

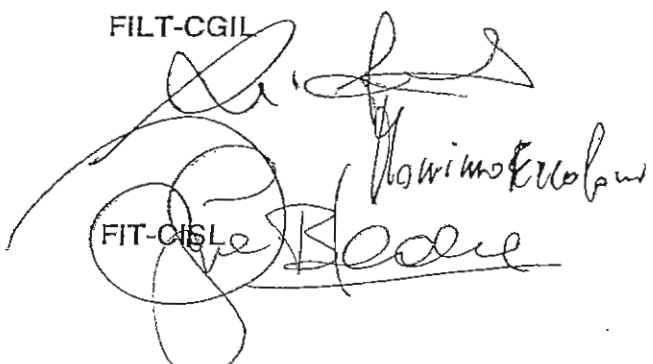

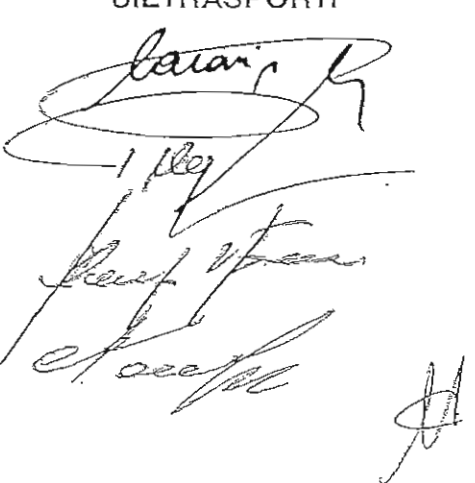
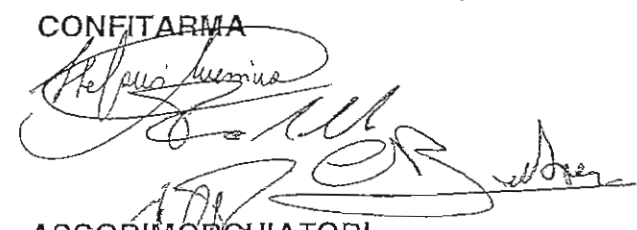


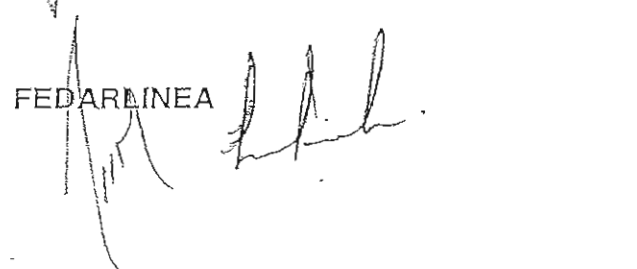
VERBALE DI ACCORDO 5 GIUGNO 2007
PER IL RINNOVO DEI CONTRATTI COLLETTIVI NAZIONALI DI LAVORO
DEL SETTORE MARITTIMO

Il giorno 5 giugno 2007, presso la sede della Confitarma, si sono incontrate la Confitarma, rappresentata dal dott. Stefano Messina con l'assistenza del dott. Tommaso Pacchelli e del dott. Claudio Barbieri, l'Assorimorchiatori, rappresentata dal dott. Giovanni Delle Piane, dal dott. Luca Vitiello e dal dott. Paolo Berardi, la Federimorchiatori, rappresentata dalla dott.ssa Stefania Visco, dall'ing. Gianni Andrea de Domenico e dal dott. Roberto Tranquilli, la Fedarlinea, rappresentata dal dott. Giuseppe Ravera, dal cap. Giovanni Rizzo e dal dott. Lorenzo Paolizzi, con le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI, rappresentate rispettivamente dai signori: Roberto Scotti, Roberto Luvini e Massimo Ercolani, Remo Di Fiore e Beniamino Leone, Giuseppe Caronia e Angelo Patimo e con la partecipazione delle strutture sindacali territoriali e alla presenza di una rappresentanza di delegati aziendali.

Le parti hanno rinnovato la parte normativa ed economica dei contratti collettivi nazionali del settore marittimo, prevedendo, in armonia con la prassi contrattuale del settore, per la prima durata quadriennale e relativa scadenza il 31 dicembre 2010, per la seconda durata biennale con relativa scadenza il 31 dicembre 2008.

L'incremento retributivo complessivo è stato frazionato in due tranches, la prima con decorrenza 1° giugno 2007, la seconda con decorrenza 1° gennaio 2008.

Le pattuizioni relative al "rimorchio" sono contenute in uno specifico accordo.

<p>FILT-CGIL</p>  <p>FIT-CISL</p>  <p>UILTRASPORTI</p> 	<p>CONFITARMA</p>  <p>ASSORIMORCHIATORI</p>  <p>FEDERIMORCHIATORI</p>  <p>FEDARLINEA</p> 
--	---

Una-tantum

Per i mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile e maggio 2007 è determinata una cifra una-tantum di cui alla tabella 1, che verrà corrisposta, con le competenze del mese di giugno 2007, esclusivamente ai marittimi in servizio alla data della firma del presente accordo in base ai criteri di seguito indicati.

Un quinto di tale cifra (quota mensile) sarà corrisposta ai marittimi in C.R.L. per ogni mese o pro-rata di permanenza in C.R.L. tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

Al personale in Turno Particolare la quota mensile o pro-rata verrà corrisposta per ogni mese di imbarco effettuato nel periodo intercorrente tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

Ai marittimi in Turno Generale, imbarcati alla data di sottoscrizione del presente contratto verrà corrisposta una quota mensile o pro-rata per il periodo di effettivo imbarco effettuato tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007. Ai marittimi in Turno Generale, già sbarcati e che reimbarcheranno con la stessa Società entro il 1° settembre 2007, verrà corrisposta la quota una-tantum mensile o pro-rata relativa ai periodi di effettivo imbarco effettuati tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

PREMESSA

Le parti si danno reciprocamente atto che, quale espresso presupposto del presente accordo di rinnovo del CCNL, è stato tra esse voluto un vincolo di necessaria inscindibilità fra tutte le clausole del presente contratto collettivo nazionale di lavoro.

A tal fine le parti ribadiscono la natura vincolante della presente dichiarazione per tutto ciò che attiene anche all'applicazione del contratto medesimo.

Inoltre le parti stipulanti il presente contratto dichiarano che le clausole tutte dettate con il presente accordo, così come le precedenti, sono state volute tenendo conto sia della legislazione nazionale, sia dei principi di ordine internazionale. Tali clausole concorrono a costituire un trattamento, nel suo complesso, volutamente di miglior favore per i lavoratori.

Pertanto le parti si danno reciprocamente atto che, ove per ipotesi si configurasse per alcuni istituti una divaricazione rispetto a disposizioni normative di diritto interno e/o a principi di ordine internazionale, a ciò ha fatto riscontro una compensazione con l'acquisizione di maggiori benefici in altri aspetti della disciplina contrattuale liberamente sottoscritta.

Le parti convengono inoltre che nei risultati contrattuali complessivamente conseguiti si è tenuto conto della volontà delle OO.SS. di acquisire, in uno spirito di spiccata flessibilità, miglioramenti economici e normativi conformi alle esigenze e alla specificità del settore convenendo sul valore omnicomprensivo del costo contrattuale.

In considerazione di quanto precede, le parti si danno reciprocamente atto che eventuali pretese derivanti dalla interpretazione di disposizioni normative e/o di clausole o istituti che siano difformi dalla contrattazione collettiva del settore sono in contrasto con la loro volontà e con le finalità conseguite, fermo restando che nessuna legittimità o pretesa può derivare da clausole aziendali direttamente o indirettamente contrastanti con le clausole contenute nel presente contratto collettivo nazionale di lavoro.

Protocollo sulla semplificazione e unificazione contrattuale

Le parti convengono sulla opportunità di procedere, in occasione della stesura o durante il periodo di vigenza del presente contratto, a una rilettura congiunta dello stesso, al fine di pervenire, in occasione del prossimo rinnovo contrattuale, ad una semplificazione della disciplina normativa ed economica del rapporto di lavoro del settore.

Tale processo di semplificazione, il cui principio informatore è, comunque, quello di salvaguardare l'impianto complessivo di tutele normative e i livelli retributivi del personale navigante, sarà anche utile per completare il processo di unificazione contrattuale per il settore pubblico e privato, definito in occasione del rinnovo contrattuale 5 agosto 1999.

Formazione e Comitato Nazionale paritetico per il lavoro marittimo

La marineria europea è da tempo caratterizzata da una grave crisi vocazionale, che interessa, in particolare, lo Stato maggiore. Degli effetti di tale crisi, che ha investito anche la flotta italiana, ne hanno già risentito i traffici internazionali e, in assenza della predisposizione e conseguente attuazione di adeguate misure di contrasto, presto anche i collegamenti nazionali potrebbero essere coinvolti nella problematica.

In tale contesto, le parti ritengono necessario predisporre iniziative utili, che, anche attraverso il coinvolgimento dello Stato, consentano un progressivo riavvicinamento dei giovani al lavoro marittimo.

In particolare, la formazione rientra senz'altro fra gli strumenti atti a fronteggiare il fenomeno, sebbene la mancanza di interventi statali - l'ultima disposizione di legge in materia è stata la 343/95, i cui effetti sono cessati nel 2001 - compromette, al momento, la definizione di linee di indirizzo generali sugli interventi formativi.

In effetti, si prende atto che parte delle Aziende hanno autonomamente svolto una attività formativa, utilizzando, laddove possibile, i pochi mezzi finanziari messi a disposizione al riguardo (vedi, ad esempio, i fondi paritetici per la formazione ex lege 388/2000) e sostenendo in proprio la quasi totalità dei costi. Per contro anche i marittimi hanno sostenuto in proprio i costi per la loro formazione e riqualificazione.

Inoltre, per effetto degli impegni assunti nelle precedenti tornate contrattuali, le parti si danno atto delle importanti iniziative indirizzate principalmente alla formazione degli Ufficiali (Accademia Italiana della Marina Mercantile), sia del personale di hotellerie (Scuola di Napoli), sia del progetto con l'Università Parthenope per personale qualificato da inserire nei quadri aziendali di terra e di bordo, sia alla formazione del personale altamente qualificato (Accademia del Mare di Venezia).

L'assenza di specifici provvedimenti di legge sulla materia ha, al momento, compromesso la possibilità di definire uno strumento di indirizzo generale, che tenga in considerazione gli effettivi fabbisogni formativi, anche nell'ottica dell'impiego del personale navigante in alcuni settori rientranti nel cluster marittimo.

Le parti ritengono indispensabile individuare tale strumento, garantendone un suo efficace funzionamento, in considerazione della crisi vocazionale sopra richiamata, della necessità condivisa di coordinare le iniziative già predisposte e delle nuove esigenze formative derivanti dall'evoluzione dei mercati, dalle innovazioni tecnologiche del naviglio e dalla normativa in materia di safety e security.

In particolare, le parti, condividendo la centralità della formazione professionale, riferita agli ufficiali e alle altre categorie professionalizzate del settore individuano i seguenti comuni obiettivi di una attività congiunta di promozione e sviluppo della formazione professionale dei lavoratori marittimi quale strumento:

- strategico ai fini di una politica attiva dell'occupazione;

- di aggiornamento ai fini dell'acquisizione degli standard minimi previsti dalla Convenzione Internazionale STCW;
- di aggiornamento ed informazione ai fini della tutela della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare;
- di aggiornamento ed informazione circa la prevenzione degli infortuni e la tutela della salute;
- di aggiornamento e di informazione in materia di security;
- di sviluppo della professionalità in connessione con lo sviluppo dell'automazione navale;
- di sviluppo della professionalità sulla qualità del servizio;
- di sperimentazione di nuove forme di organizzazione del lavoro e di nuove qualifiche professionali.

Per il conseguimento dei richiamati obiettivi, da non ritenersi esaustivi della materia, le parti convengono sulla costituzione di un Comitato Nazionale paritetico per il lavoro marittimo.

Tale Comitato sarà composto da 6 membri effettivi e da 6 membri supplenti, nominati dalle Associazioni datoriali e da altrettanti nominati dalle Organizzazioni sindacali.

Pertanto, il Comitato avrà il compito di promuovere tra le altre iniziative al fine di:

- analizzare i fabbisogni formativi del settore espressi dalle Società armatoriali, anche utilizzando indagini di mercato allo scopo già effettuate;
- favorire le risposdenze delle azioni formative alle domande di professionalità espresse dal mercato del lavoro;
- favorire l'utilizzo di strumenti informatici per la formazione (e-learning, m-learning, ecc.);
- determinare strumenti di governo del mercato del lavoro marittimo e dell'aggiornamento professionale nell'ambito dell'armamento nazionale, verificando e promuovendo tale processo anche attraverso la riqualificazione e la mobilità del personale;
- esaminare l'andamento complessivo di progetti, tesi ad avvicinare i giovani all'attività marittima;
- promuovere programmi di formazione mirata, in particolare, sui temi della safety, della security e della prevenzione;
- favorire lo sviluppo della formazione scolastica e professionale coerente con la realtà e con gli indirizzi comunitari;
- individuare idonei strumenti per garantire l'imbarco degli allievi;
- favorire la predisposizione di percorsi formativi che alternino alla frequenza di corsi di istruzione, periodi di formazione a bordo;
- verificare la possibilità di creare percorsi formativi anche per il personale extracomunitario, con specifico riferimento alle qualifiche nei confronti delle quali è comprovato lo scarso interesse del personale comunitario.

A prescindere dagli obblighi di legge, le parti ritengono necessario imbarcare gli Allievi Ufficiali sulle navi della flotta italiana e intraprendere, attraverso il costituito Comitato nazionale, un'azione nei confronti dell'Amministrazione, tesa ad ottenere, entro breve tempo, l'emanazione del decreto sui nuovi titoli professionali.

Il Comitato opererà inoltre per una rapida riforma del collocamento della gente di mare che, nel rispetto delle peculiarità del settore, consenta la centralizzazione del collocamento stesso strumento utile al governo del mercato del lavoro.

Il Comitato provvederà altresì a predisporre iniziative tese a promuovere il lavoro marittimo. In particolare, anche attraverso il coinvolgimento dei competenti Ministeri, avvierà, presso il sistema scolastico, incontri per fare conoscere gli aspetti della vita lavorativa a bordo.

Al Comitato Nazionale spetterà, inoltre, predisporre tutte le iniziative utili per il recupero dei consistenti crediti, che tanto i lavoratori quanto le aziende vantano nei confronti dello Stato, per effetto delle disposizioni di legge che prevedevano contributi alla formazione, provvedendo altresì a promuovere, presso le sedi competenti la definizione di interventi normativi a sostegno della formazione professionale.

Tipi di contratti di arruolamento

1. Ferme restando le disposizioni contrattuali relative alla CRL e al Turno Particolare, il contratto di arruolamento può essere stipulato:
 - a) per un dato viaggio o per più viaggi;
 - b) a tempo determinato;
 - c) a tempo indeterminato.

2. Il datore di lavoro, intendendosi per tale anche un raggruppamento di società o compagnie consorziate con turno particolare unico, ha facoltà di imbarcare o trasbordare il lavoratore marittimo, in qualunque tempo o luogo su qualsiasi nave da lui gestita.

3. I contratti di arruolamento da stipularsi avanti l'Autorità Marittima ai sensi di legge saranno redatti in conformità ai modelli V (imbarco a viaggio), T.D. (imbarco a tempo determinato) e T.I. (imbarco a tempo indeterminato) allegati al presente contratto.

Contratto di arruolamento a viaggio

1. Il contratto di arruolamento a viaggio è valido per la durata del viaggio o dei viaggi indicati.
2. Il contratto di arruolamento a viaggio si risolve se l'armatore modifica il viaggio o i viaggi originariamente previsti. Qualora tale modifica avvenga per fatto non imputabile all'armatore, il contratto di arruolamento si trasforma a tempo indeterminato.
3. Il contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi non può essere stipulato per durata superiore a 4 (quattro) mesi; limitatamente alle navi che operano nel Mediterraneo la durata massima non dovrà superare 3 (tre) mesi; se il contratto di arruolamento a viaggio è stipulato per una durata superiore, si considera a tempo indeterminato.
4. Per viaggio si intende il complesso delle traversate fra porto o porti di caricazione e porto di ultima destinazione, oltre alla eventuale traversata in zavorra per raggiungere il porto di caricazione.
5. Il contratto di arruolamento a viaggio si esaurisce dopo la scarica nel porto di arrivo indicato nel contratto stesso.
6. Qualora, per concorde volontà dell'armatore e del lavoratore marittimo, questi non venga congedato nel porto di ultima destinazione, il contratto di arruolamento si intende prorogato per un ulteriore viaggio e così di seguito.
7. Il rapporto derivante dal contratto di arruolamento a viaggio si instaura al momento dell'imbarco e si estingue al momento dello sbarco.
8. Il lavoratore marittimo, al momento dello sbarco, percepisce tutte le indennità maturate durante il periodo del contratto di arruolamento (come il TFR, l'indennità sostitutiva di ferie e riposi non goduti) e, dopo lo sbarco, è iscritto al turno a cui ha diritto.

Contratto di arruolamento a tempo determinato

1. Le parti, in relazione a quanto previsto dall'art. 326 cod. nav. che, tra le tipologie di contratti di arruolamento, prevede quella a tempo determinato, nell'intento di adeguare questa normativa all'attuale organizzazione del lavoro a bordo, contemporaneamente realizzando condizioni inscindibili e di miglior favore, hanno convenuto:

2. Ferma restando la disciplina di cui all'art. 326 del codice della navigazione 1°, 2° e 3° comma, il singolo contratto di arruolamento a tempo determinato può avere una durata non superiore a 4 (quattro) mesi. In relazione alla minor durata sopra specificata, si conviene che, in caso di intervallo tra successivi contratti di arruolamento a tempo determinato inferiore a sessanta giorni, il contratto di arruolamento si considera a tempo indeterminato solo nel caso in cui complessivamente, in virtù della sua durata e delle singole interruzioni inferiori a 60 (sessanta) giorni, si raggiunga l'arco temporale superiore ad un anno. Se il termine del contratto di arruolamento scade in corso di viaggio, il contratto stesso si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione.

3. Il rapporto derivante dal contratto di arruolamento a tempo determinato si instaura al momento dell'imbarco e si estingue al momento dello sbarco.

4. Il lavoratore marittimo, al momento dello sbarco, percepisce tutte le indennità maturate durante il periodo del contratto di arruolamento (come il TFR, l'indennità sostitutiva di ferie e riposi non goduti) e, dopo lo sbarco, è iscritto al turno a cui ha diritto.

DICHIARAZIONE A VERBALE

Il contratto di arruolamento a tempo determinato è utilizzato di norma per il personale della lista stagionale e del turno generale.

Contratto di arruolamento a tempo indeterminato

1. Nel contratto di arruolamento a tempo indeterminato il periodo di imbarco è stabilito in mesi 4 (quattro) prorogabili da parte del datore di lavoro per esigenze dell'azienda di 60 (sessanta) giorni per tutte le navi (comprese le bulk carriers e le ore-oil) e di 30 (trenta) per le navi adibite a traffici mediterranei, per le navi O.B.O., le navi cisterna, le navi full containers. La durata del periodo di imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali.

2. Il rapporto derivante dal contratto di arruolamento a tempo indeterminato si instaura al momento dell'imbarco e si estingue al momento dello sbarco.

3. Il lavoratore marittimo, al momento dello sbarco, percepisce tutte le indennità maturate durante il periodo del contratto di arruolamento (come il TFR, l'indennità sostitutiva di ferie e riposi non goduti) e, dopo lo sbarco, è iscritto al turno a cui ha diritto.

Risoluzione del contratto di arruolamento a viaggio, a tempo determinato e a tempo indeterminato

1. Per i lavoratori marittimi il contratto di arruolamento a viaggio o per più viaggi, a tempo determinato e a tempo indeterminato cessa al compimento del periodo contrattuale d'imbarco di cui agli articoli del presente CCNL.
2. Il lavoratore marittimo completato il periodo di arruolamento sbarcherà per fine contratto.

Risoluzione anticipata del contratto di arruolamento

Il contratto di arruolamento può essere risolto:

- a) per volontà del lavoratore marittimo;
- b) per volontà del datore di lavoro per giusta causa o giustificato motivo.

a) Risoluzione per volontà del lavoratore marittimo

1. Nel caso di risoluzione del contratto di arruolamento per volontà del lavoratore marittimo in porto nazionale od estero, prima del compimento del periodo contrattuale d'imbarco, il lavoratore marittimo stesso, dovrà darne preavviso nei termini indicati dal successivo articolo e sostenere le spese del suo rimpatrio, o rimborsarle al datore di lavoro se da questo anticipate.
2. I termini di preavviso possono essere derogati nei casi di morte del padre, della madre, del coniuge o convivente risultante da documentazione anagrafica e dei figli, da documentare entro 10 giorni dallo sbarco; o per fatto grave da documentare e sottoporre tempestivamente al datore di lavoro.
3. Il preavviso può essere dato dal lavoratore marittimo anche in navigazione.

b) Risoluzione per volontà del datore di lavoro per giusta causa o giustificato motivo

Per giusta causa il contratto di arruolamento può essere risolto dal datore di lavoro in qualunque tempo e luogo, salvo l'obbligo del rimpatrio.
Per giustificato motivo il contratto di arruolamento può essere risolto dal datore di lavoro in qualunque tempo e luogo, nel rispetto dei termini del preavviso, ferme restando le disposizioni di cui all'art. 66 relative al rimpatrio e le norme sulle infrazioni disciplinari.

Preavviso

1. Il termine di preavviso per la risoluzione del contratto di arruolamento è stabilito: in 18 (diciotto) giorni per il contratto di arruolamento a tempo indeterminato; in 15 (quindici) giorni per il contratto di arruolamento a tempo determinato e per quello a viaggio. Per i contratti di arruolamento di qualsiasi tipologia, di durata inferiore ai suddetti termini di preavviso, questi ultimi saranno stabiliti nella misura della metà della durata dei contratti stessi.
2. E' in facoltà del datore di lavoro sostituire al preavviso una indennità pari a tante giornate di minimo contrattuale conglobato, pro-rata della 13^a e 14^a mensilità, e se dovuti, supplemento paga per personale di stato maggiore, eventuali scatti di anzianità e indennità di rappresentanza di cui all'art. 27, per quanti sono i giorni di preavviso non osservati.

REGOLAMENTO DEI TURNI PARTICOLARI

Iscrizione al turno

1. I lavoratori marittimi, compresi gli ufficiali, da iscrivere nel turno particolare, saranno prelevati a libera scelta dalla eventuale lista stagionale o dal turno generale.
2. Il turno particolare è suddiviso per le categorie previste dalle tabelle di armamento.
3. I lavoratori marittimi da imbarcare, non iscritti alla continuità di rapporto di lavoro, saranno prelevati dal turno particolare o in caso di indisponibilità dalla eventuale lista stagionale o dal turno generale.

Art. 69

Iscrizioni e reiscrizioni

.... OMISSIS

Con decorrenza 1° ottobre 2007. Al comma 4 dopo le parole "143% del personale previsto dalle tabelle di armamento" vengono aggiunte le seguenti parole "per i traghetti si farà riferimento alla media del personale marittimo imbarcato sulla nave".

Art. 81

Applicabilità e criteri di ammissione alla CRL

.... OMISSIS

Con decorrenza 1° ottobre 2007. Il numero complessivo dei marittimi presenti in CRL e TP dovrà essere pari al 143% del personale presente nelle tabelle di armamento, per i traghetti si farà riferimento alla media del personale marittimo imbarcato sulla nave.

Art. 51 bis
Indennità di navigazione per le navi superiori a 3.000 t.s.l.

I valori dell'indennità di navigazione per le navi superiori a 3.000 t.s.l., con decorrenza 1° giugno 2007 sono definiti come segue:

Extra Mediterraneo

1° Ufficiale	€ 6,79
2° Ufficiale	€ 5,21
3° Ufficiale	€ 4,33
Sottufficiale C.S.	€ 3,09
Sottufficiale	€ 2,82
Comune	€ 1,81

Settore traghetti

Ferme restando le vigenti disposizioni contrattuali in materia di determinazione della consistenza del turno particolare e in considerazione delle esigenze operative di stagionalità delle navi traghetto, le parti convengono sull'opportunità di definire a livello aziendale la costituzione di liste stagionali, individuando i requisiti che i lavoratori marittimi devono possedere per l'iscrizione. La consistenza della lista, oltre a tener conto delle esigenze stagionali delle società, garantirà un periodo medio annuale di imbarco. Detto personale, qualora ne possedga i requisiti, avrà priorità nella copertura di eventuali carenze nell'ambito del turno particolare della società.

* * * * *

Le parti si incontreranno, entro il 20 giugno 2007, per formalizzare un'intesa sindacale sui principi che regolano gli accordi di deroga sull'orario di lavoro per i viaggi di breve durata.

