Presidente, ci debbono permettere di capire quali siano le nostre carenze.

Intanto, bisogna regolamentare meglio il traffico delle navi nelle rade e la partenza delle navi in condizioni meteo marine estremamente avverse. In proposito, mi riferisco al traghetto Cartour Delta di cui si è parlato una sera in televisione (chi era a bordo di quella nave, vedendo esplodere i vetri di protezione, ha avuto ben altri problemi), all'ultimo traghetto Tirrenia che, per un colpo di vento, ha urtato la banchina, o all'«Eurocargo Venezia». Quest'ultimo caso non ha avuto conseguenze mortali, ma ha avuto conseguenze gravi: fusti carichi inquinanti sono caduti in un'area di mare delicatissima. Questo ci pone di fronte al problema di come il rizzaggio ed il derizzaggio dei mezzi vengano fatti su questi traghetti, su queste motonavi.

Signor Presidente, come sindacato abbiamo sempre ricordato la necessità di porre grande attenzione alla delicatissima operazione del carico della nave, a come il carico viene stivato e messo in sicurezza. Ma questo problema è legato al tema dell'autoproduzione, regolamentato da altra norma di legge, che riteniamo vada ripensato, rivisto e riportato in un ordine di priorità, perché prima di qualsiasi interesse economico viene la sicurezza. Non possiamo avere questo disordine. Bisogna intervenire.

Ho citato il caso dell'«Eurocargo Venezia», ma ce ne sono anche altri. Sappiamo, e questa Commissione può verificarlo, che grazie ai controlli (che bene o male nel nostro Paese ci sono), sono stati constatati casi in cui il rizzaggio era stato svolto prima dell'attracco in banchina o era stato mal fatto. Ribadisco che questo è un lavoro estremamente specializzato, che devono fare i *terminal* portuali con i lavoratori portuali, che hanno le competenze per farlo, e non i lavoratori marittimi, che hanno altre competenze, altre specializzazioni e altre funzioni.

A questo mi permetto di aggiungere un'altra preoccupazione. A quattro anni dall'adozione del decreto legislativo n. 81 del 2008, in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro, il decreto legislativo n. 271 del 1999 non è stato ancora adeguato: c'è l'accordo tra i sindacati, c'è l'accordo con gli armatori, c'è condivisione in sede ministeriale, eppure non si procede. Lo dico con rammarico, perché dal 2009 a oggi, in Italia, a noi risulta che siano morti quattro lavoratori marittimi. Non sappiamo poi (e questo è grave) quanti siano gli infortuni totali e quanti gli infortuni con conseguenze permanenti. Quello del marittimo è un lavoro altamente a rischio, che necessita di norme specifiche, come in questo caso. Non che le norme non ci siano: ci sono, si tratta solo di implementarle. Non si capisce perché da quattro anni, nonostante siamo tutti d'accordo, non si adegui la normativa del 1999.

Come dicevo, il lavoro marittimo richiede qualificazione ed è molto pesante. La legge può dire quel che le pare e la si deve rispettare, ma non vi è dubbio che il lavoro marittimo sia usurante. Questa gente sta a bordo per cinque o otto mesi, dorme, mangia e vive su queste navi. È un lavoro usurante. Il personale, per il sistema organizzativo della nave, ha orari lunghi. Sono lavoratori che sono stati esposti all'amianto perché hanno navigato e dormito su navi coibentate da amianto; eppure non godono di alcun beneficio. Questa è sicurezza? Questa è tutela? Servirebbero interventi.

Sono lavoratori che non hanno un rapporto di lavoro continuo. Sia quelli del turno generale sia quelli del turno particolare non hanno continuità di rapporto lavorativo e non hanno adeguate tutele previdenziali. Rischiano veramente di non andare in pensione o di trovarsi a bordo di una nave a 67 anni per poi decidere, a 68, di non andarci comunque, perché la pensione sarebbe talmente bassa che è meglio continuare a navigare.