Aliscafi, mezzi veloci, HSC e collegamenti con le isole minori

Protocollo sui collegamenti con le isole minori

Visto

- il rilevante ruolo sociale dei collegamenti con le isole minori sia per quanto riguarda la mobilità delle persone che delle merci;
- che le Società di navigazione che assicurano tali collegamenti offrono rilevanti opportunità di impiego per il personale navigante, prevalentemente localizzato nelle regioni meridionali;
- che le medesime Società impiegano esclusivamente marittimi di nazionalità italiana;
- che la composizione dell'equipaggio in termini di nazionalità unitamente all'assenza di norme di sostegno strutturali comportano una situazione di sofferenza per questo comparto del settore marittimo;

le parti convergono

- che al fine di contenere le criticità sopra descritte e di fornire maggiore competitività ad un settore di particolare rilevanza sociale, sia per l'essenzialità dei servizi erogati che per i riflessi occupazionali sui lavoratori di nazionalità italiana, è necessario un impegno comune, affinché le Società, sia private che pubbliche, operanti in tale settore siano destinatarie dei benefici di natura previdenziale, oggi riconosciuti esclusivamente alle navi iscritte al Registro Internazionale;
- che in considerazione della necessità condivisa di individuare una disciplina per i marittimi imbarcati a bordo delle unità adibite ai servizi di collegamento con le isole minori, in considerazione anche della tipologia della navigazione che non supera le 45 miglia, nonché delle caratteristiche del servizio che non contempla il pernottamento a bordo degli equipaggi, le parti si impegnano ad iniziare subito dopo la firma del presente accordo e a definire entro il 30 novembre 2007 un contratto collettivo nazionale di lavoro meglio rispondente alle esigenze del settore, anche in considerazione delle moderne tecnologie (HSC). Il confronto vedrà impegnate a livello nazionale Confitarma, Fedarlinea e Segreterie Nazionali di Filt/Cgil, Fit/Cisl e Uiltrasporti, ponendo particolare attenzione alle problematiche collegate alla organizzazione del lavoro e, con specifico riferimento agli aliscafi, al superamento dei limiti previsti in materia di ore di navigazione sulle ali e di prestazioni straordinarie.

Assicurazione integrativa sanitaria

A fronte della richiesta avanzata dalle Organizzazioni Sindacali di prevedere l'inserimento del personale aliscafi nelle tutele assicurative Fanimar, le Associazioni armatoriali ricordano la scelta fatta in occasione del rinnovo contrattuale del 1991, quando le risorse all'uopo stanziare furono allocate nella indennità di navigazione.

Le Società di navigazione aderenti a Confitarma e Fedarlinea dichiarano, però, la loro disponibilità a effettuare, su richiesta scritta da parte del lavoratore la

trattenuta mensile da versare in rate semestrali al Fanimar o ad altro Fondo costituito nel rispetto della disciplina contrattuale della materia.

Con decorrenza 1° settembre 2007 le Società riconosceranno ai marittimi che hanno presentato la richiesta di cui sopra un contributo annuo di € 70,00.

Incremento del minimo contrattuale conglobato per Comandanti e Direttori di macchina

Ai Comandanti e Direttori di macchina per i quali trova applicazione il presente contratto è riconosciuto lo stesso incremento del minimo contrattuale conglobato convenuto per le medesime qualifiche nel rinnovo del Contratto collettivo nazionale di lavoro 11 giugno 2003 per i Capitani di Lungo Corso al Comando e Capitani alla direzione di macchina di navi dell'armamento libero e delle Società del Gruppo Tirrenia non in Regolamento Organico.

Indennità di missione giornaliera

A decorrere dal 1° giugno 2007 gli importi dell'indennità giornaliera di missione di cui all'art. 31 del presente contratto sono così definiti:

Comandanti e Direttori di macchina	€ 35,00
Ufficiali, Sottufficiali e Comuni	€ 35,00

Vitto a bordo

Al fine di verificare la rispondenza della tabella viveri contenuta nei vigenti contratti collettivi nazionali all'effettivo fabbisogno dei marittimi ed apportare eventuali modifiche e/o adattamenti, è costituita una Commissione composta da sei rappresentanti delle Associazioni armatoriali e da altrettanti rappresentanti delle Organizzazioni sindacali firmatarie e stipulanti il presente contratto.

Nel corso dei suoi lavori, la Commissione potrà avvalersi dell'apporto di esperti nutrizionisti.

Norma transitoria

In sostituzione delle quantità di vino previste dalle vigenti tabelle viveri, saranno somministrate bibite non alcoliche, ferma restando la prevista quantità d'acqua minerale.

Mezzi navali speciali

Le parti convengono che in occasione del rinnovo del contratto di lavoro si procederà alla stesura ed alla stampa dei contratti di lavoro dei marittimi imbarcati sui mezzi navali speciali, entro il 31 dicembre 2007.

Si precisa che il campo di applicazione del contratto "mezzi navali speciali" è relativo ai mezzi con propulsione o senza propulsione propria che operano nella perforazione, nella produzione, nella posa di condotte e nella costruzione ed installazione di piattaforme, per la ricerca, l'estrazione e il trasferimento in condotte di prodotti petroliferi sia liquidi che gassosi.

Si precisa che i contratti collettivi nazionali riferiti ai "mezzi navali speciali" si applicano al personale marittimo imbarcato sui mezzi con propulsione o senza propulsione propria, che svolgono attività nei settori della perforazione, della posa di condotte e della costruzione ed installazione di piattaforme nel settore Oil & Gas.

Gli incrementi relativi alle indennità di navigazione troveranno applicazione anche nel contratto "mezzi navali speciali".

Tutele assicurative

In relazione alla richiesta sindacale di ampliare le tutele assicurative del personale navigante con la copertura del caso di morte a bordo o in franchigia per qualsiasi causa e di migliorare le coperture assicurative già previste, le parti hanno convenuto quanto segue:

A decorrere dal 1° luglio 2007 il F.A.N.I.MAR., o altro Fondo avente i requisiti di cui al punto 5) dell'accordo 20 dicembre 2002, provvederà ad assicurare il caso di morte per qualsiasi causa avvenuta a bordo o in franchigia.

In particolare, verrà riconosciuta agli eredi una somma pari a € 12.500,00 a fronte di un premio annuale di € 36,00. A decorrere dal 1° gennaio 2008, il versamento del premio verrà effettuato contestualmente a quello per la copertura del caso di morte o invalidità permanente per infortunio a bordo.

Pertanto gli armatori verseranno al F.A.N.I.MAR. il 1° gennaio di ogni anno (con tolleranza di 10 giorni) la somma annua di € 36,00 per ogni marittimo italiano o comunitario imbarcato sulle proprie navi in base alle tabelle di armamento, affinché il F.A.N.I.MAR., tramite la sottoscrizione di specifiche polizze di assicurazione, le cui condizioni generali e/o particolari nonché esclusioni varranno ai fini dell'accertamento dell'indennizzabilità dell'evento, possa garantire una copertura assicurativa di € 12.500,00 per marittimo nel caso di morte avvenuta esclusivamente a bordo per cause naturali o per infortunio, in quest'ultimo caso il capitale assicurato si sommerà con gli eventuali capitali già assicurati in caso di infortunio. Onde permettere di unificare le scadenze annuali al 1° gennaio, inizialmente, il 1° luglio 2007, gli armatori verseranno al F.A.N.I.MAR. la somma di € 18,00 per ogni marittimo, come sopra specificato, pari a 6/12 dell'importo annuo previsto per la copertura assicurativa fino al 31/12/2007, per poi versare l'intero suddetto importo di € 36,00 per ciascun marittimo a partire dal 1° gennaio 2008 e così di seguito di anno in anno. La copertura assicurativa potrà essere garantita dal F.A.N.I.MAR. solo dal giorno successivo a quello in cui il medesimo entrerà nella reale disponibilità delle somme necessarie versategli dagli armatori.

* * * * *

Al fini della disciplina delle tutele assicurative previste dall'accordo F.A.N.I.MAR. del 20 dicembre 2002 le parti convengono che marittimi iscritti permanentemente in Turno Particolare, devono intendersi esclusivamente quelli che abbiano maturato almeno 15 mesi di navigazione nell'arco di 4 anni con la stessa società. Tale limite non opera in caso di disarmo dei mezzi o cessazione di attività della società.

Il premio annuale per la copertura per il ritiro del libretto viene incrementato a decorrere dal 1° gennaio 2008 dagli attuali € 175,00 a € 190,00 annui pro-capite a fronte del seguente aggiornamento dei capitali assicurati:

sino a 40 anni non compiuti	€ 31.000,00
da 40 a 45 anni non compiuti	€ 21.000,00
da 45 a 50 anni non compiuti	€ 16.000,00
da 50 a 55 anni non compiuti	€ 8.500,00
da 55 a 60 anni non compiuti	€ 6.000,00
da 60 a 65 anni non compiuti	€ 3.000,00

Si precisa che:

nel caso di decesso di un marittimo che sia stato già dichiarato permanentemente non idoneo alla navigazione (ritiro del libretto) da parte della Commissione di I° grado, qualora il decesso avvenisse prima dell'esito dell'eventuale ricorso alla Commissione di II° grado o prima dell'espletamento degli accertamenti medici a seguito di richiesta di applicazione della clausola arbitrale, si procederà ad indennizzare gli eredi aventi diritto per l'importo fissato, in base all'età, dall'allegato 24 del CCNL vigente.

Quanto sopra a condizione che il decesso sia avvenuto per la medesima malattia o infortunio che sia stata determinante per la dichiarazione di permanente inidoneità alla navigazione, sempre e comunque nel rispetto delle ulteriori norme e procedure per l'accertamento dell'indennizzabilità inerente il ritiro del libretto stesso.

Resta ferma ogni altra previsione contrattuale in materia di tutele assicurative.

Contrattazione aziendale/di 2° livello

La percentuale dell'1% del minimo contrattuale da erogarsi ai lavoratori delle aziende nelle quali non viene avviato un confronto per la contrattazione aziendale/di 2° livello, viene elevata al 2% con decorrenza dal 1° gennaio 2008.

Telemedicina

Al fine di migliorare le dotazioni delle navi di strumenti utili ad assicurare forme di presidi sanitari, le Società di navigazione opereranno per verificare la possibilità di utilizzare servizi di telemedicina, efficace complemento alle forme di assistenza sanitaria già prevista a bordo.

Sarà, altresì, verificata l'eventualità di impiego delle apparecchiature per la telemedicina anche per perfezionare la preparazione degli ufficiali sui corsi obbligatori in materia sanitaria e per migliorare la pratica applicazione di alcune disposizioni in materia di salute e sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro.

L'impiego della telemedicina a bordo sarà monitorato da un'apposita Commissione mista paritetica composta da 3 rappresentanti dell'armamento e altrettanti delle organizzazioni sindacali stipulanti e firmatari del presente accordo.

Contributo a carico dei lavoratori marittimi ed amministrativi per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro

Le Segreterie Nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI allo scopo di far conoscere a tutti i lavoratori marittimi ed amministrativi i propri diritti/doveri nell'ambito del rapporto di lavoro, si impegnano a stampare o a fornire su supporto informatico i contratti collettivi nazionali di lavoro fornendo ad ogni lavoratore interessato una copia del proprio CCNL.

A tale scopo, in occasione della firma dell'accordo di rinnovo del CCNL ad ogni marittimo/amministrativo sarà trattenuto un contributo così calcolato:

$$\frac{\text{minimo contrattuale}}{26}$$

Ferma restando per il marittimo/amministrativo la facoltà di esprimere parere scritto contrario con raccomandata da inviare all'azienda contestualmente alle organizzazioni sindacali firmatarie e stipulanti del presente accordo entro 5 giorni dal ritiro dalla busta paga, il versamento dei contributi verrà effettuato non prima che siano trascorsi 5 giorni dalla consegna della busta paga.

Le aziende provvederanno a versare i contributi trattenuti ai marittimi/amministrativi sul c/c bancario n. 940 intestato al "Fondo Marinaro" FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI presso l'Istituto Bancario San Paolo di Torino, Via Abruzzi n. 12 – 00187 Roma – Filiale 37 – ABI 1025 – CAB 03240.

C.C.N.L. Comandanti e Direttori di macchina su navi superiori a 3.000 t.s.l.

L'art. 1 del vigente contratto è così sostituito:

Art. 1
Tipi di contratto d'imbarco

Il rapporto di lavoro del Comandante o Direttore di macchina può essere costituito con uno dei seguenti tipi di contratto:

- a) per un dato viaggio o per più viaggi;
- b) a tempo determinato;
- c) a tempo indeterminato.

Il contratto di imbarco, da stipularsi avanti l'Autorità Marittima, è redatto ai sensi dell'art. 332 del Codice della Navigazione in conformità dei modelli:

- a) Mod. V – Contratto a viaggio;
- b) Mod. T.D. – Contratto a tempo determinato;
- c) Mod. T.I. – Contratto a tempo indeterminato.

Allegati al presente contratto.

Art. 2 bis
Contratto d'imbarco a tempo determinato

Le parti in relazione a quanto previsto dall'art. 326 cod. nav. che, tra le tipologie di contratti di arruolamento prevede quella a tempo determinato, nell'intento di adeguare questa normativa all'attuale organizzazione del lavoro a bordo contemporaneamente realizzando condizioni inscindibili e di miglior favore hanno convenuto:

1. ferma restando la disciplina di cui all'art. 326 del codice della navigazione I, II e III comma, il singolo contratto di arruolamento a tempo determinato può avere una durata non superiore a quattro mesi. In relazione alla minor durata sopra specificata, si conviene che, in caso di intervallo tra successivi contratti di arruolamento a tempo determinato inferiore a sessanta giorni, il contratto di arruolamento si considera a tempo indeterminato solo in caso in cui complessivamente, in virtù della sua durata e delle singole interruzioni inferiori a 60 giorni, si raggiunga l'arco temporale superiore ad un anno. Se il termine del contratto di arruolamento scade in corso di viaggio, il contratto stesso si intende prorogato fino al porto di ultima destinazione;
2. il rapporto derivante dal contratto di arruolamento a tempo determinato si instaura al momento dell'imbarco e si estingue al momento dello sbarco.
3. il lavoratore marittimo, al momento dello sbarco, percepisce tutte le indennità maturate durante il periodo del contratto di arruolamento (come il TFR, l'indennità sostitutiva di ferie e riposi non goduti) e, dopo lo sbarco, è iscritto al turno a cui ha diritto.

DICHIARAZIONE A VERBALE

Il contratto di arruolamento a tempo determinato è utilizzato di norma per il personale della lista stagionale e del turno generale.

Art. 39
Indennità di navigazione

NAVI DA CARICO

Dal 1° giugno 2007

Fino a 5.000 t.d.w.	€ 1.113,07
Da oltre 5.000 a 20.000 t.d.w.	€ 1.146,70
Da oltre 20.000 a 100.000 t.d.w.	€ 1.187,15
Oltre 100.000 t.d.w.	€ 1.234,19

NAVI TRAGHETTO
Merci/Passeggeri

Dal 1° giugno 2007

Fino a 1.500 t.s.l.	€ 888,57
Da oltre 1.500 a 7.000 t.s.l.	€ 917,23
Da oltre 7.000 a 20.000 t.s.l.	€ 951,63
Oltre 20.000 t.s.l.	€ 991,75

Gli importi sopra elencati vengono ridotti del 20% per navigazione mediterranea.

Per le tratte di navigazione che non superano i trenta minuti tra porto e porto, gli importi sopra elencati vengono ridotti del 25%.

NAVI DA CROCIERA

Dal 1° giugno 2007

Comandante	€ 1.043,40
Comandante in 2 ^a	€ 1.036,53
Direttore di macchina	€ 1.043,40
Direttore di macchina in 2 ^a	€ 1.036,53

Art. ..
Istituzione del Turno Particolare

Gli armatori che gestiscono almeno tre navi istituiscono un Turno Particolare dove iscrivere Comandanti e Direttori di macchina prelevati a libera scelta dal Turno Generale o proveniente dal Turno Particolare previsto nel Contratto di Imbarco degli equipaggi.

Per l'iscrizione o reiscrizione al Turno Particolare il marittimo dovrà essere in possesso dei requisiti di categoria ed aver superato un periodo di prova di sei mesi.

Per l'individuazione dei limiti numerici dei marittimi da iscrivere nel Turno Particolare, valgono le disposizioni di cui all'art. 16/bis, ultimo comma, del presente contratto.

Ai fini di cui sopra per Armatore si intende anche un gruppo di società e/o compagnie consorziate con un unico Ufficio Marittimo.

Art. ..
Periodo di imbarco

Il periodo contrattuale di imbarco è di 4 (quattro) mesi, che, da parte dell'Armatore, è prorogabile o riducibile di giorni 30.

Particolari deroghe alla durata del periodo di imbarco di cui al comma 1 del presente articolo potranno essere concordate con le Organizzazioni sindacali firmatarie, in sede aziendale, qualora particolari condizioni operative lo rendessero necessario.

Al termine del periodo di imbarco il Comandante o il Direttore di macchina in Turno Particolare verrà sbarcato per "avvicendamento" e verrà automaticamente reiscritto nel turno; conseguentemente il lavoratore sarà liquidato di tutte le competenze maturate, ivi compreso il trattamento di fine rapporto maturato.

Ai marittimi iscritti al Turno Particolare è assicurato un periodo di riposo a terra pari almeno al 33% del periodo d'imbarco.

Art. ..
Cancellazione dal Turno Particolare

Oltre alle infrazioni ai propri doveri di servizio, sono considerati giustificati motivi per la non reinscrizione al turno particolare o la cancellazione dal turno stesso:

- a) indisponibilità all'imbarco per grave motivo personale di durata superiore a 30 giorni, nonché l'indisponibilità all'imbarco per malattia di durata superiore a 180 giorni;
- b) l'aver superato nell'arco dell'ultimo triennio 360 giorni di malattia indennizzati (cioè coperti dalla assicurazione fondamentale e complementare dell'IPSEMA) anche se dovuti a più interventi morbosi;
- c) mancata tempestiva comunicazione della indisponibilità per malattia, infortunio o grave motivo personale da comunicare alla Società per telegramma facendo seguire l'invio del documento giustificativo entro due giorni dall'insorgere del motivo;
- d) lo sbarco per volontà del marittimo senza giustificato motivo;
- e) l'ingiustificata indisponibilità del marittimo al momento della chiamata di imbarco ed il rifiuto del marittimo all'imbarco derivante dalla chiamata;
- f) il rifiuto di trasbordare;
- g) la temporanea inibizione dall'esercizio professionale;
- h) il raggiungimento dei limiti di età previsti per il pensionamento dalle vigenti norme al riguardo;
- i) la riduzione della flotta sociale, il disarmo di durata superiore a 90 giorni. In questi casi la non reinscrizione a turno o la cancellazione dal turno sarà effettuata, categoria per categoria, partendo da coloro che hanno minore anzianità di azienda.

La eventuale non reinscrizione, o cancellazione dal turno particolare, verrà comunicata dalla Società al marittimo a mezzo di lettera raccomandata nel termine di 30 giorni rispettivamente dalla data di presentazione del libretto di navigazione o dalla data del provvedimento.

Il marittimo può chiedere, entro 15 giorni dalla comunicazione della Società, i motivi che hanno determinato il provvedimento della non reinscrizione nel turno particolare o la cancellazione dallo stesso. In tale caso la Società risponderà all'interessato entro 15 giorni dalla ricezione della richiesta.

Le disposizioni di cui all'art. 23 relative al collegio arbitrale sono estese ai Comandanti e Direttori di macchina in Turno Particolare.

Il marittimo che per giustificato motivo non risponde alla chiamata per l'imbarco su una determinata nave, potrà successivamente essere imbarcato, mediante trasbordo, sulla medesima nave o su altra dello stesso tipo adibita alla medesima linea, una volta cessati i motivi che causarono il mancato imbarco.

Si considera contrario allo spirito delle presenti norme la cancellazione e la mancata reinscrizione al turno particolare determinata da motivi di fede religiosa, di credo politico o di appartenenza ad un Sindacato.

Scatti di anzianità

Il regime di scatti di anzianità di cui all'art. 18 del presente contratto è esteso anche ai Comandanti e Direttori di macchina in Turno Particolare.

Per i Comandanti e i Direttori di macchina in Turno Particolare lo scatto di anzianità biennale maturerà al compimento di 24 mesi effettivi di imbarco.

Resta ovviamente inteso che il tetto degli otto scatti biennali costituisce la misura massima erogabile dell'istituto di cui trattasi, a prescindere dal regime contrattuale applicato.

Indennità per perdita corredo personale

Il limite massimo dell'indennità di cui all'art. 41 viene elevato, con decorrenza 1° luglio 2007, a € 2.000.

Minimo contrattuale conglobato

Dal 1° giugno 2007

Comandante	€ 2.887,23
Comandante in 2 ^a (crociere)	€ 2.540,26
Direttore di macchina	€ 2.733,55
Direttore di macchina in 2 ^a (crociere)	€ 2.540,26

Dal 1° gennaio 2008

Comandante	€ 2.954,57
Comandante in 2 ^a (crociere)	€ 2.599,51
Direttore di macchina	€ 2.797,31
Direttore di macchina in 2 ^a (crociere)	€ 2.599,51

Una-tantum

Per i mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile e maggio 2007 è determinata una cifra una-tantum di seguito indicata, corrisposta esclusivamente ai marittimi in servizio alla data della firma del presente accordo in base ai criteri di seguito indicati.

Un quinto di tale cifra (quota mensile) sarà corrisposta ai marittimi in C.R.L. per ogni mese o pro-rata di permanenza in C.R.L. tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

Ai personale in Turno Particolare la quota mensile o pro-rata verrà corrisposta per ogni mese di imbarco effettuato nel periodo intercorrente tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

Ai marittimi in Turno Generale, imbarcati alla data di sottoscrizione del presente contratto verrà corrisposta una quota mensile o pro-rata per il periodo di effettivo imbarco effettuato tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007. Ai marittimi in Turno Generale, già sbarcati e che reimbarcheranno con la stessa Società entro il 1° settembre 2007, verrà corrisposta la quota una-tantum mensile o pro-rata relativa ai periodi di effettivo imbarco effettuati tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

UNA TANTUM

Comandante	€ 610,27
Comandante in 2 ^a (crociere)	€ 536,94
Direttore di macchina	€ 577,79
Direttore di macchina in 2 ^a (crociere)	€ 536,94

Polizza sanitaria

In caso di ricovero in istituti o cliniche private i rimborsi previsti attraverso la polizza sanitaria stipulata tramite il F.A.N.I.MAR. prevedono a carico dell'assicurato una franchigia pari al 15% delle spese sostenute.

In caso di ricovero in struttura pubblica il rimborso per ogni giorno di ricovero viene elevato da € 107,00 a € 130,00.

Polizza assicurativa contro il rischio morte a seguito di infortunio a bordo e in caso di ritiro definitivo del libretto di navigazione a seguito di infortunio a bordo o di malattia (Allegato 5)

Viene inserita come punto 8 la seguente clausola:

Qualora, sempre a seguito di avvenuto ritiro del libretto di navigazione, non fosse possibile per la compagnia di assicurazione accertare il grado di invalidità permanente da infortunio o malattia, a causa di un prematuro decesso dell'assicurato, si procederà a fare indennizzare gli eredi, in base all'età, nelle misure di seguito indicate (solo fino a 55 anni non compiuti).

Quanto sopra a condizione che il decesso sia avvenuto per la medesima malattia o infortunio che sia stata determinante per la dichiarazione di permanente inidoneità alla navigazione, sempre e comunque nel rispetto delle ulteriori norme e procedure per l'accertamento dell'indennizzabilità inerente il ritiro del libretto stesso.

sino a 40 anni non compiuti	€ 31.000,00
da 40 a 45 anni non compiuti	€ 21.000,00
da 45 a 50 anni non compiuti	€ 16.000,00
da 50 a 55 anni non compiuti	€ 8.500,00

Contributo a carico dei lavoratori marittimi per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro

Le Segreterie Nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI allo scopo di far conoscere a tutti i lavoratori marittimi i propri diritti/doveri nell'ambito del rapporto di lavoro, si impegnano a stampare o a fornire su supporto informatico i contratti collettivi nazionali di lavoro fornendo ad ogni lavoratore interessato una copia del proprio CCNL.

A tale scopo, in occasione della firma dell'accordo di rinnovo del CCNL ad ogni marittimo sarà trattenuto un contributo così calcolato:

minimo contrattuale
26

Ferma restando per il marittimo la facoltà di esprimere parere scritto contrario con raccomandata da inviare all'azienda contestualmente alle organizzazioni sindacali firmatarie e stipulanti del presente accordo entro 5 giorni dal ritiro dalla busta paga, il versamento dei contributi verrà effettuato non prima che siano trascorsi 5 giorni dalla consegna della busta paga.

Le aziende provvederanno a versare i contributi trattenuti ai marittimi/amministrativi sul c/c bancario n. 940 intestato al "Fondo Marinaro" FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI presso l'Istituto Bancario San Paolo di Torino, Via Abruzzi n. 12 - 00187 Roma - Filiale 37 - ABI 1025 - CAB 03240.

Contratto navi da crociera

Le parti si incontreranno entro il mese di giugno 2007 per la stesura del contratto collettivo nazionale.

Contratto amministrativi

Le parti si incontreranno il giorno 13 giugno 2007 alle ore 15.00 per il rinnovo del contratto degli amministrativi.

Contratto navi da diporto

Le parti si incontreranno entro il mese di giugno 2007 per la definizione del contratto per le navi da diporto.



TABELLA 1						
	Aumento 1° giugno 2007	Minimo contrattuale 1° giugno 2007	1° Scatto (ex 5%) 1° giugno 2007	Scatto successivo (ex 3%) 1° giugno 2007	Scatto Com. ti e D.M. e successivo (ex 2%) 1° giugno 2007	Una tantum per i mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile e maggio 2007
Comandante - navi superiori a 3.000 tsl	81,37	€ 2.887,23			€ 45,91	€ 610,27
Direttore di macchina - navi superiori a 3.000 tsl	77,04	€ 2.733,55			€ 42,99	€ 577,79
Padrone marittimo su mezzi navali speciali (SAIPEM)	71,11	€ 2.523,28	€ 96,95	€ 58,17		€ 533,35
Meccanico navale su mezzi navali speciali (SAIPEM)	71,11	€ 2.523,28	€ 96,95	€ 58,17		€ 533,35
1° Ufficiale extra mediterraneo / lungo corso	52,82	€ 1.874,36	€ 66,05	€ 39,63		€ 396,18
1° Ufficiale mediterraneo	52,00	€ 1.845,23	€ 64,65	€ 38,79		€ 390,03
2° Ufficiale extra mediterraneo / lungo corso	44,61	€ 1.583,01	€ 52,07	€ 31,24		€ 334,60
2° Ufficiale mediterraneo	43,62	€ 1.547,82	€ 50,36	€ 30,22		€ 327,16
3° Ufficiale extra mediterraneo / lungo corso	41,51	€ 1.472,94	€ 46,78	€ 28,07		€ 311,34
3° Ufficiale mediterraneo	40,74	€ 1.445,60	€ 45,47	€ 27,28		€ 305,56
Sottufficiale Capo Servizio / Nostromo	38,64	€ 1.371,06	€ 41,93	€ 25,16		€ 289,80
Sottufficiale/cuoco/cambusiere/ottonaio/carpentiere/ankista/elettricista	37,19	€ 1.319,76	€ 39,48	€ 23,69		€ 278,96
Barista Tirrenia/Adriatica	34,94	€ 1.239,61	€ 35,64	€ 21,39		€ 262,02
Comune di coperta e di macchina/comune polivalente/cameriere/2° cuoco/fuochista/ingrassatore/barista regionali	32,95	€ 1.169,33	€ 32,28	€ 19,37		€ 247,16
Carbonaio	32,82	€ 1.164,60	€ 32,06	€ 19,23		€ 246,16
Allievo Ufficiale con più di 9 mesi di navigazione	31,09	€ 1.103,18				€ 233,18
Allievo Ufficiale con meno di 9 mesi di navigazione	30,04	€ 1.065,89				€ 225,30
Giovanotto di macchina / giovanotto di 1° / garzone di 1°	29,75	€ 1.055,71	€ 26,86	€ 16,12		€ 223,15
Giovanotto di 2°/garzone di 2°/garzone di cucina	28,69	€ 1.018,16	€ 25,07	€ 15,04		€ 215,21
Mozzo / Piccolo di camera e cucina / Allievo comune polivalente	27,38	€ 971,50	€ 22,85	€ 13,70		€ 205,35
Padrone marittimo al comando su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc.	52,82	€ 1.874,36	€ 66,05	€ 39,63		€ 396,18
Meccanico navale alla direzione di macchina su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc.	52,82	€ 1.874,36	€ 66,05	€ 39,63		€ 396,18
1° Ufficiale senza titolo professionale su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc.	45,16	€ 1.602,44	€ 53,06	€ 31,84		€ 338,71
2° Ufficiale senza titolo professionale su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc.	39,33	€ 1.395,61	€ 43,13	€ 25,87		€ 294,99
Comandante in 2° su navi da crociera	71,59	€ 2.540,26			€ 39,23	€ 536,94
Direttore di macchina in 2° su navi da crociera	71,59	€ 2.540,26			€ 39,23	€ 536,94
Direttore sanitario su navi da crociera	77,04	€ 2.733,55				€ 577,79
1° Ufficiale / 1° Commissario/ Medico di bordo su navi da crociera	48,98	€ 1.738,03	€ 59,50	€ 35,70		€ 367,37
2° Ufficiale / 2° Commissario su navi da crociera	41,76	€ 1.481,85	€ 47,21	€ 28,33		€ 313,22
3° Ufficiale / 3° Commissario su navi da crociera	39,04	€ 1.385,20	€ 42,57	€ 25,54		€ 292,79
Sottufficiale capo servizio su navi da crociera	35,91	€ 1.274,22	€ 37,26	€ 22,35		€ 269,33
Sottufficiale/ 1° guardarobiere/ tipografo/ assistente ufficio su navi da crociera	34,65	€ 1.229,31	€ 35,11	€ 21,06		€ 259,84
Comune/ 2° cuoco/ lavandaio/ stivatrice su navi da crociera	30,87	€ 1.095,21	€ 28,69	€ 17,22		€ 231,50
Carbonaio su navi da crociera	30,48	€ 1.081,55	€ 28,03	€ 16,81		€ 228,61
3° cuoco su navi da crociera	29,12	€ 1.033,11	€ 25,71	€ 15,42		€ 218,37

TABELLA 2					
	Aumento 1° gennaio 2008	Minimo contrattuale 1° gennaio 2008	1° Scatto (ex 5%) 1° gennaio 2008	Scatto successivo (ex 3%) 1° gennaio 2008	Scatto Com.ti e D.M. e successivo (ex 2%) 1° gennaio 2008
Comandante - navi superiori a 3.000 tsl	67,34	€ 2.954,57			€ 47,26
Direttore di macchina - navi superiori a 3.000 tsl	63,76	€ 2.797,31			€ 44,27
Padrone marittimo su mezzi navali speciali (SAIPEM)	58,85	€ 2.582,13	€ 99,90	€ 59,94	
Meccanico navale su mezzi navali speciali (SAIPEM)	58,85	€ 2.582,13	€ 99,90	€ 59,94	
1° Ufficiale extra mediterraneo / lungo corso	43,72	€ 1.918,08	€ 68,24	€ 40,94	
1° Ufficiale mediterraneo	43,04	€ 1.888,27	€ 66,80	€ 40,08	
2° Ufficiale extra mediterraneo / lungo corso	36,92	€ 1.619,93	€ 53,91	€ 32,35	
2° Ufficiale mediterraneo	36,10	€ 1.583,92	€ 52,17	€ 31,30	
3° Ufficiale extra mediterraneo / lungo corso	34,35	€ 1.507,29	€ 48,50	€ 29,10	
3° Ufficiale mediterraneo	33,72	€ 1.479,32	€ 47,15	€ 28,29	
Sottufficiale Capo Servizio / Nostramo	31,98	€ 1.403,04	€ 43,53	€ 26,11	
Sottufficiale/cuoco/cambusiere/ottonaio/carpentiere/ ankista/elettricista	30,78	€ 1.350,55	€ 41,02	€ 24,61	
Barista Tirrenia/Adriatica	28,91	€ 1.268,53	€ 37,09	€ 22,26	
Comune di coperta e di macchina/comune polivalente/cameriere/2° cuoco/fuochista/ ingrassatore/barista regionali	27,27	€ 1.196,60	€ 33,65	€ 20,19	
Carbonaio	27,16	€ 1.191,77	€ 33,42	€ 20,05	
Allievo Ufficiale con più di 9 mesi di navigazione	25,73	€ 1.128,91			
Allievo Ufficiale con meno di 9 mesi di navigazione	24,86	€ 1.090,75			
Giovanotto di macchina / giovanotto di 1° / garzone di 1°	24,62	€ 1.080,34	€ 28,09	€ 16,86	
Giovanotto di 2°/garzone di 2°/garzone di cucina	23,75	€ 1.041,91	€ 26,26	€ 15,75	
Mozzo / Piccolo di camera e cucina / Allievo comune polivalente	22,66	€ 994,16	€ 23,98	€ 14,38	
Padrone marittimo al comando su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc.	43,72	€ 1.918,08	€ 68,24	€ 40,94	
Meccanico navale alla direzione di macchina su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc.	43,72	€ 1.918,08	€ 68,24	€ 40,94	
1° Ufficiale senza titolo professionale su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc.	37,37	€ 1.639,81	€ 54,93	€ 32,96	
2° Ufficiale senza titolo professionale su navi da 151 e fino a 3.000 tsl o 4.000 tsc.	32,55	€ 1.428,16	€ 44,75	€ 26,85	
Comandante in 2° su navi da crociera	59,25	€ 2.599,51			€ 40,41
Direttore di macchina in 2° su navi da crociera	59,25	€ 2.599,51			€ 40,41
Direttore sanitario su navi da crociera	63,76	€ 2.797,31			
1° Ufficiale / 1° Commissario su navi da crociera	40,54	€ 1.778,57	€ 61,52	€ 36,91	
2° Ufficiale / 2° Commissario su navi da crociera	34,56	€ 1.516,41	€ 48,94	€ 29,36	
3° Ufficiale / 3° Commissario su navi da crociera	32,31	€ 1.417,51	€ 44,18	€ 26,51	
Sottufficiale capo servizio su navi da crociera	29,72	€ 1.303,94	€ 38,75	€ 23,24	
Sottufficiale / 1° guardarobbiere / tipografo / assistente ufficio su navi da crociera	28,67	€ 1.257,98	€ 36,55	€ 21,92	
Comune / 2° cuoco / lavandaio / stivatore su navi da crociera	25,54	€ 1.120,76	€ 29,97	€ 17,98	
Carbonaio su navi da crociera	25,23	€ 1.106,77	€ 29,29	€ 17,57	
3° cuoco su navi da crociera	24,10	€ 1.057,21	€ 26,92	€ 16,14	

H

efp

P

L

A B

O

esgu

P

P

H

ADDENDUM ACCORDO 5 GIUGNO 2007

Il giorno 5 luglio 2007, presso la Confitarma, si sono incontrate la Confitarma, la Fedarlinea e le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti e Usclac-Uncdim.

Scopo dell'incontro è quello di meglio chiarire alcune questioni riguardanti le tutele sanitarie, le condizioni generali di polizza assicurativa e la previdenza complementare definite in occasione del recente rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro per i Capitani di lungo corso al comando e Capitani di macchina alla direzione di macchina di navi dell'armamento libero e delle società del Gruppo Tirrenia non in regolamento organico.

A tale riguardo, le parti hanno convenuto quanto segue :

Polizza sanitaria

A partire dall'1/7/2007 in caso di ricovero in istituti o cliniche private, i rimborsi previsti attraverso la polizza sanitaria stipulata tramite i fondi all'uopo preposti prevedono, a carico dell'assicurato, uno scoperto pari al 15% delle spese sostenute.

In caso di ricovero in struttura pubblica il rimborso per ogni giorno di ricovero viene elevato da € 107,00 a € 130,00.

Polizza assicurativa contro il rischio morte a seguito di infortunio a bordo e in caso di ritiro definitivo del libretto di navigazione a seguito di infortunio a bordo o di malattia (Allegato 5)

Viene inserita come punto 8 dell'allegato 8 del citato contratto collettivo nazionale di lavoro la seguente clausola:

Qualora, sempre a seguito di avvenuto ritiro del libretto di navigazione, non fosse possibile per la compagnia di assicurazione accertare il grado di invalidità permanente da infortunio o malattia, a causa di un prematuro decesso dell'assicurato, si procederà a fare indennizzare gli eredi, in base all'età, nelle misure di seguito indicate (solo fino a 55 anni non compiuti).

Quanto sopra a condizione che il decesso sia avvenuto per la medesima malattia o infortunio che sia stata determinante per la dichiarazione di permanente inidoneità alla navigazione, sempre e comunque nel rispetto delle ulteriori norme e procedure per l'accertamento dell'indennizzabilità inerente il ritiro del libretto stesso.

sino a 40 anni non compiuti	€ 31.000,00
da 40 a 45 anni non compiuti	€ 21.000,00
da 45 a 50 anni non compiuti	€ 16.000,00
da 50 a 55 anni non compiuti	€ 8.500,00

* * * * *



L'allegato 5 del CCNL in esame è integrato come segue:

Con decorrenza 1° luglio 2007, la tutela assicurativa per la copertura del caso morte a bordo o in franchigia per qualsiasi causa viene estesa anche ai Comandanti e ai Direttori di Macchina imbarcati su navi superiori a 3.000 t.s.l..

In particolare verrà riconosciuta agli eredi una somma pari a € 12.500,00.

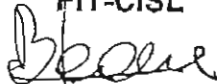
Per la copertura assicurativa varranno comunque le condizioni generali e/o particolari delle polizze assicurative all'uopo sottoscritte; tali coperture saranno operative dopo l'avvenuto pagamento di quanto dovuto da parte delle Aziende.

Per effetto di quanto convenuto nell'accordo 30 maggio 2007 sulla previdenza complementare e sulla base di quanto precedentemente concordato, con effetto 1° luglio sono decadute le precedenti intese in materia.

FILT-CGIL



FIT-CISL



UILTRASPORTI



USCLAC/UNCDIM



CONFITARMA



FEDARLINEA



VERBALE DI ACCORDO

Il giorno 5 giugno 2007, presso la sede della Confitarma, si sono incontrate la Confitarma, rappresentata dal dott. Stefano Messina con l'assistenza del dott. Tommaso Pacchelli e del dott. Claudio Barbieri, l'Assorimorchiatori, rappresentata dal dott. Giovanni Delle Piane, dal dott. Luca Vitiello e dal dott. Paolo Berardi, la Federimorchiatori, rappresentata dalla dott.ssa Stefania Visco, dall'ing. Gianni Andrea de Domenico e dal dott. Roberto Tranquilli con le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI, rappresentate rispettivamente dai signori: Roberto Scotti, Roberto Luvini e Massimo Ercolani, Remo Di Fiore e Beniamino Leone, Giuseppe Caronia e Angelo Patimo e con la partecipazione delle strutture sindacali territoriali e alla presenza di una rappresentanza di delegati aziendali.

Le parti hanno rinnovato la parte normativa ed economica del contratto collettivo nazionale di lavoro per il personale imbarcato sulle unità adibite al servizio di rimorchio delle navi ed al soccorso delle navi, prevedendo, in armonia con la prassi contrattuale del settore, per la prima durata quadriennale e relativa scadenza il 31 dicembre 2010, per la seconda durata biennale con relativa scadenza il 31 dicembre 2008.

L'incremento retributivo complessivo è stato frazionato in due tranches, la prima con decorrenza 1° giugno 2007, la seconda con decorrenza 1° gennaio 2008.

<p>FILT-CGIL <i>Roberto Scotti</i> <i>Massimo Ercolani</i></p>	<p>CONFITARMA <i>Stefano Messina</i> <i>Tommaso Pacchelli</i> <i>Claudio Barbieri</i></p>
<p>FIT-CISL <i>Roberto Luvini</i></p>	<p>ASSORIMORCHIATORI <i>Giovanni Delle Piane</i></p>
<p>UILTRASPORTI <i>Luca Vitiello</i> <i>Paolo Berardi</i> <i>Gianni Andrea de Domenico</i> <i>Roberto Tranquilli</i></p>	<p>FEDERIMORCHIATORI <i>Stefania Visco</i> <i>Gianni Andrea de Domenico</i> <i>Roberto Tranquilli</i></p>

Tabella aumenti contrattuali

	Aumento 1° giugno 2007	Minimo contrattuale 1° giugno 2007	Aumento 1° gennaio 2008	Minimo contrattuale 1° gennaio 2008
Comandante	€ 50,73	€ 1.800,06	€ 41,98	€ 1.842,04
Direttore di macch.	€ 50,73	€ 1.800,06	€ 41,98	€ 1.842,04
1° Ufficiale	€ 43,28	€ 1.535,63	€ 35,82	€ 1.571,45
2° Ufficiale	€ 41,57	€ 1.475,13	€ 34,41	€ 1.509,54
Sottufficiale	€ 39,19	€ 1.390,63	€ 32,43	€ 1.423,06
Comune	€ 37,26	€ 1.322,01	€ 30,83	€ 1.352,84
Giovanotto	€ 31,12	€ 1.104,35	€ 25,76	€ 1.130,11
Mozzo	€ 29,88	€ 1.060,20	€ 24,73	€ 1.084,93

Una-tantum

Per i mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile e maggio 2007 è determinata una cifra una-tantum di seguito indicata, corrisposta esclusivamente ai marittimi in servizio alla data della firma del presente accordo in base ai criteri di seguito indicati.

Un quinto di tale cifra (quota mensile) sarà corrisposta ai marittimi per ogni mese o pro-rata di servizio compreso tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

Ai marittimi con contratto a tempo determinato, imbarcati alla data di sottoscrizione del presente accordo, verrà corrisposta una quota mensile o pro-rata per il periodo di effettivo imbarco effettuato tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

Per i marittimi con contratto a tempo determinato già sbarcati e che reimbarcheranno con la stessa società entro il 1° agosto 2007, verrà corrisposta una quota una-tantum mensile o pro-rata relativa ai periodi di effettivo imbarco effettuati tra il 1° gennaio e il 31 maggio 2007.

	Una-tantum per i mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile e maggio 2007
Comandante	€ 329,75
Direttore di macchina	€ 329,75
1° Ufficiale	€ 281,31
2° Ufficiale	€ 270,23
Sottufficiale	€ 254,75
Comune	€ 242,18
Giovanotto	€ 202,30
Mozzo	€ 194,22

Handwritten signatures and initials on the left side of the page.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.

Costituzione dell'Osservatorio Nazionale

Le parti convengono di costituire, contestualmente alla sottoscrizione dell'accordo di rinnovo del CCNL, l'*Osservatorio Nazionale* permanente allo scopo di individuare scelte atte alla soluzione delle diverse problematiche afferenti il settore del rimorchio e ad orientare l'azione dei propri rappresentati.

L'*Osservatorio* ha il compito di analizzare e valutare le questioni rilevanti per l'attività complessiva del settore, al fine di consentire di individuare tempestivamente occasioni di miglioramento e di sviluppo dell'attività e del lavoro, determinandone le condizioni e di accertare le motivazioni che causano difficoltà allo sviluppo per poterle superare, in tutte le forme possibili.

In particolare, saranno oggetto di studio e di specifico intervento:

- l'esame dei criteri per la determinazione degli organici aziendali, con riferimento all'art. 1 del vigente CCNL;
- la raccolta degli elementi finalizzati a valutare le materie della formazione professionale del personale imbarcato, con l'obiettivo di mantenere e/o implementare il livello di professionalità, nonché della sicurezza e dell'ambiente di lavoro;
- i problemi connessi alla sicurezza in relazione a tutte le fasi del processo lavorativo e di espletamento del servizio, per migliorare il servizio fornito e la sicurezza e l'igiene del lavoro;
- lo studio delle specificità portuali e del relativo traffico con l'obiettivo di individuare adeguate forme di organizzazione del lavoro;
- lo studio di nuove possibili forme di organizzazione del lavoro a bordo finalizzate a migliorare l'efficienza, la produttività e la competitività del settore, anche attraverso forme diverse di flessibilità, professionalità e formazione;
- l'individuazione dei criteri, in materia di deroghe ai limiti sull'orario di lavoro per i mezzi adibiti a servizi portuali, in applicazione di quanto previsto all'art. 3, comma 7, del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108.

L'*Osservatorio* definirà i propri programmi di lavoro impegnando le risorse esistenti nelle strutture delle Organizzazioni stipulanti il presente contratto collettivo e potrà avvalersi di collaborazioni specializzate per particolari programmi di ricerca, previa decisioni assunte di volta in volta.

L'*Osservatorio* trasmetterà alle parti stipulanti il programma e il rapporto circa l'attività annuale, gli studi, le azioni intraprese e gli interventi compiuti e può promuovere incontri e manifestazioni pubbliche.

L'*Osservatorio*, sarà composto da 12 membri; 6 rappresentanti di parte sindacale e 6 rappresentanti di parte datoriale.

Gli atti approvati all'unanimità dai componenti dell'*Osservatorio*, produrranno effetti immediati. Qualora gli stessi comportino modifiche normative al CCNL, dovranno essere portati, per la loro ratifica, al tavolo negoziale delle parti contrattuali. Gli stessi atti, comportanti modifiche normative al CCNL, approvati a maggioranza dai componenti dell'*Osservatorio* verranno rinviati, per gli opportuni approfondimenti, al tavolo negoziale delle parti contrattuali.

L'*Osservatorio* ha sede presso la Confitarma che fornirà i servizi di segreteria.

La data delle convocazioni è fissata d'accordo fra i rappresentanti delle parti e comunque non oltre i 15 giorni dalla presentazione della richiesta di una delle parti che costituiscono l'*Osservatorio*.

A collection of approximately 15 handwritten signatures in black ink, arranged horizontally across the bottom of the page. The signatures vary in style, some being simple initials and others more elaborate cursive or stylized marks.

Contributo a carico dei lavoratori marittimi ed amministrativi per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro

Le Segreterie Nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI allo scopo di far conoscere a tutti i lavoratori marittimi ed amministrativi i propri diritti/doveri nell'ambito del rapporto di lavoro, si impegnano a stampare o a fornire su supporto informatico i contratti collettivi nazionali di lavoro fornendo ad ogni lavoratore interessato una copia del proprio CCNL.

A tale scopo, in occasione della firma dell'accordo di rinnovo del CCNL ad ogni marittimo/amministrativo sarà trattenuto un contributo così calcolato:

minimo contrattuale

26

Ferma restando per il marittimo/amministrativo la facoltà di esprimere parere scritto contrario con raccomandata individuale da inviare all'azienda e ad una organizzazione sindacale firmataria e stipulante del presente accordo entro 5 giorni dal ritiro dalla busta paga, il versamento dei contributi verrà effettuato non prima che siano trascorsi 5 giorni dalla consegna della busta paga.

Le aziende provvederanno a versare i contributi trattenuti ai marittimi/amministrativi sul c/c bancario n. 940 intestato al "Fondo Marinaro" FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI presso l'Istituto Bancario San Paolo di Torino, Via Abruzzi n. 12 - 00187 Roma - Filiale 37 - ABI 1025 - CAB 03240.



VERBALE DI ACCORDO 13 GIUGNO 2007


PER IL RINNOVO DEL CCNL PER GLI ADDETTI AGLI UFFICI ED AI
TERMINALS DELLE SOCIETÀ E AZIENDE DI NAVIGAZIONE CHE
ESERCITANO L'ARMAMENTO PRIVATO

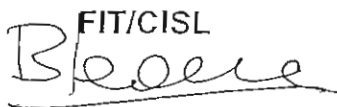
Il giorno 13 giugno 2007, presso la sede della Confitarma, si sono incontrate la Confitarma, rappresentata dal dott. Stefano Messina con l'assistenza del dott. Tommaso Pacchelli e del dott. Claudio Barbieri, con le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI, rappresentate rispettivamente dai signori: Roberto Scotti e Roberto Luvini, Remo Di Fiore e Beniamino Leone, Giuseppe Caronia e Angelo Patimo e con la partecipazione di una rappresentanza delle strutture sindacali territoriali e di delegati aziendali.

Le parti hanno rinnovato la parte normativa ed economica del contratto collettivo nazionale di lavoro per gli Amministrativi dell'armamento privato in armonia con la prassi contrattuale del settore. La parte normativa avrà durata quadriennale con scadenza 31 dicembre 2010. La parte economica, biennio 2007-2008, scadrà il 31 dicembre 2008.

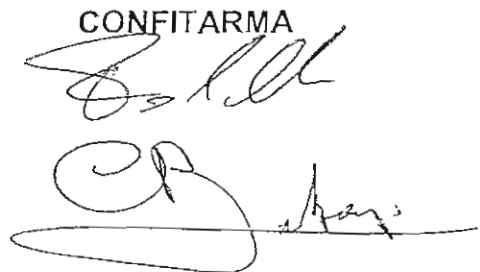
L'incremento retributivo complessivo è stato frazionato in due tranches, la prima con decorrenza 1° giugno 2007, la seconda con decorrenza 1° gennaio 2008. Per i primi cinque mesi del 2007 verrà erogata una "una-tantum", riportata nella tabella degli incrementi retributivi.

Il presente accordo si applica al personale in servizio alla data odierna, e a quello assunto successivamente; per il personale assunto nel corso del 2007, l'una-tantum sarà erogata pro-rata per il periodo di servizio.