È un settore in crisi, profondamente in crisi. Facciamo solo trattative in cui ci pongono di fronte a dei licenziamenti. Non ci sono gli ammortizzatori sociali. I lavoratori del turno particolare, che lavorano in continuità nell'azienda, non hanno diritto ad un ammortizzatore sociale. Le aziende ci pongono la necessità di licenziare. Ma non si vive se non c'è lavoro. Crediamo che su questi elementi sia necessaria una maggiore attenzione, che pure in passato c'è stata. Ha ragione il collega Di Fiore: in passato c'è stata una grande attenzione al settore marittimo; bisogna recuperarla. Non possiamo ricordarci dei marittimi solo quando una nave va in naufragio.

Si pone anche un ragionamento che riguarda il futuro. Di Fiore ha parlato dell'età dell'imbarco, dei 16-18 anni di età necessari. Gli allievi nautici, se non vanno a bordo, non acquisiscono i titoli e rischiano di rimanere bloccati. Quindi se vogliamo dei comandanti, degli ufficiali professionalizzati e capaci in un mondo in cui c'è una forte richiesta di ufficiali e di comandanti, dove c'è uno sbocco occupazionale certo, bisogna che costruiamo le condizioni perché possano acquisire quei titoli.

Serve un intervento sulle nostre compagnie di bandiera, perché qui stiamo seriamente rischiando che le navi se ne vadano altrove. È già facile portare una fabbrica manifatturiera dall'Italia ad un Paese povero. Portare una nave da bandiera italiana a bandiera normale – Malta o Gran Bretagna, quindi non ombra – è un attimo, è questione di una mattinata. Se non c'è un sostegno alla flotta italiana, rischiamo di perderla. Non si può vanificare quel lavoro così importante che è stato fatto. Quindi è evidente: servono risorse, che oggi purtroppo sono quelle che sono, però proprio perché sono poche, vanno ben utilizzate. Crediamo che il settore marittimo lo meriti.

In conclusione, anche se l'argomento può sembrare lontano dalla vostra indagine e dall'argomento di oggi, vorrei esprimere (non solo a nome mio, perché le cose che diciamo le abbiamo condivise tutte, tutti insieme) una forte preoccupazione per la privatizzazione della Tirrenia. Siamo in una situazione gravissima. Il processo in corso di verifica dell'Antitrust europeo sta mettendo in pericolo questa operazione. In questi mesi abbiamo assistito – lo dico con amarezza – ad una disattenzione da parte del Governo. È la flotta dei traghetti, per la quale lavorano migliaia di persone. C'è il rischio che non si proceda alla privatizzazione nei termini che abbiamo concordato e condiviso e ai quali abbiamo contribuito, dando una prospettiva all'insieme di questa flotta, e non a un suo spezzettamento, per la continuità territoriale, per ciò che rappresenta. Quindi, mi permetto di chiedervi, senza sembrare arrogante, di porre un'attenzione

particolare a questo problema, perché in questi giorni stiamo vedendo cose che ci preoccupano.

PRESIDENTE. Riguardo all'ultima osservazione che ha fatto, stiamo da tempo seguendo la privatizzazione, aggiungo tribolata, della Tirrenia. Proprio mercoledì prossimo, alle ore 14,30, abbiamo convocato il commissario D'Andrea, perché alcune notizie meritano di essere approfondite da parte nostra e chiarite direttamente con il commissario.

Ci tengo a dare la seguente rassicurazione: non siamo distratti, ma – anzi – preoccupati, perché conosciamo le difficoltà del settore; vorremmo infatti che questa privatizzazione seguisse il percorso tracciato, garantendo i livelli occupazionali e il servizio.

Cedo ora la parola al signor Angelo Patimo, per Ultrasporti.

PATIMO. Ringrazio anche io il Presidente per la convocazione, che ci ha messo nelle condizioni di poter esprimere un commento più tecnico e coordinato sulle questioni più specifiche relative alla Costa Concordia.

Signor Presidente, vorrei però fare due considerazioni di carattere più generale. Sono un operatore del sindacato dei marittimi, ma anche un *ex* lavoratore che proviene dalle navi e che ha alle spalle 20 anni di navigazione. Credo che in questo momento stiamo vivendo uno dei periodi più neri della storia della marineria nazionale, ma non per le vicende della Costa Concordia (non vorrei essere frainteso), quanto piuttosto perché è in atto da una decina di anni, nel settore della marineria, un processo di assimilazione delle prestazioni del lavoratore marittimo a quelle del lavoratore a terra. Questa cosa è assurda. Le prestazioni del lavoratore marittimo, come già hanno detto i colleghi che mi hanno preceduto, sono infatti peculiari e specifiche e devono rispondere a particolari esigenze contrattuali e di sicurezza: non risolviamo il problema se non ci si cala all'interno di leggi specifiche e speciali.