FILT/CGIL


FIT/CISL


UILTRASPORTI


CONFITARMA


Assicurazione integrativa sanitaria

Con decorrenza 1° gennaio 2008 il contributo riconosciuto ai lavoratori che hanno sottoscritto o sottoscriveranno una assicurazione sanitaria con il Fondo FA.NI.MAR., il contributo annuo viene elevato a € 70,00.

Nell'ambito delle tutele assicurative, potranno essere individuate diverse modalità di utilizzo di detto contributo nella contrattazione di secondo livello.

Art. 32

Contrattazione di secondo livello

1. Invariato.

2. Considerato quanto previsto al punto 1), tutte le aziende, nelle quali non viene avviato un confronto per la contrattazione aziendale di secondo livello, saranno tenute ad erogare ai propri dipendenti, con decorrenza 1° gennaio 2008, un beneficio integrativo lordo mensile pro-capite, non utilizzabile ai fini del calcolo degli istituti differiti né dello straordinario, pari al 2% del minimo contrattuale conglobato. Tale importo sarà considerato nel caso di stipula di accordo aziendale.

... OMISSIS ...

Congedi parentali

Nell'ambito dei congedi previsti dalla legge 53/2000, le parti convengono che verrà concessa, su base annua, una giornata di permesso retribuita.

L'argomento potrà essere oggetto di esame nell'ambito della contrattazione di secondo livello.

The image shows five handwritten signatures in black ink. From left to right: a large, circular signature; a signature that appears to be 'A'; a signature that appears to be 'B'; a signature that appears to be 'C'; and a signature that appears to be 'D'. The signatures are scattered across the lower half of the page.

Formazione professionale

L'attività di formazione professionale, addestramento e aggiornamento costituisce un investimento fondamentale nella gestione delle risorse lavorative per il raggiungimento degli obiettivi aziendali, per incrementare la competitività delle aziende, anche attraverso la valorizzazione delle risorse umane.

Le parti condividono che il raggiungimento di tali obiettivi deve essere accompagnato da una preventiva e adeguata formazione e qualificazione del personale.

Le parti riconoscono che politiche di sviluppo della formazione professionale non possono prescindere da legislazioni nazionali di sostegno, da Fondi per la formazione istituiti a livello nazionale con accordi interconfederali nonché dall'utilizzo delle disponibilità finanziarie derivanti da normative europee.

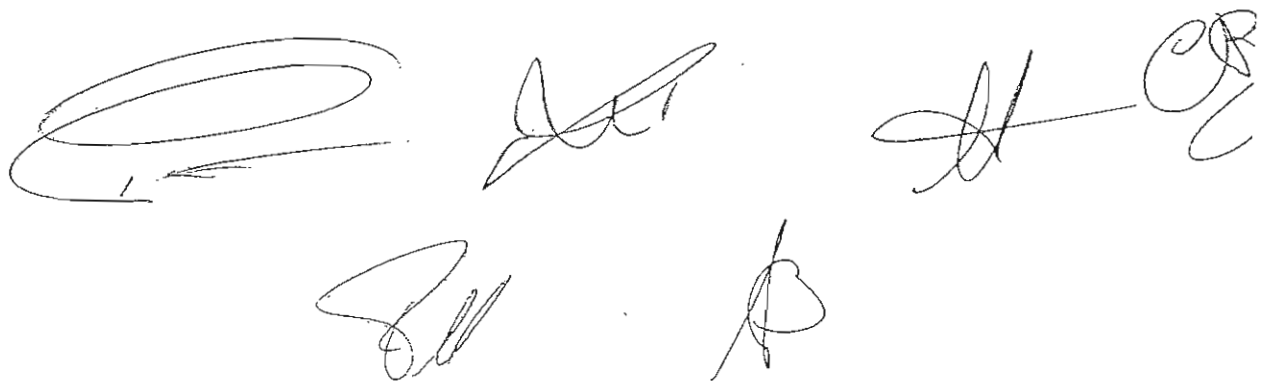
In tale ambito le aziende organizzeranno, in funzione delle loro esigenze, corsi di specializzazione, perfezionamento e aggiornamento su materie di specifico interesse aziendale, anche al fine di supportare la mobilità aziendale, la riqualificazione e lo sviluppo professionale.

A livello aziendale saranno organizzati incontri, con le strutture sindacali aziendali e/o territoriali stipulanti, con l'obiettivo di illustrare le attività di formazione e di addestramento realizzate e da realizzare, le linee nelle quali si articolerà l'attività di formazione che l'azienda si propone di attuare nel corso dell'anno, i contenuti dei programmi di formazione.

Le parti convengono di estendere le funzioni del Comitato Nazionale paritetico, di cui all'accordo 5 giugno 2007 del settore marittimo, tenendo in considerazione le esigenze del personale amministrativo.

In particolare il citato Comitato provvederà a:

- analizzare i fabbisogni formativi del personale amministrativo;
- promuovere progetti formativi programmati in base ai predetti fabbisogni;
- attivarsi presso le Amministrazioni pubbliche, con particolare riguardo alle Regioni in considerazione delle proprie attribuzioni costituzionali in materia di istruzione e formazione professionale, anche al fine di individuare le possibilità di accesso ai finanziamenti comunitari.



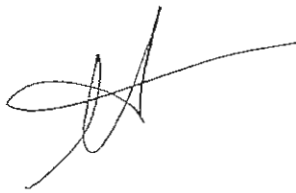
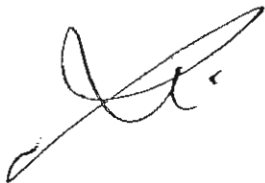
Classificazione unica degli addetti Declaratorie e profili professionali

In occasione della stesura del contratto collettivo verrà istituito un gruppo tecnico paritetico per prendere in esame eventuali proposte di modifica delle declaratorie e dei profili professionali che non comportino problemi di diverso inquadramento.

Trattamento in caso di malattia

In caso di patologie di particolare gravità quali ad esempio: neoplasie invalidanti, sclerosi multipla, morbo di Parkinson e di Halzaimer, trapianti di organi vitali, il lavoratore, superato il periodo per la conservazione del posto, avrà diritto, in attesa del riconoscimento di una provvidenza da parte del sistema welfare, ad un periodo massimo di 10 mesi di retribuzione così stabilito:

- per i primi due mesi 80% della retribuzione;
- per i restanti 8 mesi 50% della retribuzione.



Contributo a carico dei lavoratori per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro

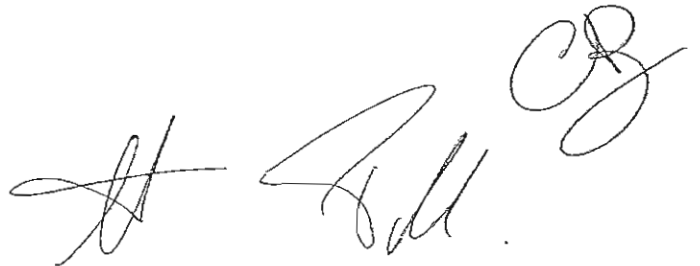
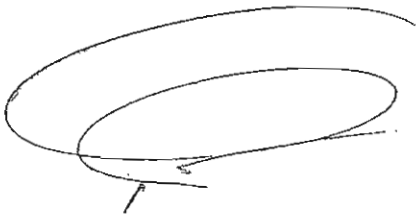
Le Segreterie Nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI allo scopo di far conoscere a tutti i lavoratori i propri diritti/doveri nell'ambito del rapporto di lavoro, si impegnano a stampare o a fornire su supporto informatico il contratto collettivo nazionale di lavoro fornendo ad ogni lavoratore interessato una copia del proprio CCNL.

A tale scopo, in occasione della firma dell'accordo di rinnovo del CCNL ad ogni lavoratore sarà trattenuto un contributo così calcolato:

$$\frac{\text{minimo contrattuale}}{26}$$

Ferma restando per il lavoratore la facoltà di esprimere parere scritto contrario da inviare all'azienda contestualmente alle organizzazioni sindacali firmatarie e stipulanti del presente accordo entro 5 giorni dal ritiro dalla busta paga, il versamento dei contributi verrà effettuato non prima che siano trascorsi 5 giorni dalla consegna della busta paga.

Le aziende provvederanno a versare i contributi trattenuti ai lavoratori sul c/c bancario n. 940 intestato al "Fondo Marinaro" FILT-CGIL, FIT-CISL; UILTRASPORTI presso l'Istituto Bancario San Paolo di Torino, Via Abruzzi n. 12 - 00187 Roma - Filiale 37 - ABI 1025 - CAB 03240.



CCNL "AMMINISTRATIVI"

LIVELLI DI INQUADRAMENTO	Aumento 1° giugno 2007	Minimo contrattuale 1° giugno 2007	Una tantum per i mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile e maggio 2007	Aumento 1° gennaio 2008	Minimo contrattuale 1° gennaio 2008
7° LIVELLO	€ 70,50	€ 2.026,46	€ 352,52	€ 58,35	€ 2.084,81
6° LIVELLO	€ 56,63	€ 1.814,69	€ 283,15	€ 46,87	€ 1.861,56
5° LIVELLO	€ 48,62	€ 1.580,56	€ 243,10	€ 40,24	€ 1.620,80
4° LIVELLO	€ 45,31	€ 1.496,81	€ 226,53	€ 37,49	€ 1.534,30
3° LIVELLO	€ 40,01	€ 1.319,78	€ 200,07	€ 33,12	€ 1.352,90
2° LIVELLO	€ 35,86	€ 1.200,95	€ 179,31	€ 29,68	€ 1.230,63
1° LIVELLO	€ 33,04	€ 1.149,66	€ 165,20	€ 27,34	€ 1.177,00

Dal 1° giugno 2007 l'indennità di funzione per il 7° livello (quadri) viene elevata a € 225,00

CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO

Tra la Confitarma e le Organizzazioni Sindacali FILT/CGIL, FIT/CISL e UILTRASPORTI è stato determinato in Roma, il dì 17 luglio 2007, il presente contratto collettivo nazionale di lavoro per i marittimi imbarcati su unità da diporto destinate a scopi commerciali, anche non in via esclusiva.

PREMESSA

Le Parti si danno vicendevolmente atto che, quale espresso presupposto della conclusione e della stipulazione del presente contratto collettivo, è stato tra esse voluto e pattuito un vincolo di stretta inscindibilità fra tutte le pattuizioni contenute.

Le parti dichiarano a tal fine che la presente premessa è ad ogni effetto vincolante ed è parte integrante di questo accordo.

Le suddette Parti hanno inteso, inoltre, fissare gli elementi base per adeguare il lavoro del settore da diporto alla normativa italiana in vigore per il lavoro nautico.

Conseguentemente tutte le pattuizioni del presente accordo sono avvenute tenendo conto della legislazione in materia e costituiscono, rispetto a questa ultima, trattamento nel suo complesso, di miglior favore per i lavoratori. Le negoziazioni che hanno portato alla conclusione del presente accordo hanno inoltre ed evidentemente tenuto conto della peculiarità della prestazione lavorativa nel settore del diporto, che pur ricade nel campo del lavoro nautico.

Art. 1

Campo di applicazione

Il presente CCNL si applica ai marittimi componenti l'equipaggio delle unità da diporto adibite a scopi commerciali, anche non in via esclusiva, iscritti nelle categorie della Gente di Mare.

Art. 2

Contratto di imbarco

L'imbarco del marittimo viene effettuato dall'Armatore in conformità alle norme di legge e contrattuali.

Il contratto di imbarco viene stipulato presso l'Autorità Marittima o Consolare in conformità al modello allegato al presente contratto (Allegato 1).

I marittimi saranno imbarcati con convenzione a tempo determinato/indeterminato.

Al momento dello sbarco per il compimento del periodo di imbarco così convenuto, il marittimo sbarcherà per fine contratto.

Art. 3

Contratto d'imbarco a tempo determinato

Il contratto d'imbarco a tempo determinato è da intendersi per un periodo complessivo non superiore a dodici mesi. Sono considerati successivi al primo tutti i contratti intervenuti fra lo stesso armatore e lo stesso marittimo quando fra l'uno e l'altro non sia occorsa una interruzione di rapporto contrattuale superiore a novanta giorni.

Nel caso di sbarco per malattia o infortunio, il periodo di novanta giorni decorrerà dalla data di guarigione dall'infortunio o dal termine del periodo di cura della malattia.

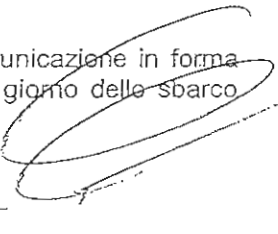
Il periodo di imbarco convenuto potrà essere dall'armatore anticipato o posticipato di trenta giorni per esigenze legate alla navigazione e/o commerciali.

Art. 4

Periodo di prova

Il primo periodo di imbarco, comunque non superiore ai 60 giorni, sarà considerato ad ogni effetto periodo di prova. Le spese di imbarco/sbarco e viaggio sono a carico del datore di lavoro.

Entro il periodo di prova l'armatore può risolvere il contratto di imbarco, dandone comunicazione in forma scritta, in qualunque porto, corrispondendo al marittimo le competenze dovute fino al giorno dello sbarco



compreso. Il contratto di imbarco può essere risolto durante il periodo di prova anche dal marittimo e con diritto alle competenze maturate sino al giorno dello sbarco compreso.

L'armatore è tenuto a comunicare il risultato della prova entro i termini sopra stabiliti, in mancanza verrà ritenuta positivamente superata.

Qualora alla scadenza del periodo di prova, la nave sia in navigazione, tale periodo verrà automaticamente prorogato fino alla data del primo approdo.

Art. 5 Posizioni di bordo e Livelli

VI LIVELLO:

Appartiene a tale livello il Comandante e il Direttore Di Macchina del diporto.

V LIVELLO:

Appartiene a tale livello il Capitano del diporto.

IV LIVELLO

Appartengono a tale livello gli ufficiali del diporto.

III LIVELLO

Appartengono a tale livello sottufficiali di coperta, macchina e di albergo del diporto.

Si considerano tali i lavoratori che svolgono mansioni di Nostromo, Motorista, Operaio, Chief Steward, Maître d'Hotel, Chef.

II LIVELLO

Appartengono a tale livello i comuni di coperta macchina e d'albergo da diporto.

Si considerano tali i lavoratori che svolgono mansioni di Marinaio cuoco, marinaio, cameriere, steward, hostess, receptionist.

I LIVELLO

Appartengono a tale livello le qualifiche iniziali imbarcate sulle unità da diporto.

Art. 6 Tabella di armamento

Le tabelle minime di armamento (numero del personale di coperta, numero del personale di macchina, numero del personale addetto ai servizi per l'equipaggio e dei passeggeri), sono stabilite dalle competenti Autorità marittime.

Per le navi da iscrivere nel Registro Internazionale Italiano le tabelle di armamento verranno definite in sede nazionale con le segreterie nazionali delle organizzazioni sindacali firmatarie del presente contratto.

Art. 7 Orario di lavoro

L'orario di lavoro al giorno è stabilito in otto ore dal lunedì al venerdì. Il comandante potrà stabilire turni secondo le necessità della navigazione e dei servizi richiesti dagli ospiti nel rispetto della normativa vigente.

Il lavoro svolto nella giornata di sabato e nei giorni festivi darà diritto ad una giornata di riposo compensativo.

Il godimento dei riposi compensativi potrà avvenire compatibilmente con le esigenze di servizio del mezzo nautico e della navigazione sia in porto nazionale sia in porto estero.

Il marittimo potrà richiedere di poter usufruire di tali riposi compensativi compatibilmente con le esigenze di servizio.

Qualora, all'atto dello sbarco, il marittimo non abbia potuto usufruire di tutti i riposi maturati durante l'imbarco, dovrà essere indennizzato con la corresponsione di una indennità sostitutiva calcolata con 1/26 del minimo contrattuale, panatica convenzionale, rateo di gratifica Natalizia e Pasquale per ogni giorno di riposo non usufruito.



Art. 8

Lavori che non rientrano nelle ordinarie mansioni del marittimo

I componenti dell'equipaggio non sono tenuti a prestare un servizio diverso da quello per il quale sono stati imbarcati. Tuttavia il Comandante, nell'interesse della navigazione ha la facoltà di adibire temporaneamente, e non in maniera prevalente, i componenti dell'equipaggio ad un servizio diverso da quello per il quale sono stati imbarcati, purché non sia inadeguato al loro titolo professionale ed al loro grado.

In caso di necessità per la sicurezza della nave, i marittimi possono essere adibiti a qualsiasi servizio.

Art. 9

Divise equipaggio

L'armatore è tenuto a fornire la divisa all'equipaggio il quale ha il dovere di mantenerla in buone condizioni.

Art. 10

Rimborso spese viaggio e di rimpatrio

Le spese del viaggio per raggiungere la nave vengono rimborsate al marittimo in treno, in prima classe per il Comandante e il Direttore di macchina e gli Ufficiali e in seconda classe per i Sottufficiali e Comuni, dalla residenza al luogo di imbarco. Oltre i 500 chilometri di percorrenza viene consentita la cuccetta. Per la durata del viaggio fino all'imbarco viene corrisposta, in luogo dell'indennità sostitutiva della panatica, un'indennità giornaliera che consenta l'acquisto dei viveri e che non sia inferiore a quella prevista all'art. 16 del presente contratto.

Le spese di rimpatrio, quando spettanti, sono calcolate come dal punto precedente.

Art. 11

Retribuzioni

Il minimo contrattuale mensile e le altre voci retributive spettanti ai marittimi secondo il grado, le qualifiche ed i livelli di inquadramento, sono indicate e valorizzate al lordo di ogni trattenuta di Legge, nel presente Accordo e nella Tabella "Minimo contrattuale" (Allegato 2) che ne è parte integrante.

Esse saranno corrisposte al massimo entro il decimo giorno del mese successivo a quello di competenza.

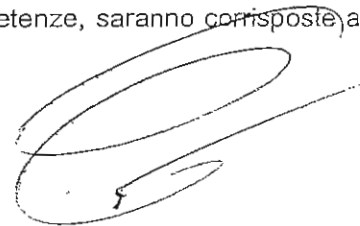
La paga giornaliera è ragguagliata a 1/30mo della paga mensile.

Il marittimo potrà delegare, dandone notizia scritta all'armatore, un proprio familiare a percepire la retribuzione o parte di questa.

L'importo stabilito verrà inviato dall'armatore stesso alla persona delegata con eguale cadenza del pagamento della retribuzione.

In occasione del Natale e della Pasqua sarà corrisposta al personale che abbia compiuto un anno di imbarco una mensilità della Paga conglobata. Nel caso di personale che non abbia maturato un anno di imbarco, verranno corrisposti ratei di tali gratifiche natalizia e pasquale in ragione di tanti dodicesimi quanti sono stati i mesi di imbarco compiuti. Per le frazioni di mese verranno corrisposti i ratei giornalieri.

Nel caso di sbarco ed in occasione della liquidazione delle altre competenze, saranno corrisposte anche le quote parti maturate delle suddette gratifiche natalizie e pasquali.



Art. 12
Indennità di Navigazione

In considerazione delle peculiari esigenze della navigazione e del disagio derivante dal servizio a bordo, viene attribuita una indennità di navigazione giornaliera nelle misure di seguito indicate.

Comandante del diporto	€ 3,35
Direttore di macchina	€ 2,87
Capitano del diporto	€ 2,28
Ufficiale di navigazione	€ 1,72
Allievo Ufficiale	€ 0,69
Sottufficiale del diporto	€ 1,19
Comune del diporto	€ 0,69
Qualifiche iniziali	€ 0,34

Art. 13
Lavoro Straordinario

Le prestazioni lavorative oltre le 8 ore giornaliere saranno considerate lavoro straordinario e quindi remunerate. Il compenso per l'ora di straordinario si ottiene dividendo il minimo contrattuale mensile per il divisore 184. Il valore così ottenuto verrà aumentato secondo le seguenti percentuali:

- 25% in orario diurno;
- 30% in orario festivo, notturno e notturno-festivo.

Il lavoro straordinario non dovrà superare le 90 ore mensili in caso di sosta in porto, tale limite è elevato a 120 ore mensili in caso di navigazione.

Art. 14
Indennità perdita corredo personale

In caso di perdita di tutti gli effetti personali, o per la maggior parte di essi, per fatto della nave o altro sinistro, il personale ha diritto all'indennizzo da parte dell'armatore del danno subito entro i limiti massimi seguenti:

- Comandante - Dir. Macchina € 500
- Restante equipaggio € 400

Per le perdite parziali gli importi sopra indicati saranno proporzionalmente ridotti.

Art. 15
Vitto

Il vitto è a carico dell'armatore e deve essere consumato a bordo; i generi alimentari devono essere di buona qualità.

Art. 16
Indennità sostitutiva della Panatica

Durante l'imbarco nel caso in cui la nave armata non possa fornire servizio di cucina, oppure nel caso di nave ai lavori senza servizio di cucina o in altri casi particolari in cui non possa essere consumato il vitto a bordo, l'armatore deve corrispondere all'equipaggio, in sostituzione del vitto, un'indennità giornaliera pari ad € 25,00 per ciascun marittimo.

Art. 17
Panatica convenzionale

In tutti i casi in cui occorre computare la panatica quale coefficiente della retribuzione o considerarla come coefficiente di calcolo per la liquidazione di indennità (ad esempio indennità sostitutiva del preavviso, trattamento di fine rapporto, indennità sostitutiva delle ferie o dei riposi compensativi, indennità giornaliera in corso di malattia o infortunio, 13^a e 14^a mensilità, ecc.) il valore da attribuire alla panatica mensile è determinato in 4,96 Euro mensili (per le qualifiche iniziali 3,25 Euro mensili).

Art. 18
Festività

Sono considerati giorni festivi:

- a) tutte le domeniche;
- b) l'anniversario della liberazione (25 aprile) e la festa del lavoro (1° maggio);
- c) le seguenti ulteriori festività:
 - 1° gennaio (Capodanno);
 - 6 gennaio (Epifania)
 - lunedì di Pasqua;
 - 2 Giugno;
 - 15 agosto (Assunzione);
 - 1° novembre (Ognissanti);
 - 8 dicembre (Immacolata Concezione);
 - 25 dicembre (Natale);
 - 26 dicembre (S. Stefano)

Inoltre sono considerati semi festivi il 24 dicembre e il 31 dicembre.

In caso di prestazione lavorativa il marittimo avrà diritto al riposo compensativo così come previsto dal precedente articolo 7 (Orario di Lavoro). Qualora una delle festività nazionali cada in giorno di domenica verranno riconosciute al marittimo una giornata di riposo compensativo e un importo pari ad un ventiseiesimo (1/26) della retribuzione mensile.

Art. 19
Assenze da bordo

Nessun membro dell'equipaggio potrà allontanarsi da bordo senza darne comunicazione al Comandante o a chi lo rappresenti.

Art. 20
Permessi

Al lavoratore che ne faccia richiesta l'Armatore può accordare permessi di breve durata con la corresponsione della retribuzione in caso di giustificati motivi.

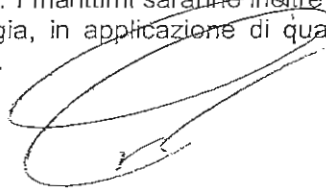
Art. 21
Ferie

Al personale è riconosciuto un periodo feriale di 34 giorni per ogni anno di servizio o pro rata da fruire in giorni di calendario con esclusione delle domeniche e delle altre festività. Qualora per imprescindibili ragioni di servizio, il personale non potesse usufruire in tutto o in parte delle ferie maturate, l'Armatore corrisponderà al marittimo all'atto dello sbarco altrettante giornate di indennità sostitutiva pari ad 1/26 della paga conglobata mensile e rateo di gratifica natalizia e pasquale per ogni giornata di ferie non goduta.

Art. 22
Assicurazione Malattia ed Infortuni e Trattamento Previdenziale

L'Armatore assicurerà i marittimi secondo le vigenti disposizioni di legge, all'IPSEMA per la malattia e gli infortuni, all'INPS per la parte previdenziale.

A decorrere dal 1° gennaio 2008 i marittimi, compresi i Comandanti e i Direttori di macchina, saranno inoltre assicurati, attraverso il Fondo Fanimar, in caso di perdita del libretto, perdita titolo professionale Ufficiali e invalidità permanente totale o parziale a seguito infortunio, secondo quanto previsto dall'accordo 20 dicembre 2002 riportato nell'allegato 24 del CCNL Naviglio Maggiore. I marittimi saranno inoltre assicurati in caso di morte per qualsiasi causa avvenuta a bordo o in franchigia, in applicazione di quanto previsto nell'ultimo accordo di rinnovo dei contratti di lavoro del 5 giugno 2007.



Art. 23
Condotta dell'equipaggio e disciplina

I membri dell'equipaggio dovranno conformare i loro comportamenti all'ambiente di lavoro proprio delle crociere.

I rapporti gerarchici e la disciplina di bordo saranno regolati dal codice della navigazione e dalle leggi italiane.

I provvedimenti disciplinari applicabili nei confronti del marittimo potranno essere:

- rimprovero verbale
- rimprovero scritto
- risoluzione del contratto.

Per le sanzioni più gravi del rimprovero scritto si dovrà – prima dell'applicazione della sanzione - procedere alla contestazione dell'addebito e all'audizione a difesa del marittimo che potrà farsi assistere da un rappresentante sindacale di un'organizzazione firmataria il presente contratto.

Ai fini dell'applicazione della risoluzione del contratto di imbarco è necessario un comportamento del marittimo così grave da far venire meno il rapporto fiduciario. In via meramente esemplificativa:

- ubriachezza a bordo e assunzione di sostanze che possano alterare lo stato psicofisico del marittimo;
- recidiva disobbedienza che abbia già dato luogo ad almeno un provvedimento disciplinare scritto;
- furto e reati contro il patrimonio;
- atti implicanti dolo o colpa grave con danno per l'azienda (es.: danneggiamento dell'unità);
- inosservanza del divieto di fumare a bordo, qualora tale comportamento rischi di causare gravi danni e/o incidenti a persone o cose (nei luoghi in cui sia espressamente vietato);
- rissa o vie di fatto;
- insubordinazione.

I provvedimenti disciplinari durante il periodo di imbarco saranno adottati dal Comandante che li annoterà sul Giornale di bordo.

Nei casi di particolare gravità per cui è prevista la sanzione della risoluzione del contratto, il Comandante potrà procedere allo sbarco immediato del marittimo.

Le misure disciplinari che comportino la risoluzione del rapporto di lavoro dovranno essere adottate dopo aver contestato per iscritto al marittimo, la mancanza. Questi dovrà replicare per racc. a.r. entro 15 giorni dopo essere rientrato nella propria residenza.

Sull'unità si potrà disporre un codice etico comportamentale.

Art. 24
Risoluzione del rapporto di lavoro

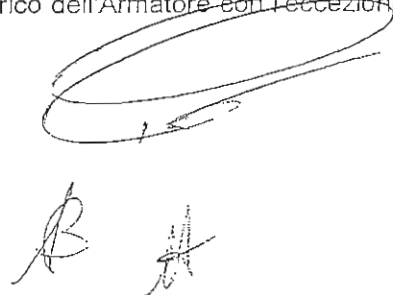
Il contratto di imbarco si risolve con il compimento del periodo di imbarco previsto.

Può essere risolto dall'armatore solo per giusta causa, con corresponsione del solo trattamento di fine rapporto, o giustificato motivo, sia soggettivo che oggettivo, con diritto del marittimo al preavviso:

- per il Comandante e Direttore di Macchina 25 giorni
- per gli Ufficiali 18 giorni
- per i Sottufficiali e Comuni 12 giorni

Il rapporto di arruolamento cesserà di diritto in caso di perdita totale dell'unità, o di sua definitiva innavigabilità dichiarata dalla competente autorità, in caso di vendita giudiziaria, per dichiarazione definitiva di inidoneità alla navigazione del marittimo.

Le spese di viaggio per il rientro alla residenza del marittimo saranno a carico dell'Armatore con l'eccezione di quelle conseguenti a sbarco per volontà/colpa del marittimo.

Art. 25
Trattamento di Fine Rapporto

Alla cessazione del contratto di arruolamento per qualsiasi causa, l'Armatore dovrà corrispondere il trattamento di fine rapporto calcolato secondo quanto stabilito dalla legge 29 maggio 1982 n. 297. Si indicano quali unici elementi componenti la retribuzione a tale titolo:

- Minimo contrattuale mensile
- Rateo gratifica natalizia
- Rateo gratifica pasquale

La risoluzione del rapporto di lavoro per giustificato motivo e dimissioni deve essere comunicata entro i termini di preavviso di cui all'art. 24.

La mancata comunicazione nei termini sarà sostituita da una indennità pari a tante giornate quante quelle previste dal preavviso e calcolate secondo quanto indicato dal presente articolo per il trattamento di fine rapporto.

Art 26
Controversie

Le parti sottoscritte si danno vicendevolemente atto che eventuali controversie potessero insorgere tra un marittimo e l'Armatore sull'interpretazione del presente Contratto saranno composte su base irrituale e secondo equità e buona volontà da un dirigente sindacale - appartenente alle Associazioni Sindacali firmatarie del presente contratto - delegato, con delega semplice dal marittimo, e dall'armatore, o da un suo rappresentante e da un conciliatore di comune accordo nominato dalle parti.

Decorsi infruttuosamente 15 giorni dal ricevimento della richiesta di bonario componimento di una parte senza che l'altra parte abbia provveduto alla convocazione del collegio di cui al presente articolo, o, in caso di mancato accordo si potrà adire l'Autorità Giudiziaria

Art. 27
Garanzie sindacali

Gli operatori sindacali delle sottoscritte Associazioni Sindacali potranno visitare a bordo il personale, preavvertendo il Comandante. Queste visite non potranno avvenire quando l'unità sia pronta a muovere, o, nell'immediato del suo rientro in porto.

I passeggeri non dovranno essere coinvolti, in alcun modo, nell'attività sindacale.

Con la stipula del presente contratto il marittimo dovrà versare il contributo sindacale e la quota di servizio in ragione dell'1% su minimo contrattuale.

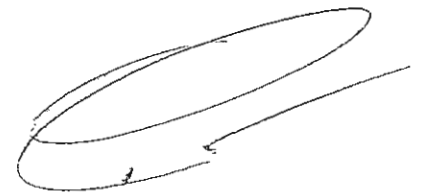
Inoltre si conviene che la quota di servizio una tantum, per la stipula del presente contratto, e' pari per ogni marittimo ad una giornata di retribuzione (1/26mo di minimo contrattuale).

Art. 28
Decorrenza e durata

- 1) Il presente Contratto Collettivo Nazionale di lavoro ha la durata quadriennale per la parte normativa e biennale per quella economica.
- 2) Si intenderà tacitamente prorogato di anno in anno qualora una delle parti non lo disdica con lettera raccomandata a/r almeno tre mesi prima della scadenza. In ogni caso il contratto resterà in vigore fino a quando non sarà sostituito da uno successivo dello stesso livello.
- 3) Il presente contratto ha decorrenza dal 1° agosto 2007.

Art. 29
Trattamento di miglior favore

Resta fermo l'eventuale migliore trattamento in atto.


NOTA A VERBALE 1

Pari Opportunità uomo-donna

Le Parti convengono circa l'opportunità di applicare anche nel rapporto di lavoro nautico per il diporto la promozione del lavoro femminile e l'effettiva parità di opportunità uomo-donna.

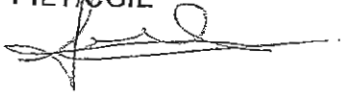
NOTA A VERBALE 2

Formazione professionale

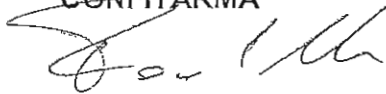
Le Parti convengono sulla necessità di ricercare tutte le opportunità che le normative europee, nazionali e regionali possono offrire per lo sviluppo di attività formative per i marittimi.

I programmi di formazione saranno indirizzati ai marittimi e potranno riguardare materie quali: la sicurezza della navigazione, la prevenzione e la tutela della salute, lo studio della lingua inglese, ecc.

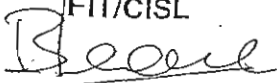
FILIT/CGIL



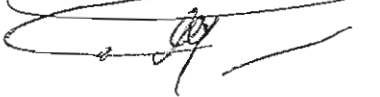
CONFITARMA



FIT/CISL



UILTRASPORTI



CAPITANERIA DI PORTO
del Compartimento Marittimo di

CONTRATTO DI IMBARCO

sull'unità denominata ""....."" n. di iscrizione

L'anno addì del mese di nella Capitaneria di Porto suddetta avanti a me Ufficiale di Porto delegato dal Signor Comandante del Porto alla stipulazione dei Contratti di arruolamento, sono personalmente comparsi:

- La Società Armatrice con sede in, codice fiscale e partita I.V.A., Armatrice dell'unità denominata ""....."" di T.S.L. lunghezza f.t. Mt..... iscritta al n.del dell'Ufficio Marittimo di; e/o Raccomandatario Marittimo con sede in, codice fiscale e partita I.V.A., in nome e per conto della Società Armatrice con sede in, codice fiscale- -, Armatrice dell'unità denominata ""....."" di T.S.L.lunghezza f.t. Mt.....iscritta al n. del dell'Ufficio Marittimo di;
- il Marittimo iscritto nel ruolino che segue;

RUOLINO

COGNOME E NOME (codice fiscale)	CLASSE	MATRICOLA CATEGORIA	UFFICIO DI ISCRIZIONE	GRADO DI BORDO	PAGA GLOBALE MENSILE LORDA

i quali hanno dichiarato:


1. il primo di arruolare ed il secondo di arruolarsi, in servizio dell'unità medesima, con il grado e la paga come da ruolino, ed alle condizioni risultanti dal CCNL
2. di stipulare il presente contratto con decorrenza dal
3. di rinunciare, concordatamente ed esplicitamente, alla presenza di testimoni per la stipulazione della presente convenzione di arruolamento.

L'unità si trova attualmente ormeggiata nel porto di in

The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials. On the left, there is a signature that appears to be 'JL'. To its right is a large, circular scribble or signature. Below these, there are two smaller initials, 'B' and 'A', written in a cursive style.

MINIMO CONTRATTUALE

PARAMETRO			MINIMO CONTRATTUALE 2007	MINIMO CONTRATTUALE DAL 01/01/2008
162	VI Livello	Comandante del diporto	€ 1.413,23	€ 1.446,19
162	VI Livello	Direttore di macchina	€ 1.413,23	€ 1.446,19
152	V Livello	Capitano del diporto	€ 1.328,28	€ 1.359,27
139	IV Livello	Ufficiale di navigazione	€ 1.209,26	€ 1.237,46
133	III Livello	Sottufficiale del diporto	€ 1.157,50	€ 1.184,50
118	II Livello	Comune del diporto	€ 1.031,92	€ 1.055,98
100	I Livello	Qualifiche iniziali	€ 870,80	€ 891,11
		Allievo Ufficiale	€ 870,80	€ 891,11



FILT-CGIL

FIT-CISL

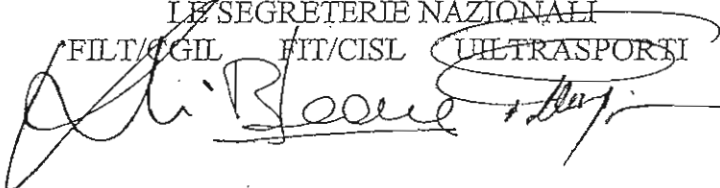
UILTRASPORTI

Roma, 13 Giugno 2007

Spett.le
CONFITARMA
Piazza SS. Apostoli 66
00187 - Roma

In riferimento al rinnovo del contratto nazionale Amministrativi sottoscritto in data 13/6/2007, le scriventi segreterie si impegnano a definire in un momento successivo la disciplina relativa alle tipologie contrattuali che potranno essere contemplate nel CCNL sopra citato in aggiunta a quanto già normato (part-time, tempo determinato e inserimento, in quanto regolato da accordo interconfederale) e specificatamente l'apprendistato.

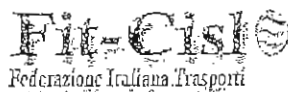
Per quanto riguarda il ricorso a lavoro interinale valgono le condizioni contenute nelle norme di legge.

LE SEGRETERIE NAZIONALI
FILT/CGIL FIT/CISL UILTRASPORTI


FILT-CGIL - Via Morgagni n. 27 - 00161 Roma - Tel. (06) 44.07.61 - Fax (06) 44.07.63.15
FIT-CISL - Via Antonio Musa n. 4 - 00161 Roma - Tel (06) 442.861 - Fax (06) 44.02.991
UILTRASPORTI - Via di Priscilla n. 101 - 00199 Roma - Tel (06) 86.26.71 - Fax (06) 86.20.77.47



FILT-CGIL



FIT-CISL



UILTRASPORTI

Roma, 30 Maggio 2007
Pr. 118/07

Al Presidente
del Consiglio dei Ministri
On. Prof. Romano Prodi

Signor Presidente,

Ci rivolgiamo a Lei per richiedere un Suo autorevole intervento finalizzato a portare a soluzione una importante questione che interessa oltre 3.500 Lavoratori del comparto dei servizi marittimi pubblici gestiti dal gruppo Tirrenia.

Nel contesto della legge finanziaria 2007 (legge 27.12.2006 n. 296) all'art. 1 commi 998 e 999 è stato previsto che, al fine di completare il processo di liberalizzazione del comparto marittimo e di privatizzazione delle Società del Gruppo Tirrenia, siano stipulate entro il 30.6.2007 con il Gruppo, nuove convenzioni con scadenza non anteriore al 31.12.2012. Queste convenzioni dovranno ricevere il preventivo assenso di parte della Commissione Europea.

Con questa norma, che abbiamo sostenuto, si consente al Gruppo di proseguire la sua attività in regime convenzionale ancora per un breve periodo di tempo necessario per poter completare il processo di ristrutturazione industriale, già da tempo avviato, che dovrà portare il Gruppo dall'attuale condizione, nella quale è interamente dedicato allo svolgimento di pubblici servizi nel settore di collegamento con le isole maggiori e minori italiane, ad una diversa situazione che ne possa garantire la permanenza sul mercato senza sostegno pubblico oltre che la sua privatizzazione.

La scadenza dell'attuale convenzione con lo Stato, al 31.12.2008, avrebbe determinato un lasso di tempo troppo breve, per poter completare questo importante e impegnativo processo di riconversione.

A tal fine la Tirrenia ha predisposto e presentato alle Autorità di Governo un Piano Industriale, con noi discusso e concordato, in cui ha previsto i vari stadi che possono consentire di realizzare questo processo in tempi ragionevoli.

Il piano in parola che prevede, in una sua essenziale componente, una ridefinizione di molti aspetti contrattuali ed economici della disciplina del rapporto di lavoro del personale navigante e permetterà di allinearne il costo a quello dell'armamento privato con cui il Gruppo dovrà poter competere ad analoghe condizioni, è da noi fortemente sostenuto, nonostante le comprensibili difficoltà, in quanto la filosofia che lo sostiene è incentrata sul concetto di operare una riconversione e ristrutturazione profonda del Gruppo senza determinare comunque contraccolpi di ordine occupazionale anzi prevedendo la stabilizzazione di molti precari e soprattutto garantendo una prospettiva di lavoro anche in termini futuri.

Sotto l'aspetto strettamente industriale il Piano presuppone l'allungamento del rapporto di convenzione con lo Stato fino al 2012. In questo lasso di tempo Tirrenia dovrà realizzare il suo progetto industriale e cioè avviare la gestione di alcune linee di navigazione (l'80% delle sue attuali attività) in regime imprenditoriale e, quindi, senza sovvenzione statale lasciando, temporaneamente una parte dei collegamenti in regime di convenzione (circa il 20% delle sue attività oltre a quelle delle Società Regionali Marittime che svolgono servizi ad alto contenuto sociale e che assicurano la continuità territoriale).

Gli ulteriori contenuti del Piano sono lo sviluppo di nuove linee di cabotaggio, la riduzione del costo del lavoro, un ulteriore ammodernamento della flotta sociale e, quindi, la stipula di una nuova convenzione, fino al 2012, che, come detto, dovrà essere approvata da Bruxelles.

Desideriamo evidenziare che, in quanto convinti della necessità di concretizzare il più presto possibile quanto previsto nel piano industriale, abbiamo, ancor prima della sua approvazione, sottoscritto un accordo di grande rilievo con la Società Tirrenia che consente già alla stessa di gestire talune linee dove è fortemente avvertita la concorrenza di altri vettori con un costo del lavoro allineato a quello degli altri operatori.

Questa nostra scelta seppur sofferta e non è priva di notevoli problematiche, ha però consentito alla Società di chiedere ed ottenere dalla Pubblica Amministrazione che per la linea Genova/Porto Torres fosse anticipato il progetto industriale e che, quindi, la linea stessa, per l'estate 2007, fosse gestita al di fuori di ogni sovvenzione statale ed ha permesso altresì la contestuale realizzazione di una prima fase di stabilizzazione di personale precario e di avanzamenti di carriera.

Una approvazione in tempi brevi del Piano, come noi auspichiamo e richiediamo, consentirà di estendere questa iniziativa a diversi altri collegamenti della Tirrenia già dal prossimo anno.

Onorevole Presidente, da questa nostra seppur forse incompleta esposizione, certamente non Le sarà sfuggito il rilievo che assume, nel contesto dell'economia nazionale ed in particolare in quella dei trasporti marittimi, la positiva conclusione di un processo di riconversione industriale che interessa uno dei più importanti complessi amatoriali europei, forte di ben 80 navi, con una forza lavoro di 3500 unità con un indotto non inferiore a 3000 unità e che insiste quasi esclusivamente, con un impatto sociale davvero rilevante, nel Mezzogiorno del nostro Paese).

Per realizzare questo obiettivo di portata nazionale è tuttavia necessario che da parte della Comunità Europea venga accolta la richiesta di prorogare fino al 2012 il regime di convenzione con lo Stato, sia pure limitatamente a quei collegamenti aventi forti contenuti sociali e con meccanismi sovvenzionatori di nuova concezione allineati a standard europei.

E' inutile sottolineare che una mancata proroga della convenzione determinerebbe una situazione estremamente critica poiché annullerebbe completamente gli sforzi che stiamo conducendo per contribuire positivamente a questo processo. Ne deriverebbero inoltre rilevanti ed assolutamente insopportabili esuberi del personale (1600 unità circa) in quanto dovrebbero essere abbandonate tutte le linee a contenuto sociale e non redditizie oltre alla radiazione e la vendita di numerose unità navali (circa 60) adibite alle linee da eliminare, con notevoli perdite per lo Stato di carattere patrimoniale. Verrebbe infine fortemente svilito il valore economico del Gruppo con negative ripercussioni ai fini della sua privatizzazione.

Il tempo trascorso dall'approvazione della legge ad oggi (5 mesi) senza che nulla sia accaduto, ci induce a ritenere (visto anche l'incomprensibile scetticismo più volte manifestato dal Ministro Bianchi) che da parte dell'Amministrazione Italiana nulla sia stato ancora fatto nei confronti della Comunità Europea per un esito positivo della vicenda.

Per queste ragioni riteniamo opportuno, Signor Presidente, invocare un Suo personale ed autorevole e tempestivo intervento affinché vengano compiuti tutti i necessari passi nei confronti di Bruxelles per giungere ad un sollecito accoglimento della richiesta italiana.

Solo in tal modo il Piano Industriale che abbiamo condiviso e le iniziative sindacali che abbiamo assunto non verranno del tutto vanificate e potremo evitare un degenerare della situazione che, viceversa, se ben condotta, può e deve positivamente risolversi.

Con infinita gratitudine, Le porgiamo i migliori saluti

LE SEGRETERIE GENERALI

FILT-CGIL
Fabrizio Solari

FIT-CISL
Claudio Claudiani

ULTRASPORTI
Giuseppe Caronia



FILT-CGIL	Via Morgagni, n. 27	00161 Roma	Telef	06440761	Fax	0644243164
FIT-CISL	Via A. Musa, n. 4	00161 Roma	Telef	06442861	Fax	0644286361
ULTRASPORTI	Via di Priscilla, n. 101	00199 Roma	Telef	06862671	Fax	0686208396

Cgil

Cisl

Uil

Prof. Romano Prodi
Presidente Consiglio Ministri
Palazzo Chigi - Largo Chigi
00187 ROMA

e, p.c. On. Enrico Letta
Sottosegretario Presidenza del Consiglio
Palazzo Chigi - Largo Chigi
00187 ROMA

On. Tommaso Padoa Schioppa
Ministro dell'Economia e Finanza
Via XX Settembre, 97
00187 ROMA

Prof. Alessandro Bianchi
Ministro dei Trasporti
P.zza Croce Rossa, 1
00161 ROMA

On. Pierluigi Bersani
Ministro Sviluppo Economico
Via Micolise, 2
00187 ROMA

On. Antonio Di Pietro
Ministro delle Infrastrutture
P.le Porta Pia, 1
00198 ROMA

On. Cesare Damiano
Ministro del Lavoro
e Previdenza Sociale
Via Veneto, 56
00187 ROMA

00198 Roma
Corso d'Isola 25
Telefono 06/84761

Roma, 6 giugno 2007

00198 Roma
Via Po, 21
Telefono 06/84731

00187 Roma
Via Lucullo, 6
Telefono 06/47511

Cgil

Cisl

Uil

Caro Presidente,

nel luglio dello scorso anno abbiamo sottoscritto un accordo, presso la Presidenza del Consiglio, nel quale si riconosceva "l'urgenza di interventi finalizzati al superamento dell'attuale situazione di crisi", e si concordava l'istituzione di una "cabina di regia" per il settore dei trasporti allo scopo di consentire "l'adozione di provvedimenti individuati coerentemente con le scadenze istituzionali della programmazione finanziaria".

L'intesa, oltre che stabilire un metodo di confronto per assicurare il coordinamento tra i vari ministeri interessati, focalizzava alcune emergenze. I temi individuati erano la vicenda ALITALIA nel contesto della riorganizzazione del sistema del trasporto aereo, il trasporto ferroviario e la crisi delle FERROVIE dello STATO, la riforma del TRASPORTO PUBBLICO LOCALE e la ristrutturazione della società TIRRENIA.

Con grande rammarico dobbiamo constatare che, allo stato attuale, i diversi percorsi negoziali arrancano a fatica e, in alcuni casi, contraddicono l'essenza stessa dell'accordo del luglio scorso.

E' sconcertante constatare che le intese sottoscritte a Palazzo Chigi, vengono puntualmente smentite da atti e comportamenti dei singoli Ministeri e/o Amministrazioni interessate.

In questo modo si pone a rischio sia l'utilità del confronto che la credibilità stessa dei protagonisti della discussione.

Riteniamo non rinviabile un Suo autorevole intervento per ripristinare la correttezza e, conseguentemente, l'utilità del confronto.

Resta in noi intatta la convinzione che occorre operare per scongiurare un'esplosione del conflitto nel settore che, in assenza di iniziative, rischia di essere l'unica via disponibile.

Distinti saluti

Filt Cgil
F. Solari

Cgil
G. Epifani

Filt Cisl
C. Cavigliani

Cisl
A. Bonanni

Uil Trasporti
G. Caronia

Uil
L. Angeletti



FILT-CGIL



FIT-CISL



UILTRASPORTI

Audizione del 12 Luglio 2007
su problematiche GRUPPO TIRRENIA
presso la Commissione Bilancio del Senato della Repubblica

Documento presentato dalle Segreterie Generali di :

FILT/CGIL - FIT/CISL - UILTRASPORTI

Premessa

L'esperienza di precedenti privatizzazioni nel settore marittimo è stata traumatica sia dal punto di vista della sopravvivenza delle aziende interessate che dell'occupazione la quale, di fatto, è andata totalmente perduta.

Ci riferiamo alle operazioni che hanno interessato le Aziende dell'ex Gruppo FINMARE, **Sidermar, Almare, Italia e Lloyd Triestino.**

Le aziende privatizzate in forma separata e senza essere preventivamente ristrutturate hanno prodotto un ritorno economico irrisorio per lo Stato ed hanno visto la dispersione di professionalità e di know how.

Di fatto, si è trattato di operazioni speculative a vantaggio di armatori il cui unico scopo era quello di azzerare i concorrenti pubblici.

L'esperienza vissuta ha portato il sindacato confederale ad affrontare con grande attenzione i processi che interessano il Gruppo Tirrenia.

E' bene sottolineare che qualora si ripetessero le situazioni vissute nelle precedenti privatizzazioni rischieremmo di cancellare l'ultima occupazione nazionale in campo marittimo con l'aggravante che i lavoratori interessati sono provenienti da aree del paese con gravi tensioni sociali, a partire da regioni quali Campania, Puglia e Sicilia.

Tra le premesse è bene sottolineare come il sindacato non sia ideologicamente o pregiudizialmente contro la privatizzazione del Gruppo se ciò significa salvaguardare le aziende e rilanciare l'attività con benefici per l'utenza ed i lavoratori del comparto.

A garanzia di quanto sopra vi sono esempi di privatizzazioni che prevedono pur se in forma transitoria una presenza pubblica all'interno delle Aziende.

Presupposti per una seria privatizzazione

Il sindacato confederale in tutti i suoi documenti da tempo ha fissato dei punti fermi che debbono sovrintendere al processo di privatizzazione del Gruppo TIRRENIA.

I più importanti sono:

Cessione in blocco del Gruppo

Ciò al fine di evitare che si vada verso una vendita a pezzi di linee e navi e quindi che ciò invogli armatori privati ad acquisire una parte o l'altra al solo scopo di scrollarsi di dosso il concorrente Tirrenia per giungere poi a situazioni di monopolio su singole linee. La frantumazione sarebbe un danno evidentemente per l'utenza e per i lavoratori. Da sottolineare che oggi Tirrenia copre un'ampia rete di linee e servizi ed è in grado quindi di fare compensazione tra linee in attivo e linee, in quanto sociali e dovute, "non in attivo" limitando in questo modo gli oneri a carico dello Stato che deve comunque garantire la continuità territoriale e la mobilità ai residenti delle Isole Maggiori e Minori anche in bassa stagione.