Per questo motivo non siamo riusciti a far riconoscere ai lavoratori marittimi i benefici previdenziali legati al danno da amianto. Si è infatti voluto ricorrere ad una legge generale che, calata all'interno delle specificità e delle peculiarità del settore marittimo, non ha potuto trovare applicazione.

Occorre altresì considerare, signor Presidente, l'assurda, logorante ed offensiva storia dei lavori usuranti. Cosa c'è di più usurante per un lavoratore marittimo, che è costretto a vivere all'interno di una sorta di microcosmo di società inadatta e incompleta, qual è la nave dove mangia, beve e convive tutto il giorno, 24 ore su 24, per otto mesi all'anno? Ripeto: cosa c'è di più usurante di questo? Inoltre, le prestazioni di lavoro vengono rese in condizioni meteorologiche spesso assurde, tra il caldo e il freddo, senza considerare l'orario di lavoro e l'impossibilità di coordinare le esigenze di una nave (che è un'unità produttiva operativa 24 ore su 24) con quelle di riposo dei lavoratori e, quindi, di garanzia contro il logoramento psico-fisico da lavoro.

Detto questo, con la legge 27 febbraio 1998, n. 30, abbiamo cercato di produrre risultati positivi, in quanto la marineria italiana non riusciva ad essere competitiva nel traffico internazionale. Nel 1998, con il registro internazionale, siamo così finalmente riusciti a realizzare le condizioni affinché lo sviluppo di questa economia e l'occupazione trovassero risposte adeguate. Cosa sarebbe successo – oggi – se non ci fosse stato il registro internazionale, tenuto conto del momento di crisi globale finanziaria ed economica che investe tutto il mondo? Le 700 navi che sono rientrate in bandiera italiana e quelle che erano presenti nel registro nazionale sarebbero passate in bandiera estera di comodo, con un atto che è immediato e che non è una delocalizzazione di azienda a terra con le sue procedure burocratiche: basta cambiare bandiera a poppa e la fabbrica è delocalizzata.

Viviamo oggi una condizione di estrema sofferenza, dovuta anche al mancato rifinanziamento della legge n. 343 del 1995, per la formazione dei lavoratori marittimi, che deve rispondere ad esigenze di certificazioni internazionali (MARPOL, STCW e SOLAS) che costano molto, con la conseguenza che il lavoratore che si immette nel mondo del lavoro marittimo non è nelle condizioni di affrontare questo impegno.

Passo brevemente alla questione della Costa Concordia, anche se credo che le indicazioni che sono state date da chi mi ha preceduto siano state sufficienti per chiarire alcuni aspetti. Vorrei però mettere in evidenza una situazione che, come ha già detto il mio collega, si è creata per effetto di una foga mediatica che ha dato solo spettacolo e creato problemi a tutti noi. Ho sentito le considerazioni di alcuni giornalisti, ma non solo, visto che tutti si sono espressi sull'accaduto. Per questi lavoratori ho sentito parlare della mancanza di tutele non solo contrattuali, ma anche previdenziali: non c'è niente di più assurdo di tutto ciò. Il marittimo comunitario, imbarcato su una nave Costa con contratto collettivo nazionale, è coperto molte volte dal punto di vista delle previdenze e dell'assistenza. Vi sono, infatti, il Testo unico dell'Inail per la copertura della perdita della vita e dell'invalidità; l'assicurazione aggiuntiva integrativa del Fanimar; l'assicurazione pari alla differenza tra 5-6 annualità di retribuzione ed il valore capitale della rendita, in caso di morte o invalidità per infortunio, senza citare altri istituti contrattuali per non far perdere tempo alla Commissione.