Il pericolo che la "frantumazione" porta con sé è oggettivamente motivato anche dalla situazione di mercato che nei Ferries vede surplus di offerta rispetto alla richiesta di trasporto.

La cessione in blocco del Gruppo presuppone l'inserimento sul mercato di un grande operatore con forti capacità finanziarie (vedi Fondi di Investimento) quindi di un soggetto che investe per rilanciare l'attività.

Ciò crea evidentemente gravi problemi agli attuali attori sul mercato oggi interessati più alla demolizione di Tirrenia che alla sua acquisizione o che in sub-ordinata la vorrebbero acquisire a prezzo di svendita. Il mancato prolungamento della "convenzione" sino al 2012 sarebbe di fondamentale importanza per la realizzazione di questo disegno.

Ristrutturazione del Gruppo prima di ogni processo di privatizzazione

Alla base di questa posizione del Sindacato non c'è soltanto l'esigenza di garantire l'occupazione ma anche la consapevolezza che dalla cessione lo Stato debba incamerare il giusto compenso.

Il processo avviato con la condivisione di un piano industriale non ha, da parte sindacale, lo scopo di prender tempo per nulla cambiare, anzi nei fatti con l'intesa raggiunta per creare linee fuori convenzione si avvia una serie di cambiamenti ed allineamenti al mercato che sono propedeutici ad una privatizzazione corretta e non traumatica. E' bene ricordare che il fallimento nella cessione **Sidermar, Almare Italia e Lloyd Triestino** fu dovuto alla sciagurata decisione di vendere senza effettuare una ristrutturazione preventiva.

Prolungamento della convenzione dal 2008 al 2012

Il prolungamento della convenzione varato con la Finanziaria ed implicitamente richiamato nel recente DPEF è fortemente sostenuto dal Sindacato in quanto centra due obiettivi. Il primo, è quello di permettere una seria ristrutturazione del gruppo e la realizzazione del piano industriale, il secondo di valorizzare ulteriormente l'Azienda a fronte della privatizzazione e quindi aumentare i benefici per lo Stato.

Il Piano Industriale

Partendo dai tre presupposti indicati, il Sindacato si è confrontato con l'Azienda per giungere all'elaborazione di un Piano Industriale condiviso.

Senza scendere nei dettagli esso prevede maggiore flessibilità operativa ed allineamento dei costi attraverso l'istituzione di linee fuori convenzione, apertura di nuove linee, adeguamento del naviglio.

Tutto ciò non solo garantisce l'occupazione ma consolida quella precaria ed offre sviluppo di carriera.

E' chiaro che i tre presupposti ed il piano industriale sono strettamente collegati.

Si tratta di un progetto che poggia su quattro pilastri e che se anche uno solo dovesse cedere verrebbe a mancare l'intera impalcatura. Le conseguenze nefaste sono state precedentemente illustrate.

Come procedere

Prima ancora di porsi il problema se il progetto sarà o meno approvato in sede comunitaria (se finalizzato ad un processo di privatizzazione ed adeguatamente sostenuto dal nostro Paese, come noi fortemente richiediamo, non dovrebbero esservi problemi) è bene che il Governo si attivi per portare al più presto il piano all'approvazione del CIPE.

Se vi fossero altre idee od eventuali varianti e/o modifiche, allo stato francamente difficili da comprendere e/o condividere, è bene che emergano al più presto sapendo naturalmente che da parte del Governo oltre all'assunzione di responsabilità per eventuali scelte diverse vi dovrà essere un confronto col Sindacato.

Pur astenendoci dal commentare la recente campagna di stampa messa in atto in questo ultimo periodo e tutta volta ad attaccare Tirrenia, riteniamo che la stessa non debba in alcun modo influenzare il Governo o parte di esso in quanto, a nostro avviso, alimentata da chi ha interesse, non solo tra gli armatori, a far naufragare il piano e bloccare la ristrutturazione dell'Azienda.

Il Governo deve invece intervenire ed anche tempestivamente per superare le strumentalizzazioni in atto ed evitare il ripetersi, lo ripetiamo e ribadiamo con forza, di quanto avvenuto con **Sidermar, Almare, Italia di Navigazione e Lloyd Triestino** ovvero per impedire che si vada verso una privatizzazione selvaggia, senza garanzie e dannosa non solo per i lavoratori, ma per l'utenza e per il Paese tutto.

Il Sindacato sarà vigile ed attiverà ogni iniziativa a sua disposizione per evitare un ulteriore ed insopportabile disastro.

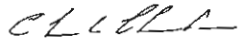
Roma, 12 Luglio 2007

LE SEGRETERIE GENERALI

FILT/CGIL
(Fabrizio Solari)

FIT/CISL
(Claudio Claudiani)

UILTRASPORTI
(Giuseppe Caronia)



FILT-CGIL	Via Morgagni, n. 27	00161 Roma	Telef	0644076204	Fax	0644243164
FIT-CISL	Via A. Musa, n. 4	00161 Roma	Telef	0644286305	Fax	0644286361
UILTRASPORTI	Via di Priscilla, n. 101	00199 Roma	Telef	0686267210	Fax	0686208396

= 64 =



Ministero dei Trasporti

IL VICE MINISTRO

Prot. 841 /VM-DP

Roma, 10 Luglio 2007.

Gabinetto del Ministro
SEDE

Dipartimento della Navigazione
Marittima ed Interna
SEDE
Fax 06-59084508

Direzione Generale per la
Navigazione ed il Trasporto
Marittimo ed Interno
SEDE
Fax. 06-59084282

Direzione Generale per le
Infrastrutture della
Navigazione Marittima ed Interna
SEDE
Fax 06-59084307

FILT CGIL - Settore Marittimo
Via Morgagni, 27 - Roma
Fax 06-44076435

FIT CISL - Settore Marittimo
Via Antonio Musa, 4 - Roma
Fax 06-4402991

ULTRASPORTI - Settore Marittimo
Via di Priscilla, 101 - Roma
Fax 06-86207747

Oggetto: L.F.2007, art.1, comma 998 e 999; D.P.E.F. 2008-2011 cap.VII.5 -- Privatizzazione di Tirrenia S.p.A.

In riferimento a quanto previsto dalla normativa di cui all'oggetto, è indetta per il giorno 19.07.2007 alle ore 11:00, una riunione che si terrà presso la sala Cipet sita al secondo piano della sede ministeriale di P.zza della Croce Rossa, 1 - Roma.

On. Cesare De Piccoli

LEGGE FINANZIARIA 2007, ART.1, COMMA 998 E 999.

ART. 1, COMMA 998. Ai fini di completare il processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo e di privatizzare le società esercenti i servizi di collegamento ritenuti essenziali per le finalità di cui all'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e agli articoli 1 e 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, e successive modificazioni, nuove convenzioni, con scadenza in data non anteriore al 31 dicembre 2012, sono stipulate, nei limiti degli stanziamenti di bilancio a legislazione vigente, con dette società entro il 30 giugno 2007.

A tal fine è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro a decorrere dall'anno 2009.

ART. 1, COMMA 999. Le convenzioni di cui al comma precedente sono stipulate, sulla base dei criteri stabiliti dal CIPE, dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e determinano le linee da servire, le procedure e i tempi di liquidazione del rimborso degli oneri di servizio pubblico, introducendo meccanismi di efficientamento volti a ridurre i costi del servizio per l'utenza, nonché forme di flessibilità tariffaria non distorsive della concorrenza. Le convenzioni sono notificate alla Commissione europea per la verifica della loro compatibilità con il regime comunitario. Nelle more degli adempimenti comunitari si applicano le convenzioni attualmente in vigore.



Ministero dei Trasporti

VERBALE DELL'INCONTRO FRA IL MINISTERO DEI TRASPORTI E LE ORGANIZZAZIONI SINDACALI

Il giorno 18 Luglio 2007 si è tenuto, presso il Ministero dei trasporti, un incontro tra il Vice Ministro On.le Cesare De Piccoli e le organizzazioni sindacali: Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil trasporti, al fine di definire un percorso condiviso sul futuro assetto del Gruppo Tirrenia.

Nel corso dell'incontro è stata condivisa l'impostazione proposta dal Vice Ministro De Piccoli di un Tavolo di lavoro che sarà rappresentativo di tutti i soggetti istituzionali interessati.

Il Governo, in quella sede, si è impegnato a cercare una condivisione di intenti in tempi compatibili, assicurando il coinvolgimento delle rappresentanze sindacali anche in fase di stesura delle nuove convenzioni.

I sindacati, avendo condiviso il Piano Industriale del gruppo hanno, inoltre, sollecitato un pronunciamento del Governo e richiesto una coerente azione in sede comunitaria.

Roma, 18.07.2007

Il Vice Ministro dei Trasporti

Le OO.SS

L'OPINIONE

TIRRENIA: ASSALTO ALLA DILIGENZA!

In questi giorni articoli di stampa e trasmissioni televisive hanno portato all'attenzione dell'opinione pubblica la questione Tirrenia, Società Pubblica "Fintecna" che gestisce una grande flotta di traghetti.

Su un argomento così delicato il Sindacato Confederale non ha avuto, fino ad oggi, la possibilità di informare i lettori della propria posizione avendo presente che, attualmente, esso rappresenta l'80% della forza lavoro Tirrenia, ovvero qualche migliaia fra marittimi ed amministrativi.

Di qui l'esigenza, al fine di una più completa informazione, di esprimere la posizione del Sindacato ed in particolare della FIT.CISL che rappresento.

Tirrenia, fino al 2008, è titolare verso lo Stato di una convenzione per una serie di servizi di interesse pubblico, non remunerativi commercialmente, parlando e per i quali riceve un contributo commisurato al servizio svolto e con riferimento ai costi di mercato.

Per queste attività, le linee, gli orari, il prezzo del biglietto, ecc., sono fissati dal Ministero competente.

Come si vede un meccanismo ben lontano dal contributo "vecchia maniera" come spesso una certa informazione lascia intendere.

In questo momento vi sono due fattori che scatenano la "bagarre" attorno Tirrenia: la scadenza della convenzione ed il processo di privatizzazione.

Quest'ultimo, rispetto al quale non esistono preclusioni ideologiche del Sindacato, può avvenire in vari modi.

Il primo, naturalmente sostenuto da molti armatori privati, consiste nel vendere subito linee e navi in forma di "spezzatino".

In questo modo, oltre al prezzo irrisorio e quindi ben poche entrate per lo Stato, si rischia di vendere una certa nave od una linea ad un soggetto che fa l'operazione soltanto per azzerare la presenza del concorrente Tirrenia su quella tratta, con il risultato di creare disoccupazione e danno anche per l'utenza che vede scendere il dato di concorrenzialità.

Dopo l'esperienza delle privatizzazioni, avvenute nel settore, a partire dalla Società Italia, sparita letteralmente nel nulla, avendo presente le migliaia di posti di lavoro perduti, il Sindacato sostiene un altro progetto.

Tirrenia deve essere privatizzata in blocco per allontanare le speculazioni ed attirare un vero investitore in grado di rilanciarla.

Inoltre, l'operazione dovrà avvenire dopo il risanamento per far sì che lo Stato incameri risorse dalla privatizzazione.

Altro elemento che il Sindacato sostiene, è il prolungamento della convenzione di Tirrenia con lo Stato sino al 2012 (per altro legiferato dal Parlamento), al fine di dare tempo al processo di ristrutturazione ed ulteriormente valorizzare l'azienda rispetto alla privatizzazione.

Tutto ciò è stato oggetto di un'intesa del Sindacato con l'Azienda, attraverso la condivisione di un piano industriale che rilancia la flotta, apre nuove linee, mantiene l'occupazione e stabilizza quella precaria.

Si badi bene che parliamo di occupazione allocata in un'area del Paese (la Campania), già interessata da forti tensioni sociali.

Senza la realizzazione del percorso indicato, le tensioni rischierebbero letteralmente di esplodere con rischi per l'ordine pubblico.

Il Sindacato ha ben presente la situazione e quindi l'esigenza che, per tutelare i lavoratori, si debba salvare l'Azienda (così come viene fatto per tutte le altre pubbliche o private), attraverso un recupero di competitività.

Per questo motivo, spesso con difficoltà di rapporto con i lavoratori, il Sindacato da un lato ha allineato le condizioni contrattuali tra pubblico e privato e dall'altro ha sostenuto la creazione di linee Tirrenia fuori convenzione, ovvero con le stesse regole del privato.

Queste operazioni permettono di salvare centinaia di posti di lavoro e pongono fine ad un'immagine di Tirrenia, carrozzone di lavoratori privilegiati a carico dello Stato.

C'è da aggiungere che le linee fuori convenzione permettono una rapida flessibilità tariffaria così come vuole il mercato a vantaggio dell'utenza e di una privatizzazione corretta e senza ombre.

La creazione di linee fuori convenzione, come ben si può immaginare, ha visto l'opposizione di armatori privati, gli stessi che sino al giorno prima, chiedevano la chiusura di Tirrenia in quanto sovvenzionata dallo Stato e quindi soggetto che alimenta una concorrenza sleale.

Il piano di rilancio di Tirrenia, sostenuto dal Sindacato, ora è in una fase delicata, sotto analisi della Comunità Europea, che deve approvarlo ed in particolare deve comprendere che non si tratta di un progetto per "nulla cambiare" ma propedeutico alla privatizzazione nell'interesse dello Stato italiano e della collettività, oltrechè naturalmente per la salvaguardia dei posti di lavoro.

E' comunque una strana coincidenza quella che vede uscire una certa informazione volta ad accreditare l'immagine di sfascio in Tirrenia in un momento così particolare e delicato.

Non ho una spiegazione ma poiché mi sembra di rivivere situazioni simili a quelle delle precedenti privatizzazioni, così negative del Gruppo Finmare, non vorrei che davvero fosse iniziato l'assalto "alla diligenza", ovvero le grandi manovre per demolire Tirrenia e poi acquisirla in forma di "spezzatino", possibilmente a prezzo stracciato.

Cap. Remo Di Fiore

Roma, 25.06.2007

SCADENZA DELLA CONVENZIONE

Tirrenia privatizzata in blocco è la ricetta di Di Fiore (Fit-Cisl)

GENOVA. La scadenza della convenzione e il processo di privatizzazione della compagnia di navigazione Tirrenia stanno tenendo sulle corde buona parte dello shipping italiano, affacciato alla finestra per capire quale sarà il suo destino.

Secondo Remo Di Fiore (segretario settore marittimi di Fit-Cisl) la privatizzazione dovrà essere assennata e non seguire gli esempi del passato: «L'esperienza della Società Italia deve insegnare qualcosa. Un'azienda sparita letteralmente nel nulla, con migliaia di posti di lavoro perduti. D'altronde bisogna ridurre il rischio che altre società comprino solo per azzerare la presenza di un concorrente su alcune tratte, creando disoccupazione e danno anche per l'utenza che vede diminuire la concorrenza».

Tirrenia, per Di Fiore, deve essere privatizzata in blocco per allontanare le speculazioni e attirare un vero investitore in grado di rilanciarla, «un'operazione che dovrà avvenire solo dopo il risanamento per far sì che lo Stato incameri risorse dalla privatizzazione». Altro elemento che Fit-Cisl sostiene è il prolungamento della convenzione di Tirrenia con lo Stato sino al 2012, al fine di dare tempo al processo di ristrutturazione e valorizzare ulteriormente l'azienda. Privatizzazione sì, ma con criterio, e soprattutto rispettosa di chi per Tirrenia lavora. «Non vorrei - conclude Di Fiore - che davvero fosse iniziato l'assalto alla diligenza, le grandi manovre per demolire Tirrenia e poi acquisirla in forma di "spezzatino", magari a prezzi stracciati».



Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale
Partenza - Roma 14/06/2007
Prot. 13/II/0015906

*Ministero del Lavoro
e della Previdenza Sociale*
Direzione Generale del Mercato del Lavoro
Divisione II

Alla **FILT CGIL**
c.a. Dr. Roberto Scotti
Via Morgagni 27 ROMA
e-mail: filt@mail.cgil.it

FLAI CGIL
c.a. Dr. Franco Chiriaco
Via L. Serra, 31 ROMA
e-mail: franco.chiriaco@flai.it

FIT CISL Settore Marittimi
c.a. Dr. Beniamino Leone
Via Antonio Musa, 4 ROMA
e-mail: fitmarittimi@cisl.it

FAI CISL Settore Marittimi
c.a. Dr. Albino Gorini
Via Tevere, 20 ROMA
e-mail: albino.gorini@cisl.it

UIL Trasporti Pesca
Via di Priscilla, 101 ROMA
e-mail: set_uilt@uil.it

UILA PESCA
c.a. Dr. Guido Majorone
Via Savoia, 80 ROMA
e-mail: uilnazionale@uila.it

FEDERMAR
c.a. Alessandro Pico
V.le Giulio Cesare, 21 ROMA
e-mail: federmar.cisa@tiscali.it

UGL MARE
c.a. Dr. Pasquale Mennelli
Via Margutta, 19 ROMA
e-mail: uglmare_nazionale@alice.it

CONFITARMA
Piazza SS. Apostoli, 64 ROMA
e-mail: confitarma@confitarma.it

A.N.A.P.I Pesca
c.a. Ivan Corea
Via delle Fornaci, 44 Roma
e-mail: presidenza@aniplpesca.it

FEDARLINEA

c.a. Presidente Dr. Corrado Antonimi
Segr. Naz.le Avv. Giuseppe Perasso
Piazza SS. Apostoli, 66 ROMA
e-mail: *fedarlinea@fedarlinea.191.it*

FEDERPESCA

c.a. Dott Armando Pavia
Via E De Cavalieri,7 ROMA
e-mail: *armandopavia@federpesca.it*

Oggetto: Circolare n. 15 del 13 giugno 2007

Si trasmette, in allegato, circolare n. 15 del 13 giugno 2007 relativa alle procedure per l'assunzione di lavoratori rumeni e bulgari del settore marittimo e del settore della pesca marittima.

La presente circolare sostituisce quanto disposto con la precedente circolare n. 8 del 5/4/2007.

Si precisa, altresì, che detta circolare è visionabile sul sito internet di questo Ministero (www.lavoro.gov.it).

Per il DIRETTORE GENERALE
Dr. Ugo Menziani

Firmato Dott. Luigi Ielo



*Ministero del Lavoro
e della Previdenza Sociale*

CIRCOLARE N. 15/2007

Prot. 15717 del 13/06/2007

Alle Direzioni Regionali e Provinciali de
lavoro
Settore Ispezione del Lavoro
LORO SEDI

Agli Assessorati Regionali del Lavoro
LORO SEDI

Agli Assessorati Provinciali del Lavoro
LORO SEDI

Alle Province Autonome di
Trento e Bolzano
Servizi del Lavoro
LORO SEDI

E p.c. Ministero degli Affari Esteri
Gabinetto dell'On.le Ministro
P.le della Farnesina, 1
00194 - ROMA

Ministero dell'Interno
Gabinetto dell'On.le Ministro
via Agostino Depretis, 7
00187 - ROMA

Ministero dei Trasporti

- Direzione Generale per la Navigazione e il
Trasporto marittimo e interno
 - Comando Generale del Corpo delle Capitaner
di Porto
- Via dell'Arte, 16
00144 - ROMA

Ministero delle Politiche Agricole,
alimentari e forestali
Direzione Generale per la Pesca Marittima e
l'Acquacoltura
Via dell'Arte, 16
00144 - ROMA

INPS
Via Ciro il Grande, 21
00144 - ROMA

IPSEMA
Via S. Nicola da Tolentino, 5
00187 - ROMA

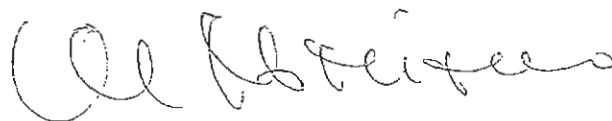
Oggetto: Procedure per l'assunzione di lavoratori rumeni e bulgari del settore marittimo e del settore della pesca marittima

A seguito di richieste di chiarimenti pervenute dalle Direzioni Regionali e Provinciali del lavoro relative alle procedure per l'assunzione di lavoratori rumeni e bulgari del settore della pesca marittima, si precisa quanto segue:

- Per quanto riguarda il settore marittimo, i lavoratori rumeni e bulgari sono da ritenersi equiparati a tutti gli effetti ai cittadini comunitari e pertanto ad essi dovranno applicarsi le medesime disposizioni e procedure;
- Per quanto riguarda invece il settore della pesca marittima, per i lavoratori rumeni e bulgari, non rientrando tra i settori lavorativi per i quali è stata disposta l'apertura immediata di cui alla Circolare n. 2 del 28/12/2006 del Ministro dell'Interno e del Ministro della Solidarietà Sociale, resta valida la procedura di richiesta di nulla osta al lavoro già stabilita con la citata Circolare n. 2/2006 e successiva Circolare n. 3 del 3/01/2007 del Ministero dell'Interno e del Ministero della Solidarietà Sociale.

La presente Circolare sostituisce quanto disposto con la precedente Circolare n. 8 del 5/4/2007.

IL MINISTRO



» DOSSIER FEDERAZIONE DEL MARE

MANCA PERSONALE QUALIFICATO, CONFITARMA APRE
A MANILA UNA SCUOLA PER ADDESTRARE MARITTIMI

••• ROMA. Economia del mare e risorse umane: è il titolo del grande affresco, un dossier completo e inedito, realizzato dalla Federazione del Mare, guidata da Corrado Antonini e Giuseppe Perasso. L'indagine è stata presentata ieri presso il Cnel. Dal rapporto emerge che, a fronte di una forte carenza di personale qualificato che i nostri armatori non riescono a reperire, circa 10.000 marittimi italiani sono imbarcati su navi battenti bandiere diverse da quella italiana. Nicola Goccia, presidente Confitarma, ha ricordato le numerose iniziative che l'armamento ha avviato per fronteggiare l'esigenza di personale qualificato a bordo e a terra e ha annunciato che dal prossimo autunno inizieranno i corsi di formazione dell'Italian Maritime Academy, un nuovo centro che avrà sede a Manila nelle Filippine per la formazione di marittimi stranieri addestrati secondo gli standard richiesti dall'armamento italiano. L'iniziativa, avviata in collaborazione con il Rina che certificherà e valuterà l'addestramento dei marittimi, coinvolgerà tutti gli enti privati e pubblici italiani competenti nella formazione dei marittimi. Durante il dibattito seguito alla presentazione del ponderoso dossier, Remo Di Fiore, rappresentante in Italia dell'ITF (International Transport Workers' Federation) ha ribadito l'esigenza di una sempre maggiore sinergia e collaborazione tra armamento e organizzazioni sindacali nelle iniziative volte alla formazione dei marittimi, sottolineando peraltro che anche il sindacato ha

bisogno di modernizzarsi.

«Per chi lavora nei porti è importante la formazione, anche linguistica, dato che deve operare con navi di tutto il mondo - ha rilevato Roberto Rubboli, presidente Ancip - e soprattutto è importante la certificazione della formazione. Infatti, oggi manca la possibilità di verificare concretamente la qualificazione delle nuove risorse. Inoltre, è molto importante trovare spazi adeguati per la formazione di chi opera nelle aree portuali, soprattutto per quanto concerne i vari aspetti della sicurezza: si tratta infatti di attività rischiose, dove l'inserimento in una stessa squadra di elementi inesperti, solitamente digiuni di formazione specifica, accanto ad elementi più anziani spesso non dà i risultati sperati». E in proposito Luigi Robba, direttore di Assoport, ha ricordato che è stato creato un ente bilaterale che ha lo scopo di attivarsi sia nella ricerca che nella formazione. «Livorno, per esempio, ha creato un osservatorio sull'operatività del porto. In ogni caso, non è più possibile pensare che le attività marittimo-portuali possano essere svolte da persone che non hanno la piena conoscenza della lingua inglese». Livio Marchesini, direttore Assonave, ha ribadito che «la formazione deve tenere conto dell'esigenza di personale sempre più flessibile e creativo, in grado di effettuare anche mestieri tradizionali e di coordinare attività che per i due terzi sono effettuate da imprese esterne».

Relazione di Remo Di Fiore al Convegno "Economia del mare e risorse umane, mutamenti strutturali e nuove esigenze formative nel cluster marittimo."

Roma, 26 giugno 2007.

RISORSE UMANE, FORMAZIONE E CONTRATTUALISTICA NEL SETTORE MARITTIMO.