Mi auguro che da questa esperienza il mondo politico e le parti istituzionali abbiano la capacità di cogliere tutto ciò che è possibile, così da evitare che questa categoria venga calpestata ancora, più di quanto sia avvenuto finora.

PRESIDENTE. Signor Patimo, la ringrazio per l'intervento.

Gli auditi hanno sottolineato all'unisono aspetti davvero interessanti. Do ora la parola ai colleghi che intendano porre domande.

SIRCANA (PD). Ritengo che abbiate illustrato in modo esauriente sia il vostro punto di vista che le criticità esistenti.

Vorrei spostarmi sulla questione della Costa Concordia, anche se l'amministratore Foschi è stato con noi esauriente in ordine alle modalità con cui il personale era trattato. Eravamo quindi già a conoscenza – e credo che nessuno di noi abbia più neanche il velato dubbio – del fatto che non c'erano clandestini e lavoratori sottopagati, né differenze di trattamento tra extracomunitari ed italiani. Queste cose ci sono state perfettamente chiarite.

Vorrei estendere la domanda al settore in generale, perché stiamo parlando di una nave con 4.000 passeggeri e 1.000 persone di equipaggio, ma ci sono navi che contano anche solo 11 persone di equipaggio. Lì come funzionano le cose?

Ho notato spesso che anche in occasione di eventi che dimostrano quanto sia usurante il lavoro del marittimo, come ad esempio il sequestro delle navi da parte di pirati, gli equipaggi sono sempre multinazionali. Anche in questi casi abbiamo certezze e controlli? I piccoli armatori sono così rigorosi come la Costa Crociere e, quindi, ogni marittimo che viene imbarcato ha tutte le carte in regola e tutte le coperture previste? So che per un marittimo è offensivo sentirselo dire, ma, mutuando dall'autotrasporto, una grandissima ditta garantisce molto più che un signore che ha tre camion e prende un autista per la strada. Non sto avanzando un sospetto, ma vi chiedo di dare una certezza.

DI FIORE. Innanzi tutto bisogna affrontare un altro argomento. Ogni aspetto del lavoro marittimo è strettamente regolamentato a livello internazionale da convenzioni. Quelle che riguardano il lavoro derivano dall'*International Labour Organization* (ILO), che è un'agenzia delle Nazioni unite. Tali convenzioni vengono controllate e certificate dall'autorità competente dei singoli Paesi. Quindi, se volessimo essere cattivi, nel caso di situazioni anomale – è facile infatti non applicare le regole – dovremmo subito fare riferimento al controllore, che nel nostro caso è il *Port State Control* e, cioè, la Capitaneria di porto. Ricordo che il comparto marittimo è l'unico esempio di attività industriale che venga regolamentato a livello globale, sia dal punto di vista delle norme sia dal punto di vista contrattuale. Mi spiego diversamente. La ILO produce delle convenzioni, una delle quali fissa le condizioni salariali minime, l'orario di lavoro (che poi è lo stesso recepito dal nostro ordinamento), le ferie e i riposi. Quindi, come prima risposta si potrebbe affermare che tutto sia regolamentato.

Il sindacato internazionale dei trasporti (ITF), cui i sindacati nazionali aderiscono, fissa inoltre delle regole – che sono migliorative di queste minime internazionali – che 135 ispettori ITF nei più importanti porti del mondo cercano di applicare e verificare, utilizzando il personale a bordo se c'è un reclamo o chiamando l'autorità marittima in caso di necessità. A tal proposito vorrei richiamare un dato: nell'ultimo anno in Italia gli ispettori hanno recuperato salari arretrati dei marittimi per 3,5 milioni di dollari. C'è quindi un meccanismo di controllo. Succede allora che l'armatore cambi bandiera, mettendo ad esempio la bandiera della Mongolia o di Paesi che non sanno nemmeno cosa sia il mare, perché questi Paesi non

effettuano i controlli che dovrebbero fare. Ritorniamo così a noi e al nostro Paese. Le regole ci sono: può esserci il loro non rispetto, ma ci sono anche i controlli.