Il settore marittimo è ormai da tempo globalizzato, in quanto il trasporto via mare si muove in un sistema completamente aperto, contraddistinto da poche regole di natura internazionale. Vi sono certamente nell'attività marittima residui di protezionismo, come per esempio il cabotaggio negli Stati Uniti, ma certamente quest'ultimo non fa testo rispetto alla globalità dell'attività di trasporto che si sviluppa sui mari del mondo. L'assenza di regole si riflette in particolare, sul personale marittimo impiegato, in quanto i costi contrattuali sono una delle poche variabili dei "running costs" della nave. La concorrenza spinta fa sì che molta della competitività si giochi sul suddetto versante, anche se un forte impegno sindacale a livello internazionale nel tempo, ha lavorato per inserire norme e regole contrattuali per impedire da parte degli Armatori la costante ricerca di equipaggi a minor costo. Un altro elemento che dobbiamo tenere in considerazione nell'affrontare la questione delle risorse umane in campo marittimo è la multi-etnicità degli equipaggi, in quanto, salvo alcune situazioni particolari, l'Armatore può utilizzare personale di nazionalità diverse. (Abbiamo casi di navi da crociera ove a bordo vi è personale di ben sessanta paesi differenti).

Prima di affrontare il tema della formazione, è importante prendere atto che esiste il fenomeno dell' "abbandono" del lavoro sul mare da parte dei giovani di paesi industrializzati sostituiti da altri provenienti da paesi in via di sviluppo ed a vocazione marinara.

Il fenomeno è particolarmente drammatico in Europa ed è stato oggetto di studi approfonditi da parte della Commissione UE ai Trasporti dopo la famosa Conferenza di Dublino nel 1996 contraddistinta da un tema chiaramente indicativo: "Sono i marittimi europei una categoria in via di estinzione?". E' da sottolineare che la specifica Commissione attivata a livello di Unione Europea sul fenomeno dell' "abbandono" ha evidenziato come la motivazione legata a contenuti salari non sia la più importante. I giovani europei non accettano volentieri una vita fatta di sacrifici e di lontananza, pur a fronte di una buona remunerazione. Non a caso una delle proposte scaturite a livello europeo riguarda la possibilità di offrire al marittimo dopo un periodo di lavoro sul mare una alternativa ed una collocazione a terra che gli permetta di essere vicino alla famiglia e comunque di vivere una vita normale. I dati raccolti per la Conferenza di Dublino indicano come per ogni posto-nave vi siano 5 posti nell'indotto a terra, i quali abbisognano di una esperienza di bordo. Ciò significa, nel nostro caso, che se sparissero i marittimi italiani dalle navi, in linea teorica potremmo pensare di sostituirli con personale straniero ma in tal caso non avremmo il ricambio per i posti a terra.

Come si vede da queste brevi note il discorso delle risorse umane per quanto attiene il trasporto marittimo è del tutto particolare, oltre che complesso ed ha riferimenti diretti e determinanti nella situazione a livello internazionale.

Volendo ora affrontare il tema delle disponibilità di personale occorre prendere a riferimento il documento "principe" in questo campo che è la ricerca

BIMCO ISF sviluppata dal Warewick Institute e che viene aggiornata ogni anno. Per quanto ci interessa, il dato più importante riguarda la situazione domanda /offerta di personale a livello mondiale. Infatti, ipotizzando una crescita moderata delle flotte, nel 2015 mancheranno 27.000 Ufficiali, mentre risulteranno in esubero 160.000 *ratings*. Il dato è significativo ed importante per l'Armatore che deve formulare programmi per armare le proprie navi e per coloro che si occupano della formazione. Infatti, un paese che volesse offrire del personale al mercato del lavoro anche internazionale dovrebbe concentrare la propria attività formativa particolarmente sugli Ufficiali. Il dato di carenza di questi ultimi fa capire all'Armatore (che volesse per motivi di costo utilizzare personale a basso costo extracomunitario) che in futuro ciò non sarà possibile, vista la carenza complessiva a livello internazionale. In questi ultimi due anni si sono formulate molte ipotesi sulla possibilità di attingere dal mercato della manodopera cinese per fronteggiare il fenomeno pocanzi indicato giocando sul fatto che quel paese ha un numero di marittimi pari a 1,23 milioni. Per contro, questa enorme disponibilità viene in parte assorbita dall'enorme traffico cabotiero cinese ed in parte dal loro traffico internazionale che segue il grande trend di sviluppo economico. Basti pensare che recentemente Armatori cinesi hanno aperto agenzie nelle Filippine per reclutare personale di quel Paese. Sempre rispetto al marittimo cinese vi sono poi complicanze notevoli rispetto alle procedure di impiego e problemi di carenza formativa in particolare per quanto attiene la lingua inglese, ormai lingua "franca" su tutte le navi del mondo. In passato i paesi industrializzati reggevano il mercato della manodopera (anche se a costo più alto), poiché offrivano ai propri marittimi una formazione professionale sconosciuta nei paesi in via di sviluppo; oggi possiamo dire che la qualità formativa si equivale, ed anzi, spesso, è superiore nei paesi fornitori di manodopera marittima.

Quanto sin qua per punti indicato è fondamentale per costruire un percorso formativo negli anni a venire che sia in grado di assicurare al nostro paese non solo marittimi per la propria flotta ma anche per il nostro indotto nello *shipping*. Per questo motivo discutere queste questioni all'interno del *cluster* marittimo e quindi tra tutti i soggetti interessati allo *shipping*, è certamente più proficuo che non sviluppare lo stesso tema all'interno del solo e specifico comparto marittimo.

Tornando al discorso della formazione, avendo chiaro che il problema della mancanza di vocazioni dovrà trovare soluzioni diverse e specifiche, se vogliamo andare incontro alle tendenze del mercato, è necessario concentrarci su percorsi formativi che riguardino le qualifiche professionalizzate; in questo modo non solo si offrirà ai giovani spazio occupazionale in bandiera nazionale ma anche in bandiera estera. Guidare la formazione in questa direzione significa fornire certezza di impiego, sviluppo di carriera e possibilità di successiva collocazione a terra. Sino ad oggi il nostro paese ha sofferto di carenze formative all'interno della scuola tradizionale la quale non ha saputo adeguarsi per tempo alle normative internazionali IMO (International Maritime Organization) con l'unico risultato che, spariti alcuni anni addietro, i rimborsi da parte del Ministero dei Trasporti, i marittimi hanno dovuto a proprie spese completare la propria formazione in strutture private e talvolta anche all'estero. In una fase successiva e più recente, fermo restando che la scuola tradizionale non è tuttora in grado di accompagnare i giovani al conseguimento del titolo professionale, si sono avviati sul territorio nazionale alcune iniziative a partire dall'Accademia della Marina Mercantile di Genova. Si tratta di progetti

maggiormente integrati con il mondo del lavoro in maniera tale che il giovane allievo, alternando periodi a bordo e a scuola può completare il proprio percorso formativo. Al progetto di Genova è seguita una intesa a Napoli tra Confitarma ed Università per formare Ufficiali, con contenuto professionale di alto livello, in grado poi di ricoprire incarichi di responsabilità a terra. Sempre a Napoli si è attivato un percorso formativo per cuochi di bordo, mentre a Venezia è decollato un altro progetto specifico per Ufficiali di petroliere e/o chimichiere. Certamente vi sono alcune situazioni da modificare e tra le altre, ricordiamo l'esigenza di un Decreto Ministeriale che porti a 12 mesi dai 18 attuali il periodo da allievo, nonché una più fattiva disponibilità degli Armatori ad imbarcare gli allievi. Le risorse su questi progetti sono in massima parte provenienti da disponibilità UE o da risorse regionali.

Occorre vigilare perché non ci sia un eccesso di progetti formativi con la sola finalità di fare profitto utilizzando finanziamenti pubblici. Di qui l'importanza di una regia nazionale che veda fortemente coinvolte le parti sociali a pari titolo e dignità, se non altro per collegare l'offerta formativa al reale fabbisogno del mercato ed evitare duplicazioni che risulterebbero solo e puro spreco di risorse. Con riferimento ai programmi, così come avvenuto nel caso dell'Accademia di Genova, occorre dare grande importanza non solo alla preparazione tecnica ma anche a quella linguistica per quanto attiene l'inglese, ormai lingua comune sulle navi.

Inoltre, vista la posizione di responsabilità che andranno a coprire questi giovani è necessaria una buona conoscenza delle norme internazionali e delle Convenzioni in materia di lavoro, nonché della contrattualistica nazionale e internazionale.

Un discorso va fatto anche per il personale non comunitario ormai presente su tutte le navi adibite a traffico internazionale. Anch'esso va formato anche riprendendo vecchi progetti quale quello cubano portato a compimento ma poi non utilizzato dai nostri Armatori (degli investimenti formativi fatti a suo tempo hanno beneficiato armatori stranieri).

Dal punto di vista contrattuale il fenomeno della liberalizzazione e globalizzazione del sistema ha portato con sé l'esigenza per il Sindacato (ed in particolare per la ITF) di un forte impegno per fissare condizioni contrattuali valide per ogni marittimo, indipendentemente dalla nazionalità o dalla bandiera della nave. La ITF (International Transport Workers' Federation) fondata nel 1896, con sede a Londra, riunisce a livello mondiale i Sindacati dei trasporti (680 Sindacati di 156 Paesi in rappresentanza di 6.000.000 di lavoratori) ed è particolarmente attiva nel settore marittimo. Attraverso 160 Ispettori nei più importanti porti del mondo, opera affinché ai marittimi vengano assicurate attraverso uno specifico contratto condizioni dignitose di vita e di lavoro.

Attualmente per avere un'idea, il normale contratto ITF stabilisce per il marinaio abilitato AB un salario minimo mensile onnicomprensivo di 1.550 US.D. Assieme alla parte salariale vi è tutta una normativa che garantisce tutele assicurative, sanitarie etc. nonché orari di lavoro in linea con le norme internazionali.

Questo tipo di contratto chiamato TCC (Total Crew Cost) viene normalmente formulato e aggiornato da uno speciale organismo della ITF (F.P.C.), ed è il riferimento per l'azione degli Ispettori.

Recentemente a partire da una prima intesa raggiunta nel novembre 2003 a San Francisco tra la ITF e un gruppo misto di Armatori ed Agenti, si è giunti a formulare un contratto che, in quanto concertato, è di più larga applicazione.

Questa tipologia di contratto di pari contenuto del TCC ha segnato una svolta nelle modalità di confronto in campo internazionale ed è l'unico esempio a livello mondiale di contratto applicabile a tutti i lavoratori marittimi.

L'intesa epocale, il cui merito va attribuito anche a Confitarma e Fit-Cisl, è di fatto l'unica concreta risposta al fenomeno della globalizzazione. Il tipo di contrattualistica sin qui indicata, ha un campo di applicabilità che non include le bandiere nazionali ma fa riferimento alle sole bandiere di convenienza (FOC - Flags of Convenience). Nel caso delle navi FOC non vi è corrispondenza tra nazionalità dell'armatore, nazionalità dell'equipaggio e bandiera. Le navi di bandiera nazionale seguono un percorso a se stante e debbono rispettare i rispettivi contratti nazionali e/o come minimo per il personale straniero, quanto deriva dalle Convenzioni Internazionali. Si tratta delle Convenzioni ILO (L'International Labour Organization è una agenzia dell'ONU con sede a Ginevra). Le condizioni ILO, che hanno valenza giuridica, sono più basse di quelle che rivendica e persegue il Sindacato Internazionale, ed attualmente prevedono, per la posizione di marinaio abilitato, 905 USD/mese. La normativa ILO è stata recentemente raggruppata in una maxi Convenzione (MLC) e raccoglie per la prima volta tutte le 62 precedenti Convenzioni che sovrintendevano al lavoro marittimo. (Da notare che ogni Convenzione si fa carico di un aspetto dell'attività del lavoro a bordo). Attualmente la maxi Convenzione è in via di approvazione nei vari paesi e per diventare operativa necessita della ratifica da parte del 30 % dei paesi membri della ILO, in rappresentanza come minimo del 33 % del tonnellaggio mondiale.

La situazione contrattuale nel comparto si è complicata negli ultimi anni con la istituzione di molti registri internazionali. In Italia, in particolare, per la forte tradizione di concertazione, su una proposta concordata tra le parti sociali, è stato istituito con la Legge 30 del 27 Febbraio 1998 il Registro Internazionale. Esso da un lato certamente ha fornito benefici ed alleggerimento di costi, nonché tassazione specifica agli armatori, ma dall'altro, ha richiamato in bandiera nazionale ben 700 navi, prima all'estero in bandiera di convenienza e fuori da ogni controllo. Questo fatto certamente positivo ha creato un forte fabbisogno di personale marittimo che in termini di italiani o comunitari non si riesce a soddisfare. Anche per questo oggi il settore marittimo è forse l'unico nel nostro paese che conosce, salve alcune eccezioni, la totale occupazione.

Concludiamo affermando che vi è uno stretto collegamento tra risorse umane, formazione e contrattualistica. Soltanto avendo chiare conoscenze dei tre argomenti si è in grado di fornire al mercato nazionale ed internazionale la manodopera necessaria per sviluppare l'attività e quindi l'economia del paese. Come già precedentemente affermato è però necessario che la discussione avvenga a livello di *cluster* marittimo e pertanto, ben venga l'iniziativa della Federazione del Mare da sempre sensibile alle problematiche di cui abbiamo dibattuto.

IL PRIMO CONVEGNO NAZIONALE SI È SVOLTO A ROMA

Il Welfare della Gente di Mare

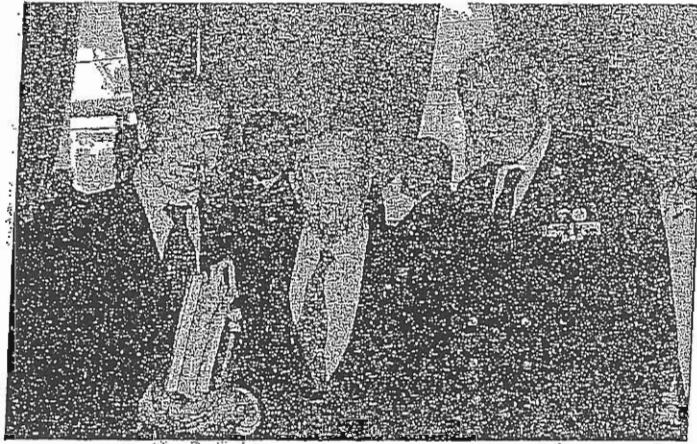
“Due milioni di marittimi in transito nei porti italiani. Quale Welfare?”. Questo il tema del Primo Convegno del Comitato Nazionale per il Welfare della Gente di Mare, svoltosi il 19 aprile scorso nel prestigioso Auditorium di Palazzo Campagna, sulla Via Aurelia, a Roma.

Nato nel 2006 per iniziativa delle diverse componenti dello shipping nazionale, il Comitato ha l'obiettivo di raccogliere le istanze provenienti dai singoli porti della penisola per promuovere la costituzione di comitati locali e giungere alla ratifica della “Maritime Labour Convention 2006”.

Il Convegno è solo il primo passo di un percorso teso a migliorare le condizioni dei marittimi. E', infatti, previsto la realizzazione di infrastrutture, servizi, attività di formazione culturale e di sensibilizzazione dell'opinione pubblica sul mondo della Gente di Mare.

Il Comitato è stato promosso dal Ministero dei Trasporti, dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto / Guardia Costiera, dall'Ipsema, Stella Maris, Confitarma, Fderlinea, Federagenti, dai Sindacati FIT - CISL - ITF. A presiederlo, all'unanimità, è stato eletto l'Ammiraglio Ispettore (CP) Raimondo Pollastrini, comandante in 2° del Corpo CP/Guardia Costiera.

Nella presentazione del convegno, l'Ammiraglio Pollastrini ha scritto: “La Gente di Mare italiana: donne ed uomini che fanno grande il nostro Paese. Nel corso della storia il rapporto tra



Il cap. Scotto di Santillo fra il dott. Sisto e l'ammiraglio Pollastrini

uomo e mare ha scritto pagine indimenticabili, ricche di sentimenti di ogni genere: stupore per le prime scoperte geografiche, felicità per i ritorni a casa, gioia per le competizioni sportive vinte. Il legame tra uomo e mare ha attraversato, però, anche momenti difficili e sofferiti: dai viaggi della speranza, ai conflitti bellici ed altro. Tutte queste pagine portano la firma della “Gente di Mare”, donne ed uomini di nazionalità e cultura diversa, uniti da necessità comuni che per mesi restano lontano dalle loro famiglie e dai loro affetti”.

Ai lavori, presieduti dallo stesso Ammiraglio Pollastrini, hanno partecipato: il dott. Silvio Di Virgilio, Capo del Dipartimento della Navigazione Marittima presso il Ministero dei Trasporti, che ha parlato su “L'Italia ed il Welfare del mare: gli obiettivi di un paese dalla

forte tradizione marinara e il ruolo fondamentale della Gente di Mare; la dottoressa Cleopatra Doumbia Henry, direttore dello Standar Department dell'International Labour Organization (ILO) che ha trattato il tema “La nuova convenzione ILO del 2006 per il Malfare”; il prof. Enrico Musso, ordinario di Economia dei Trasporti, presso l'Università di Genova, che ha parlato su “Analisi dei flussi marittimi stranieri che transitano nei porti italiani”; il prof. Adrian Mihaicioiu, presidente del Comitato Welfare in Romania - Costanza, che si è soffermato su “L'applicazione concreta dei principi della Convenzione per il Malfare marittimo”; l'avv. Umberto Masucci, Presidente di Federagenti, che ha parlato su “L'agenzia marittima ed il Welfare come funzione non solo istituzionale, ma quale tradizione di solidità”;

il dott. Ugo Sisto, in rappresentanza della Confitarma, che ha illustrato il tema “L'impresa marittima del terzo millennio. Riflessi del ricorso ai marittimi stranieri e conseguente impatto del Welfare Marittimo sull'armamento nazionale”; il prof. Sergio Maria Carbone, ordinario di Diritto Internazionale presso l'Università di Genova, che ha parlato sui “Riflessi che la nuova Convenzione ILO sul Welfare del Mare può avere sul diritto interno”; il cap. Remo Di Fiore, Ispettore generale ITF che ha esposto il tema “Il Welfare visto dai marittimi è dalla federazione che ne tutela gli interessi”; il Sac. Giacomo Martino, Direttore nazionale dell'Apostolato del Mare, che si è soffermato sul tema “La Gente di Mare ed il loro mondo: i riflessi del microcosmo nave sulla dimensione del marittimo”.

All'inizio dei lavori è intervenuto l'Ammiraglio Luciano Dassatti, Comandante Generale Ispettore delle Capitanerie di Porto, che ha sottolineato la bontà dell'iniziativa e lo sforzo che il Corpo attua per la sua riuscita. E' intervenuto, tra gli altri, anche lo scrivente per ricordare ai presenti la figura della moglie del marinaio con la lettura della “meditazione” su come Dio la creò. In aula erano presenti, tra le tante personalità, il dottor Giorgio Blandina e signora, l'ammiraglio Romano Grandi, l'ingegnere Andrea Cosulich, il comandante Enrico Girando, Salvatore Scotto di Santillo

aderente a: International Transport Workers' Federation "I.T.F.",
European Transport Workers' Federation "E.T.F.",
Confederazione Europea dei Sindacati "C.E.S."

1628/BL/ec

Prot. n.

17 Aprile 2007

ROMA,

Prof. Alessandro BIANCHI
Ministro dei Trasporti
Piazza della Croce Rossa n. 1
ROMA

Fax 06/44.26.70.83

Vorremmo porre alla Vostra attenzione, come Segreteria Nazionale della FIT/CISL Settore Marittimi, una vicenda ancora in corso che chiama in causa, la Direzione Generale per la Navigazione e il Trasporto Marittimo Interno - Divisione V - del suo dicastero.

In Sardegna, è in atto un conflitto sindacale tra la FIT/CISL Settore Marittimi Sardegna e la Società Moby SpA Divisione Rimorchio.

La vertenza ha inizio dal momento in cui la suddetta Direzione decretava una tabella di armamento del R/re Achille Onorato, in servizio nell'ambito portuale cagliaritano.

Tale decisione è stata assunta non tenendo conto né del parere del sindacato locale né tantomeno della proposta fatta secondo le procedure dalla Capitaneria di Porto di Cagliari.

Le Capitaneria di porto, relativamente ai dati tecnici del mezzo nautico ma soprattutto considerando gli elementi logistici e geografici del porto, aveva determinato una proposta di tabella che garantiva al rimorchiatore di operare in sicurezza.

La Direzione Generale del Ministero modificava al ribasso la tabella evitando di convocare come previsto le organizzazioni sindacali nazionali.

A seguito di ciò c'è stato, da parte dell'Azienda, il tentativo, bloccato dal Sindacato, di modificare le tabelle, l'organizzazione di lavoro, la turistica, ect.

Inoltre la stessa Azienda decideva di non riconoscere come interlocutore il ns. rappresentante sindacale regolarmente eletto dai lavoratori.

Ne sono scaturiti tre giorni di sciopero che hanno paralizzato i porti sardi.

E' seguito un intervento di mediazione del Prefetto di Cagliari accolto dal Sindacato che ha sospeso le agitazioni come dimostrazione di buona volontà.

Pari comportamento non c'è stato da parte dell'Azienda che persiste nella posizione di non voler riconoscere come interlocutore il rappresentante della FIT/CISL.

A questo punto la vicenda rischia di estendersi per evidenti motivi all'intero comparto nazionale del rimorchio con conseguenze che ben si possono immaginare.

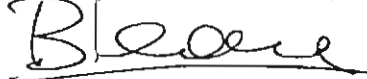
Come è facile comprendere tutto è scaturito da un comportamento, a nostro avviso, censurabile da parte della Direzione Generale - Divisione V - che non ha convocato a livello centrale le OO.SS. per motivare le ragioni per le quali la tabella formulata in sede locale andava rivista.

Per questo motivo ed anche per evitare il ripetersi di simili situazioni, chiediamo un Suo autorevole intervento chiarificatore.

Certi del Suo interessamento porgiamo distinti saluti.

IL RESPONSABILE NAZIONALE

(Beniamino Leone)





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

IL PRESIDENTE

Roma, 24 maggio 2007

Ign. Com.te Di Fiore,

desidero inviarLe i più vivi ringraziamenti degli armatori italiani e miei personali per il Suo intervento alla *48 ore del mare*, che si è tenuta a Napoli gli scorsi 10 e 11 maggio.

Si è trattato di una manifestazione che, forse per la prima volta, è riuscita a mettere l'accento sull'industria della navigazione e sugli importanti risvolti che essa ha per la finanza, l'ambiente, la formazione, il turismo: e questo è avvenuto certamente anche grazie alla Sua partecipazione.

RingraziandoLa ancora, Le invio i migliori saluti.

Nicola Coccia

Com.te Remo DI FIORE
Responsabile Settore Marittimo
FIT CISL
Via A. Musa, 4
00161 ROMA

aderente a



CONFINDUSTRIA

00187 ROMA - Piazza SS. Apostoli, 66 - Tel 06 67481215
Telegr.: CONFITARMA Telefax: 06.69783726
e-mail: seg.pres-dir@confitarma.it

ITF congresso a Sorrento

L'Hilton Sorrento Palace Hotel ha accolto, dal 19 al 23 marzo, oltre cinquecento delegati da ogni parte del mondo per i lavori dell'International Transport Workers' Federation, interamente dedicati alla memoria di Pedro ZAMORA, sindacalista guatemalteco barbaramente trucidato alla presenza dei propri figli ed iniziati dopo aver osservato un minuto di raccoglimento.

Invitato a partecipare al meeting di lavoro dell'ITF quale presidente dell'Associazione Professionale Capitani Marittimi, ho naturalmente posto la mia attenzione sulla parte degli stages riguardanti i lavoratori del mare e le priorità che l'ITF si pone a tale riguardo. L'ITF, che raccoglie oltre

7.000.000 lavoratori dei trasporti nel mondo, ha al proprio interno i più svariati settori fra

cur anche ferroviari e portuali. Certamente il più importante è quello marittimo per il quale è agente contrattuale attraverso i sindacati dei vari paesi. Fissa delle regole minimali con particolare attenzione agli stipendi stabiliti a

livello ILO ed attraverso i 140 ispettori ITF nei principali porti del mondo, cerca di relazionare con gli armatori e pariteticamente convincere gli armatori a firmare un contratto. È bene ricordare che attualmente il livello minimo salariale ILO per il marinaio abilitato fissa la paga conglobata mensile in 887\$ mentre l'ITF lo stabilisce in 1550\$. Inoltre è da considerare che fino a qualche anno fa l'ITF non aveva confronti nel decidere sia i livelli normativi che salariali minimi. Da circa cinque anni si è creata un'associazione imprenditoriale di armatori ed agenti di manning, GYNG, che si confronta con l'ITF per fissare delle condizioni negoziate. Il risultato è che l'ITF (Segretario Generale David Cockroft) in campo marittimo rappresenta l'unico esempio di risposta valida in quanto a contrat-

tualistica generale in campo mondiale. Nel 2006 i contratti stipulati dalla ITF sono stati 8814 e, naturalmente, ciò significa che le navi interessate superano di molto il numero indicato in quanto per diverse realtà esiste un fleet agreement ovvero un accordo di flotta. L'ITF ha speso per il proprio ispettorato 7800000 sterline nel 2006. Tra le nazionalità più presenti nel proprio organico i filippini che imbarcano 158900 sottufficiali e comuni (ratings) e 97800 ufficiali e gli indonesiani con 64700 comuni e 46500 ufficiali.