Ricordo anche che sta per entrare in vigore la convenzione MLC 2006, che in un unico testo raccoglie tutte le convenzioni precedenti e rappresenta uno dei quattro pilastri su cui si regola l'attività marittima. Questo vuol dire che oggi, poiché questa convenzione non è in vigore, può succedere che l'Italia ratifichi una certa convenzione, ad esempio quella dell'orario di lavoro, ma non quella sul lavoro minorile. Nel momento in cui questa convenzione verrà approvata ogni Stato dovrà applicarla, compreso lo Stato che non intenda sottoscriverla; quando infatti la sua nave andrà in uno dei Paesi che l'ha sottoscritta, che sono la maggioranza, sarà tenuto ad applicarla.

Affinché questa convenzione entri in vigore c'è bisogno della sua sottoscrizione da parte di un numero determinato di Paesi, pari al 33 per cento del tonnellaggio mondiale; questo dato è stato raggiunto. Servono però ancora 30 Paesi che ratifichino la convenzione; siamo a 22 e l'Italia non è al momento tra questi. Facciamo così una figuraccia rispetto ad altri Paesi, anche perché la mancata ratifica non è dovuta ad una mancanza di volontà, ma alla presenza di un intreccio di norme; essa deve infatti avvenire per mano del Ministero degli affari esteri, il quale però deve avvalersi del parere del Ministero del lavoro, della salute e così via. Negli incontri che abbiamo avuto c'è stato spiegato che tutto il pacchetto per adeguare la nostra legislazione e firmare la convenzione è stato fatto e trasferito al Parlamento, ma sfortunatamente sino ad oggi, per motivi più impellenti, la convenzione non è stata ratificata.

Quindi, per essere certi che da domani mattina non ci sia quello che lei avverte su molte navi e, soprattutto, ci sia possibilità di un controllo ferreo anche dei lavoratori, bisogna che i 30 Paesi siano raggiunti al più presto. Quasi la metà dei Paesi dell'Unione europea ha firmato; speriamo che anche l'Italia ratifichi presto la convenzione. Questo sarà un beneficio anche per le forme di *dumping* commerciale. Oggi infatti l'armatore serio si trova a dover competere con l'ultimo «scavafango» gestito da chissà quale armatore, che non rispetta le regole; i noli sono bassi anche per questa ragione. Di qui la necessità, che è compito vostro realizzare, di spingere affinché questa ratifica avvenga al più presto.

RANUCCI (PD). Innanzitutto ringrazio gli auditi per aver detto una delle cose che ritengo più importanti: la marineria italiana va difesa fino in fondo, perché la nostra storia e la nostra tradizione non possono essere buttate a mare da una campagna stampa, che anche io ritengo assolutamente impropria. Nel caso particolare della Costa Concordia tale campagna non salvaguarda le persone che lavorano e che hanno fatto molto per salvare tante vite.

Vorrei quindi soffermarmi su alcune questioni. Oggi gli allievi del nautico non possono essere impiegati a bordo perché c'è una legislazione che lo impedisce o perché gli armatori non vogliono fare un praticantato a bordo?

Inoltre, se non cambiamo la legislazione, molte navi abbandoneranno la bandiera italiana. Quali sono i punti critici? Forse uno di essi è la ratifica della convenzione MLC 2006? Ci sono altri punti critici? Se 700 navi sono rientrate, per quale motivo pensiamo oggi di poter perderle?

La sicurezza rispetto alle condizioni meteorologiche. Forse bisognerebbe stabilire che l'uscita dai porti debba avvenire in condizioni di sicurezza. Ma questo normalmente, secondo la vecchia tradizione, lo decide il comandante o la capitaneria. Ho chiesto all'amministratore delegato di Costa Crociere (che si è molto seccato per la domanda) se fosse vero che a Marsiglia la stessa «Concordia», con Schettino comandante, sia uscita con 40 nodi di vento. Lui ha risposto che è vero, ma non è vero: cioè che era uscita con quel vento ma che poteva farlo perché la capitaneria aveva detto di sì. Ma so bene che è il comandante l'ultimo responsabile di una nave. Pensate debbano essere poste in atto delle azioni che possano impedire al comandante di avventurarsi per mare in condizioni meteo non ottimali?

La domanda sull'equipaggio l'ha già posta il collega Sircana.

Nelle convenzioni dell'ILO vengono stabiliti anche gli organici di bordo rispetto alla grandezza della nave e al trasporto che viene effettuato, oppure c'è una discrezionalità lasciata all'armatore o allo stesso comandante?

DI FIORE. La decisione in proposito viene lasciata all'amministrazione dei vari Paesi.

PRESIDENTE. Per completezza, vorrei porre anche io una domanda.

Non è un problema che pensiamo di affrontare nell'immediato, ma nel corso delle audizioni (schematizzo, così ci capiamo meglio) è emerso che a bordo di una nave importante, con 4.000 persone a bordo, che aveva previsto di compiere una certa rotta, ad un certo punto il comandante ha deciso, assumendo il comando manuale, di andare da un'altra parte: ha spinto la nave a 16 gradi, ha puntato un'isola, convinto di sfiorarla e invece la manovra non gli è riuscita ed è finito sugli scogli. Sappiamo che il codice della navigazione che viene applicato in Italia e in tutto il mondo accorda al comandante un potere assoluto.

C'è un particolare nella vicenda dei soccorsi che mi ha molto sorpreso, vale a dire il fatto che sia il comandante l'unica persona che, nel caso della «Concordia» come in qualsiasi altro, può decretare l'abbandono della nave. Ci è stato detto che senza quel comando lì, le rigide procedure che vengono applicate a bordo per far sì che scatti un determinato meccanismo (le lance da calare in mare, le persone che devono recarsi in certi posti, i cuochi e i camerieri che devono fare certe cose), sono tali per cui nessun altro può sentirsi autorizzato, ancorché in presenza di una nave già in avaria e piegata, come nel caso della «Concordia», a dare quell'ordine. Da qui, qualcuno dice, sono nati i ritardi dei soccorsi che hanno purtroppo determinato la perdita di vite umane.

Tutto ciò premesso, ritenete siano maturi i tempi per rimettere in discussione il potere assoluto del comandante, magari prevedendo una collegialità nelle decisioni, oppure secondo l'esperienza è bene che tutto rimanga così? Sappiamo bene che è un problema di normative internazionali, ma se qualcuno ne comincia a parlare, può darsi che alla fine il problema si affronti.

DI FIORE. Signor Presidente, facciamo un parallelo con un altro settore. Nell'aviazione civile ogni decisione viene controllata e confermata da terra. Se vogliamo essere concreti, il ruolo che il pilota di un aereo aveva cinquant'anni fa oggi non ce l'ha più, perché ci sono i controllori di volo e un controllo unico, nel nostro caso in Belgio. Questo «potere del comandante» che risiede nel codice della navigazione deriva dal fatto che cinquanta o cento anni fa la nave partiva e non c'era alcun collegamento, oppure era scarso, con terra. Quando navigavo io, mi ricordo che quando arrivavamo nel golfo di Tehuantepec, Messico, lato Pacifico, per due giorni non si comunicava. Eppure non si trattava mica di cento anni fa.

Questo potere del comandante, come la possibilità di vendere il carico per pagare gli stipendi o di vendere addirittura la nave, era legato al fatto che non c'era collegamento. Oggi il collegamento c'è. Cosa è cambiato rispetto al potere assoluto? Tanto. Le rotte sono di due tipi. Per fare l'esempio, in Italia, abbiamo due percorsi, che sono Messina e Bonifacio, monitorati e controllati da terra, perché c'è una norma che lo prevede.

PRESIDENTE. Questo ce l'hanno spiegato.

DI FIORE. Da altre parti non c'è. Sarebbe meglio ci fosse, ma non c'è.

Poi c'è un livello intermedio di obbligo, che sono le linee di traffico. Quando si entra o si esce da Gibilterra, se si entra si deve tenere la dritta, se si esce la sinistra e così via. Lo stesso nella Manica. Non è un controllo rigido tipo controllori di volo, ma è una indicazione sulle linee da seguire, il cui mancato rispetto può determinare dei rimbrotti.