Durante la riunione sezione marittimi - Presidente Mr. Brian Orrel - l'assemblea aperta di tutti i sindacati del settore ha discusso della situazione generale esaminando in modo particolare tre argomenti:

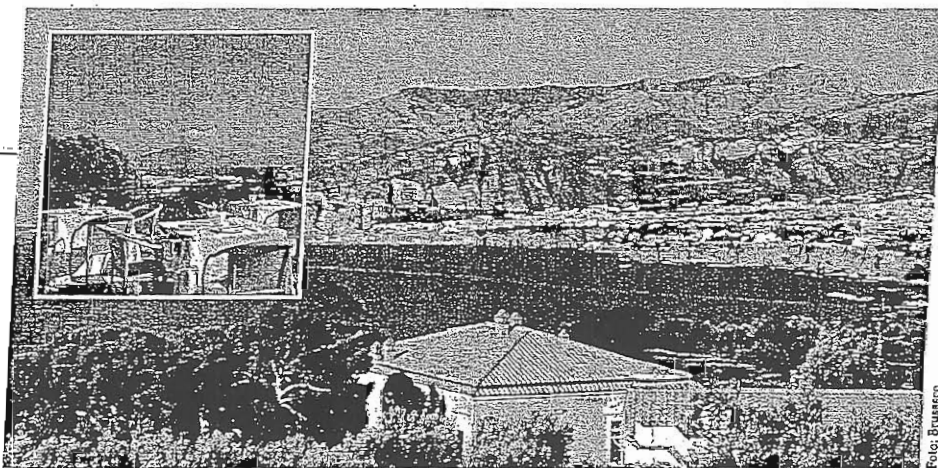
valenza operativa deve essere firmata e/o approvata dal 30% dei paesi associati alla ILO e dal 33% del tonnellaggio mondiale. L'importanza della ratifica risiede nel fatto che con essa si fissano delle regole generali minime che sovrintendono il trasporto marittimo.

c) Altro argomento di discussione è stato quello relativo all'applicazione ISPS code. Per il marittimo è sempre più difficile non solo scendere a terra, ma addirittura dopo la franchigia risalire a bordo. In pratica quando si è in servizio si è un lavoratore richiesto, nei porti: in libertà a terra, si diventa un potenziale terrorista. Alcuni marittimi imbarcati su navi da crociera durante le soste in alcuni porti americani vengono trasportati e reclusi

nei relativi consolati fino alla partenza della nave.

Si sviluppa anche il meeting del FPC - FAIR PRACTICE COMMITTEE - che è un organismo essenzialmente costituito da marittimi e portuali e si occupa della campagna contro le bandiere di convenienza, e fissa le condizioni salariali e normative minime

per i marittimi imbarcati su navi FOC (Flag of Convenience). La discussione è chiaramente molto accesa perché nel discutere dell'aumento da proporre all'interno del Sindacato si scontrano due interessi contrapposti. Da un lato i Sindacati asiatici AMOSUP (filippino), KPI (Indonesiano), NUSI (Indiano) che vorrebbero aumenti più contenuti per offrire maggiori opportunità di lavoro ai loro associati mentre i sindacati dei paesi industrializzati, in particolare quelli nordeuropei, spingono per aumenti più cospicui per avere più ampia area di impiego per i propri iscritti. Alla fine di questa discussione la decisione assunta è stata quella di proporre un aumento di circa il 7% il che significa 100\$ di aumento mensile per il marinaio abilitato a partire dal 1/1/08. La paga del marinaio abilitato



In alto a sin.: Hilton Sorrento Palace Hotel, la sede del convegno; sullo sfondo: Sorrento

a) Criminalizzazione dei marittimi - Ovvero discussione sulle garanzie e/o possibilità di difesa da offrire ai marittimi in occasione di qualsiasi tipo di sinistro (Es. minimale: piccoli sversamenti); in alcuni paesi i responsabili sono stati trattenuti fino ad essere dimenticati in carcere senza alcuna possibilità di difesa. Sono state individuate, a riguardo due strade da seguire: sensibilizzazione dei vari organismi internazionali quali ad es. l'ONU e contemporaneamente a livello contrattuale l'istituzione di una norma che inviti/obblighi gli armatori a tutelare i propri marittimi.

b) Ratifica della nuova convenzione ILO che raccoglie le prime 62 raccomandazioni in un unico testo. Tale ratifica è di rilevante importanza in quanto per essere determinata ed avere

dovrà passare da 1550\$ a 1650\$ e, naturalmente per le altre qualifiche vi sarà l'adeguamento secondo i parametri di riferimento. Si tratterà successivamente di lavorare al meglio affinché tutti gli armatori accettino le condizioni stabilite. Naturalmente nella piattaforma rivendicativa non mancano richieste di adeguamento normativo che prevedono miglioramenti sulla tutela per malattia, maternità, invalidità, infortuni. Si evidenzia maggiormente, a tale riguardo, la clausola che vieta assolutamente ai marittimi imbarcati il lavoro portuale. Tutte le proposte elencate riguardano di fatto anche il nostro armamento perché interesseranno gli armatori italiani che hanno navi FOC ed indirettamente anche gli stranieri imbarcati su navi italiane di 2° Registro perché i loro salari seguono pressappoco l'andamento del contratto ITF. Successivamente alle riunioni, verrà effettuato un corso di formazione per alcuni ispettori ITF sullo specifico mondo delle navi da crociera. Il mercato crocieristico è in continuo sviluppo, il numero delle persone d'equipaggio

per nave sempre più spesso supera il migliaio di unità e naturalmente richiede attenzione e suscita interesse da parte dell'ITF. Gli ispettori convocati saranno eruditi anche sull'organizzazione del lavoro a bordo, sia da rappresentanti dell'organizzazione del lavoro a bordo, sia da rappresentanti della RCCL (Royal Caribbean Cruise Line) che dalla Costa. Il trasporto via mare, in continua evoluzione, si mantiene in costante crescita: si prevede per il 2007 un incremento del traffico merci del 4,9%; un incremento flotta del 6% contro il 7% del 2006.

Non sono mancati suggerimenti e proposte per la formazione degli equipaggi a tutti i livelli.

Pur nella trattazione di problematiche di carattere globale, ho voluto inserire nella nostra discussione un riferimento al perenne ritardo all'adeguamento internazionale della normativa italiana che penalizza fortemente gli imbarchi degli Allievi Ufficiali nostrani. Motivo determinante per cui vengono discriminati all'imbarco è il gap temporale di sei mesi esistente per maturare i requi-

siti necessari al conseguimento del titolo professionale di aspirante capitano LC & D.M: la normativa internazionale prescrive 12 mesi contro i 18 di quella italiana. È facile comprendere come gli armatori prediligano elementi a cui la normativa dà la facoltà di formazione in un tempo più ristretto e quindi con una spesa d'apprendistato ridotta del 30%. È altresì chiaro che questo differenziale riduce al quasi solo campo domestico l'area d'impiego dei nostri allievi ufficiali.

L'allineamento globale s'impone e non si comprendono ulteriori ritardi visto anche la non ostatività da parte Confitarma.

La conclusione dei lavori, ai quali ha preso parte anche il Segretario Nazionale della FIT-CISL Remo Di Fiore, è demandata alla Presidenza che, raccolti i suggerimenti di ogni gruppo di lavoro dei sindacati aderenti, dovrà poi redigere il documento finale.

Cap. Dott. Vincenzo Astarita
Presidente A.P.C.M.

ITF for Italian ships?

During the debates at the ITF Sorrento convention there was even a moment of panic, at least of great commotion. It occurred when the trades unions from North Europe (Norwegian, Danish, Swedish and Finnish with the support of Germans and English) presented a motion with which it would have been established that on all ships, independently of the typology and flag, operating north of the English Channel, one had to apply salary conditions higher than those laid down by the ITF. A seaman, for instance, should be paid 2,700 dollars per month compared to the 1,550 established by the world trade union.

The first to react to the motion were the Italian and Greek trades unions. Firstly, because many shipowners from the two states regularly operate in the seas of North Europe and they would witness the doubling of crew costs from one day to the next. Then because – as Remo Di Fiore (see photo), national secretary of FIT-CISL pointed out – “one would come to establish a principle on the basis of which in every zone of the sea each trade union would behave as they wished. Thereby thwarting the ITF policy which, at the world

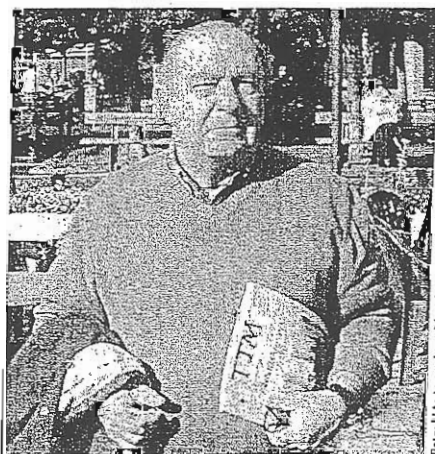


Foto: L'Automazione Navale

level, establishes salaries independently of nationality and areas”.

According to Di Fiore, the Nordic trades unions' motion would also bring into being, as a concept, a revolutionary element. For the first time ships flying the Italian flag would be inserted, in a drastic and decisive way, inside the ITF policy. Indeed, up to today the ITF, for national ships, limits itself to expressing certain recommendations about salary levels and conditions on board. In case of issues the solutions are adopted by the flag trade union or

by that where the ship operates. In general ships with the Italian flag have always stayed out of the ITF orbit, apart from those declared flags of convenience.

Faced with this unforeseen situation of contrast between the trades unions (some very strong words were bandied around.....), to keep everybody happy, resort was made to a ploy. The majority sustained that since one was dealing with a subject pertaining to the European Union the motion had to be discussed at the level of the European trade union. Thus, not put to the vote, the proposal from the Nordic trades unions will be examined by the “director committee of the maritime section of the ITF”.

While awaiting the verdict a series of considerations. For the ITF (accused by the Finnish trade union of blocking the free circulation of ships and enterprises, within the European Union for the boycotting actions against the ship “Rosella”) the moment is quite worrying in that there are contestations also at the level of judicial conflict but above all strong nationalistic pressure is being brought to bear that might even throw the world's merchant fleet into chaos.

Benito Bragone



VERBALE DI INCONTRO

Il giorno 24 luglio 2007 in Roma si sono incontrati la Saipem S.p.A. assistita dalla Confitarma con le Segreterie nazionali e territoriali Filil/Cgil, Fit/Cisl e Ultrasporti.

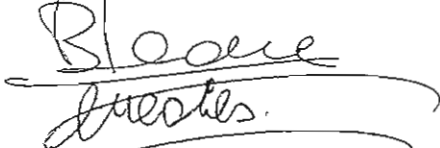
I contenuti economici e normativi previsti dall'accordo nazionale per il rinnovo dei CCNL settore marittimo del 5 giugno 2007 sono stati integralmente recepiti nei contratti collettivi di lavoro per i marittimi imbarcati sui mezzi navali speciali battenti bandiera italiana/estera.

La maggiorazione per l'indennità di turno, prevista all'art. 16 del CCNL mezzi navali speciali viene elevata al 16% (16 per cento).

FILIT/CGIL



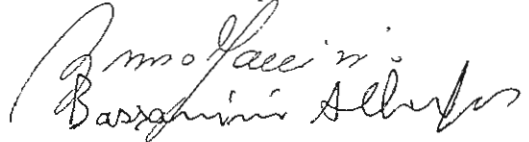
FIT/CISL



UII TRASPORTI



SAIPEM S.p.A.



CONFITARMA



REGOLAMENTO ORGANICO

Società Tirrenia, Divisione Adriatica, Italia e Lloyd
Triestino

L'anno 2007, addì 25 del mese di luglio, in attuazione dell'accordo 5 giugno 2007 del rinnovo dei contratti collettivi di imbarco, si sono incontrate:

L'Associazione Italiana dell'Armamento di Linea (FEDARLINEA)

e

le organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI

Le parti,

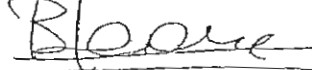
- Considerato quanto previsto dall'art.3 comma 10 della legge 856/1986;
- preso atto dell'art. 3 del R.O. sul "Coordinamento con il contratto d'imbarco";
- visto l'accordo sindacale 5 giugno 2007 di rinnovo dei contratti di imbarco;

convengono di applicare al personale di Stato Maggiore navigante in Regolamento Organico i miglioramenti previsti dal citato accordo 5 giugno 2007, con le varianti specifiche di seguito precisate.

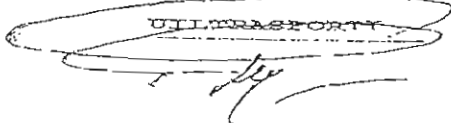
FILT-CGIL



FIT-CISL



UILTRASPORTI



FEDARLINEA



REGOLAMENTO ORGANICO

Società Tirrenia, Divisione Adriatica, Italia e Lloyd
Triestino

PAGHE MENSILI (valori in euro)

Qualifiche	Incremento paga dall'1/06/2007	Paga mensile dall'1/06/2007
Comandante	44,33	1.141,23
Dir. Macch.	40,18	1.036,03
1^ Ufficiale	34,63	892,82
2^ Ufficiale	30,82	785,52

Qualifiche	Incremento paga dall'1/01/2008	Paga mensile dall'1/01/2008
Comandante	36,69	1.177,92
Dir. Macch.	33,25	1.069,28
1^ Ufficiale	28,66	921,49
2^ Ufficiale	25,51	811,04

REGOLAMENTO ORGANICO

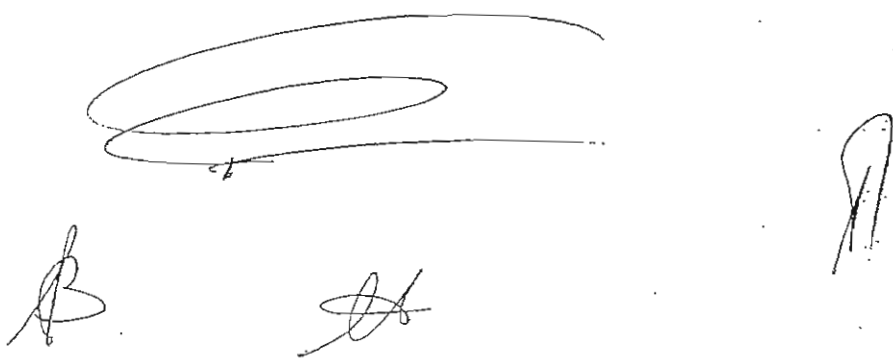
Società Tirrenia, Divisione Adriatica, Italia e Lloyd
Triestino

UNA TANTUM (valori in euro)

Ai soli Ufficiali in Regolamento Organico in servizio alla data del presente accordo, sarà riconosciuto, a copertura del periodo 01/01/2007-31/05/2007, un importo complessivo "una tantum" (o pro-rata) come segue:

	Una tantum 01/01/07-31/05/07
Comandante	610,27
Dir, Macchina	577,79
1^ Ufficiale	390,03
2^ Ufficiale	327,16

I suddetti importi saranno corrisposti agli Ufficiali per ogni mese di servizio prestato nel periodo 1/1/2007-31/05/2007, con esclusione dei soli periodi non coperti da retribuzione, come quelli trascorsi in assistenza presso l'I.P.SE.MA. (in quanto la relativa quota sarà corrisposta da quest'ultima): in aspettativa, ecc.

The block contains several handwritten signatures and a stamp. At the top center is a large, horizontal, oval-shaped signature. Below it, on the left, is a signature that looks like the letter 'B'. In the center is another signature that looks like the letter 'A'. On the right side, there is a vertical stamp or signature that resembles the number '11'.

REGOLAMENTO ORGANICO

Società Tirrenia, Divisione Adriatica, Italia e Lloyd
Triestino

Contributo a carico dei lavoratori per l'adeguamento economico
del Regolamento Organico 13 giugno 1985.

Le Segreterie Nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI allo scopo di far conoscere a tutti i marittimi in Regolamento Organico i propri diritti/doveri nell'ambito del rapporto di lavoro, si impegnano a stampare o a fornire su supporto informatico ad ogni lavoratore interessato una copia del CCNL.

A tale scopo, in occasione della firma dell'accordo di adeguamento economico del Regolamento Organico ad ogni marittimo/amministrativo sarà trattenuto un contributo così calcolato:

paga minima mensile + indennità di contingenza

26

Ferma restando per il marittimo/amministrativo la facoltà di esprimere parere scritto contrario con raccomandata individuale da inviare all'azienda contestualmente alle organizzazioni firmatarie e stipulanti del presente accordo entro 5 giorni dal ritiro della busta paga, il versamento dei contributi verrà effettuato non prima che siano trascorsi 5 giorni dalla consegna della busta paga.

Le aziende provvederanno a versare i contributi trattenuti ai marittimi/amministrativi sul c/c bancario n. 940 intestato al "Fondo Marinaro" FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI presso l'Istituto Bancario San Paolo di Torino, Via Abruzzi n. 12 - 00187 Roma - Filiale 37 - ABI 1025 - CAB 03240.

The bottom section of the document contains several handwritten marks. On the left, there is a signature that appears to be 'B'. In the center, there is a large, loopy scribble that could be a signature or a stamp. Below this scribble is another signature that looks like 'A'. On the right side, there is a vertical signature that resembles 'M'.

REGOLAMENTO ORGANICO

Società CAREMAR, SAREMAR, SIREMAR e TOREMAR

L'anno 2007, addì 25 del mese di luglio, in attuazione dell'accordo 5 giugno 2007 del rinnovo dei contratti collettivi di imbarco, si sono incontrate:

L'Associazione Italiana dell'Armamento di Linea (FEDARLINEA)

e

le organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI

Le parti,

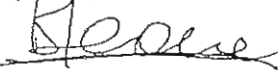
- Considerato quanto previsto dall'art.3 comma 10 della legge 856/1986;
- preso atto dell'art. 1 del R.O. sul "Coordinamento con il contratto d'imbarco";
- visto l'accordo sindacale 5 giugno 2007 di rinnovo dei contratti di imbarco;

convengono di applicare al personale di Stato Maggiore navigante in Regolamento Organico i miglioramenti previsti dal citato accordo 5 giugno 2007, con le varianti specifiche di seguito precisate.

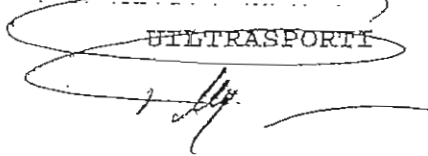
FILT-CGIL



FIT-CISL



UILTRASPORTI



FEDARLINEA

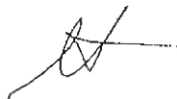


REGOLAMENTO ORGANICOSocietà CAREMAR, SAREMAR, SIREMAR e TOREMARPAGHE MENSILI (valori in euro)

Qualifiche	Incremento paga dall'1/06/2007	Paga mensile dall'1/06/2007
Comandante	44,33	1.122,04
Dir. Macch.	40,18	1.019,28
1 [^] Ufficiale	34,63	892,82
2 [^] Ufficiale	30,82	785,52

Qualifiche	Incremento paga dall'1/01/2008	Paga mensile dall'1/01/2008
Comandante	36,69	1.158,73
Dir. Macch.	33,25	1.052,53
1 [^] Ufficiale	28,66	921,49
2 [^] Ufficiale	25,51	811,04






REGOLAMENTO ORGANICO

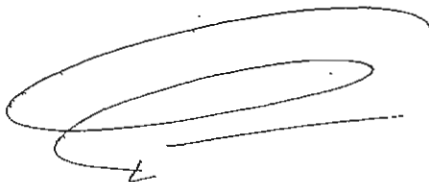
Società CAREMAR, SAREMAR, SIREMAR e TOREMAR

UNA TANTUM (valori in euro)

Ai soli Ufficiali in Regolamento Organico in servizio alla data del presente accordo, sarà riconosciuto, a copertura del periodo 01/01/2007-31/05/2007, un importo complessivo "una tantum" (o pro-rata) come segue:

	Una tantum 01/01/07-31/05/07
Comandante	610,27
Dir, Macchina	577,79
1^ Ufficiale	390,03
2^ Ufficiale	327,16

I suddetti importi saranno corrisposti agli Ufficiali per ogni mese di servizio prestato nel periodo 1/1/2007-31/05/2007, con esclusione dei soli periodi non coperti da retribuzione, come quelli trascorsi in assistenza presso l'I.P.SE.MA. (in quanto la relativa quota sarà corrisposta da quest'ultima), in aspettativa, ecc.



REGOLAMENTO ORGANICO

Società CAREMAR, SAREMAR, SIREMAR e TOREMAR

Contributo a carico dei lavoratori per l'adeguamento economico del Regolamento Organico 14 giugno 1985.

Le Segreterie Nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI allo scopo di far conoscere a tutti i marittimi in Regolamento Organico i propri diritti/doveri nell'ambito del rapporto di lavoro, si impegnano a stampare o a fornire su supporto informatico ad ogni lavoratore interessato una copia del CCNL.

A tale scopo, in occasione della firma dell'accordo di adeguamento economico del Regolamento Organico ad ogni marittimo/amministrativo sarà trattenuto un contributo così calcolato:

paga minima mensile + indennità di contingenza
26

Ferma restando per il marittimo/amministrativo la facoltà di esprimere parere scritto contrario con raccomandata individuale da inviare all'azienda contestualmente alle organizzazioni firmatarie e stipulanti del presente accordo entro 5 giorni dal ritiro della busta paga, il versamento dei contributi verrà effettuato non prima che siano trascorsi 5 giorni dalla consegna della busta paga.

Le aziende provvederanno a versare i contributi trattenuti ai marittimi/amministrativi sul c/c bancario n. 940 intestato al "Fondo Marinaro" FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI presso l'Istituto Bancario San Paolo di Torino, Via Abruzzi n.12 - 00187 Roma - Filiale 37 - ABI 1025 - CAB 03240.

B



A

M
P



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LA NAVIGAZIONE E
IL TRASPORTO MARITTIMO E INTERNO

DIVISIONE 4
SICUREZZA MARITTIMA E INTERNA
VIALE DELL'ARTE, 16 - 00144 ROMA

Roma, 19 LUG 2007
Rif. ing. Domenico Impagliazzo tel. 06 59084701

Alla CONFITARMA
Piazza SS. Apostoli, 66
Fax 0669783724

Alla FEDARLINEA
Piazza G. G. Belli, 2
Fax 065809412

Alla Filt.Cgil
Fax 0644076315

Alla Fit-Cisl
Fax 064402991

Alla Ultrasporti
Fax 0685350495

MINFTRA - DNAVIG
REGISTRO UFFICIALE

Prot. n. 12148 USCITA

Classificazione: 046.01.31

OGGETTO: D.lgs. 108/2005 - Orario di lavoro della gente di mare.

In relazione a quanto riportato nelle note datate 31 maggio 2007 e 5 giugno 2007, inviate a questo Ufficio dalle associazioni CONFITARMA e FEDARLINEA, ed al fine di esaminare congiuntamente le parti interessate è convocata per il giorno 25 luglio p.v. alle ore 12.00, presso la sala Riunioni I piano st. 3 di questa Direzione Generale, una apposita riunione con il seguente ordine del giorno:

- a. esame delle problematiche connesse all'orario di lavoro dei marittimi impegnati su navi adibite a viaggi di breve durata e stato della trattativa;
- b. varie ed eventuali.

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Massimo PROVINCIALI

Massimo Provinciali

R

aderente a: International Transport Workers' Federation "I.T.F.",
European Transport Workers' Federation "E.T.F.",
Confederazione Europea dei Sindacati "C.E.S."

2312/BL/mtl

26 Luglio 2007

Prot. n.

ROMA,

Spett.le
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI.
Direzione generale per la navigazione
e il trasporto marittimo interno.
Viale Dell'Arte, n. 16
00144 - R O M A

c.a. Dott. Massimo Provinciali

A seguito della riunione tenutasi in data 25/07/2007 avente all'ordine del giorno: "esame delle problematiche connesse all'orario di lavoro dei marittimi impegnati su navi adibite a viaggi di breve durata", questa Federazione condivide l'interpretazione che è stata data all'accordo ritenendolo "ponte" necessario nell'immediato per l'applicazione di contratti già da anni in essere e riconfermati il 05/06/2007 che regolarizzano con uguale periodo il rapporto imbarco/risposo.

Riconfermando la nostra disponibilità a lavorare per la ricerca di una intesa definitiva e soprattutto condivisa, invio distinti saluti.

IL SEGRETARIO NAZIONALE
FIT-CISL SETTORE MARITTIMI
(Beniamino Leone)