Il problema sta in un fatto solo: per togliere questa enorme discrezionalità al comandante bisogna creare delle norme e delle strutture che si facciano carico di questo aspetto decisionale. Ma sino a quando ciò non avverrà è evidente che sia il comandante a dover decidere se passare a due, a tre o a venti miglia dall'isola del Giglio. Ma se da domani mattina anche quella zona di transito fosse controllata come lo sono Messina o Bonifacio o ci sono fossero degli obblighi di mantenere una certa distanza, il problema sarebbe superato.

Per quel che mi riguarda penso che i tempi vadano verso una riduzione della discrezionalità del comandante. Questo è l'aspetto della tecnologia della comunicazione del mondo d'oggi. Certo, se non c'è struttura di terra...

ERCOLANI. La tecnologia è a supporto del comandante, non a sua sostituzione.

DI FIORE. Chiariamo una cosa. Il traffico a Messina non è deciso dal comandante. Le nuove tecnologie...

ERCOLANI. Devono essere a supporto.

PRESIDENTE. Mi pare ci mancasse questo tassello.

LUVINI. E poi ci vorrebbe un *test* antipánico per alcune persone. Quando navigavo siamo andati in secca; eravamo in 36: ebbene, su 36, solo cinque sono stati capaci di governare la situazione. Gli altri, pur avendo venti anni di esperienza, hanno abbandonato la nave. Credo che per il comandante e alcuni altri ci vorrebbe un *test* antipánico.

DI FIORE. Nessuno qui è *pro* o contro il comandante. La tecnologia e la comunicazione, come nell'aviazione civile, hanno cambiato tante cose. Ve ne dico una. Parliamo del vento. L'aeroporto di Genova, compagnia per compagnia, ha un limite di vento per cui l'aereo atterra o non atterra, per motivi assicurativi. Nulla vieta di stabilirlo anche in un porto, ma sono cose che vanno decise *a priori*. Le regole non ci sono. Qualcuno ne deve rispondere.

ERCOLANI. Pensate a quanto è delicata la laguna di Venezia.

PATIMO. Volevo chiarire alcuni aspetti che fanno riferimento alla questione della formazione. Dovete sapere che le uniche fonti di finanziamento per determinare un processo formativo generalizzato nel settore del trasporto marittimo sono a carico del contratto collettivo nazionale di lavoro, quindi delle aziende e dei lavoratori. La legge n. 388 del 2000 destina lo 0,30 per cento della «disoccupazione» al finanziamento della formazione continua per i corsi per le abilitazioni professionali. Inoltre, per effetto della *tonnage tax*, si finanzia la cosiddetta formazione indiretta con le risorse prodotte per il mancato imbarco degli allievi ufficiali. Le risorse riferite alla *tonnage tax* confluiscono in un fondo nazionale marittimo, previsto dal contratto, che originariamente aveva finalità previdenziali e che oggi assume caratteristiche anche di natura formativa, cercando di utilizzare questi finanziamenti per avviare gli allievi ufficiali marittimi a bordo.

Mi sia però consentita una precisazione prima di avviarmi alla conclusione. Il problema non è rappresentato solo dagli ufficiali, perché oggi in Italia il mercato del lavoro degli ufficiali nel trasporto marittimo è a favore dell'offerta rispetto alla domanda. Nel settore delle basse qualifiche si registra invece la situazione contraria, peraltro ulteriormente esasperata proprio per effetto della mancanza di formazione. Infatti, un mozzo o un comune di macchina non riesce a pagare 5.000 euro per la

frequenza ai corsi per andare a bordo. Manca – lo ripeto – la formazione finanziata attraverso interventi pubblici.

DI FIORE. Intervengo brevemente per fornire una risposta importante.

Perché l'armatore opta a favore di bandiere di convenienza? Bisogna chiarire un aspetto che sembra strano. Tra le maggiori bandiere di convenienza, vi sono quelle britannica (UK) e olandese, nonché bandiere che tradizionalmente noi pensavamo fossero la quintessenza delle ottime condizioni del lavoro a bordo. Questi Paesi hanno fatto delle scelte estremamente liberiste nel settore del trasporto marittimo. Ad esempio la Grecia si rivolge agli armatori in questo modo: «Non vi do una lira, fate quello che volete e andate dove volete; non mi preoccupo di niente». Altri Paesi si preoccupano di avere una flotta al proprio servizio, per molteplici motivi (si pensi, ad esempio, all'indotto derivante dall'avere una flotta in bandiera nazionale).

C'è anche un altro aspetto che a volte sottolineiamo, perché poco conosciuto: mi riferisco a quello militare. In occasione della Guerra del Golfo, gli americani sono stati strangolati dai noli perché, a differenza del passato, non avevano una flotta di *roll-on* in grado di portare materiali e altro. La Gran Bretagna ha vinto la guerra delle Falkland (o Malvinas) perché controllava le porta-contenitori. I contenitori erano non solo depositi di merce, ma anche alloggi per l'equipaggio e i militari.

Bisogna essere chiari. Alcuni vanno fuori, perché vi sono dei Paesi che non controllano: in Mongolia, ad esempio, basta mettere un timbro e pagare e lo Stato dice quello che si vuole. Altri, invece, vanno per motivi economici. Spiego subito come stanno le cose. Nel mondo del mercato del trasporto marittimo, in base alle ricerche BIMCO (che ogni anno elabora un dato «fortissimo») risultano mancanti a livello mondiale circa 30.000 ufficiali. Fare oggi l'ufficiale (se si arriva ad essere secondo o terzo) significa, quindi, avere lavoro certo e – soprattutto – guadagnare bene. Per meno di 10.000 dollari netti al mese, un comandante indiano non va a lavorare su una petroliera. Tra i comuni che noi chiamavamo a bassa forza c'è un esubero di circa mezzo milione di persone. Ciò significa che nel mondo c'è una marea di offerta di lavoratori che lavorano anche per pochi euro, ma anche gente preparata. Infatti, si rimane scioccati dai livelli presenti nelle scuole filippine o indiane, che hanno curato questi aspetti. Pertanto, se dovessimo programmare il futuro per i nostri giovani, dovremmo puntare sulle qualifiche specializzate.

Perché l'armatore va via? Perché, in base alle convenzioni ILO (che vengono poi disattese, in quanto a bordo viene tenuta la doppia contabilità), la paga minima di un marinaio abilitato è pari a 799 dollari. La ITF, invece, stabilisce che la paga minima sia pari a circa 1.750 dollari. Un nostro marinaio costa circa 6.000 dollari. Se lei fosse un armatore e dovesse mettere a bordo 25 persone, di cui 15 hanno questo differenziale di costo, probabilmente, vista la crisi attuale, opterebbe per la bandiera britannica o di Malta (senza andare a cercare la Mongolia). Questa è la

ragione per cui, se è vero – come è vero – che avere bandiere nazionali nelle navi comporta un enorme indotto, Pantalone deve intervenire (consentitemi di usare l'espressione, ma spero di essermi fatto capire)!

Come si fa a coprire un *extra* costo di questo genere? Anzitutto, come diceva il collega, bisogna cominciare dalla formazione, così da fornire a questi lavoratori una possibilità di sviluppo di carriera. L'Unione europea si è posta questo problema e ha investito 3 milioni di euro per una ricerca volta all'individuazione delle cause per cui i giovani non vanno a bordo. È una cosa difficile da spiegare in un momento di crisi. Quando è stato istituito il registro internazionale, i Governi di allora e quelli successivi non hanno detto «facciamo un'elemosina e richiamiamo gli armatori». Era stato preparato uno studio preciso che dimostrava che, a fronte di un esborso di 10 euro per determinate attività, c'era un ritorno di 100. Con riferimento al registro internazionale, noi sindacati abbiamo avuto difficoltà, ma abbiamo mostrato anche la maturità e la lungimiranza di rinunciare a dell'occupazione che avevamo già perso per le navi su lungo corso (perché erano in bandiera estera) e ci siamo concentrati sulla tutela del lavoro nel cabotaggio, perché è lì che dobbiamo difendere le categorie di base. Nel cabotaggio, infatti, non è presente questo *gap* di concorrenza, perché se dobbiamo collegare la Sardegna e avere a bordo tutti italiani, non ci discriminiamo a vicenda. Anche questo – quindi – è un problema politico su cui dovete riflettere.

PRESIDENTE. Ringrazio tutti gli intervenuti per il prezioso contributo che hanno offerto ai lavori della Commissione.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,45.

