

## **CNA PRODUZIONE/NAUTICA: I MARITTIMI DELLA COSTA TIRRENICA ENTRANO IN CNA TOSCANA**

I Lavoratori Marittimi della Costa Tirrenica si sono aggregati a Cna Produzione Nautica. Non solo cantieri e aziende di subfornitura, refitting e after sails quindi. Ora anche molti capitani delle navi entrano a far parte della grande famiglia CNA. Un ingresso importante e di grande rilevanza simbolica che arriva in un momento molto delicato per la categoria alle prese con una querelle normativa tra Italia e l'IMO (l'ente sovranazionale che disciplina il lavoro dei marittimi in tutto il mondo) che rischia di escludere dal mercato del lavoro migliaia di marittimi a favore dei colleghi stranieri. In Italia sono circa 45 mila tra capitani di imbarcazioni private, mercantili e passeggeri. L'ufficialità dell'adesione della LMCT è stata sancita durante l'ultima assemblea regionale della CNA Toscana, la prima struttura regionale ad aprire ad una categoria strategica come quella dei marittimi, come evidenzia il Referente della Presidenza Nazionale di CNA Produzione per la filiera nautica Andrea Giannecchini; "ora l'auspicio è che anche in altre regioni e territori si proceda all'apertura verso questa categoria professionale", aggiunge. "CNA ha dimostrato, con questa importante operazione di rappresentanza, di essere tra i principali interlocutori del settore spaziando dalla produzione, ai servizi fino alle professioni. Non solo artigiani ed imprese, ma anche persone fisiche con le loro competenze e professionalità".

Il lavoro di squadra tra CNA e i Lavoratori Marittimi arriva da lontano ed ha già prodotto un importante risultato: l'incontro "chiarificatore" a Roma tra la delegazione dei marittimi e i vertici della Capitaneria di Porto che potrebbe portare presto ad una soluzione. Tutto è nato dall'empasse scatenata dalla diatriba normativa innescata dal "Regolamento recante l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto" (D.M. 10 maggio 2005, n. 121) in aperto conflitto - come già annunciato in estate - con la Convenzione internazionale STCW adottata il 7 luglio 1978 dall'IMO sulle norme relative agli Standard di Addestramento Certificazione e Tenuta della Guardia. Il Regolamento italiano infatti, "non sarebbe valido a livello internazionale. Per il certificato rilasciato dal Ministero dei Trasporti - spiega Manuela Paladini, Referente di CNA Produzione Nautica per la Toscana - i marittimi italiani non possono, allo stato attuale, navigare su barche non battenti bandiera italiana, e nemmeno navigare in acque internazionali. Rispetto ai colleghi stranieri si trovano in una posizione di svantaggio ed esclusione dal mercato". L'indirizzo del Comando delle Capitanerie di Porto è semplice: ottenere dalla Comunità Europea un'istanza che faccia chiarezza sulla posizione dei marittimi e sull'inadeguatezza del regolamento italiano. Dall'incontro sono nate delle convergenze importanti; esiste effettivamente un conflitto tra i due patentini che deve essere sanato. I marittimi dovranno tuttavia attendere ancora qualche mese per ottenere una risposta: "e a seconda della risposta, che dovrebbe andare nella direzione da noi auspicata, avremo un margine maggiore di confronto con il Ministero per far cambiare questo regolamento" aggiunge la Paladini.

Il certificato italiano, una sorta di patentino per "guidare" le imbarcazioni non permette, tra le altre cose di pilotare navi in charter, una tipologia di servizio molto diffusa in Toscana, ed in particolare in Versilia e nelle mete che ospitano porti turistici: Il certificato italiano vale solo per uso privato e questo significa che i capitani italiani non possono condurre yacht noleggiati. "I capitani - chiarisce la Paladini - possono navigare solo in acque italiane, ma non possono sconfinare in acque internazionali. Ma così rischiano di restare a piedi e di perdere il lavoro".

L'ingresso dei Marittimi ha costituito un'utile occasione anche per aggiornare lo scenario complessivo del settore della nautica. "La fase acuta della crisi è superata - sostiene Giannecchini - ma la ripresa è ancora debole e ci sarà ancora da soffrire. La crisi ha avuto effetti devastanti sulle imprese, sull'occupazione e sull'economia dell'indotto: sono sicuramente cambiate le condizioni poiché il baricentro è destinato a spostarsi verso l'Asia nei prossimi anni e le imprese italiane, in particolare i grandi gruppi, sono stati costretti a fusioni e a ricapitalizzazioni per passare attraverso questa fase portando alla nascita di nuovi assetti societari". Il pensiero è già proiettato al post-crisi: "La sfida del nostro futuro si chiama competitività. La crisi ha scardinato strategie, mercati e leadership e per mantenere alti gli standard, la qualità e la competitività internazionale servono investimenti in ricerca e sviluppo

e un potenziamento dei processi di internazionalizzazione". Da qui l'invito di CNA Produzione Nautica a "rivedere le strategie di promozione" di tutto il settore nautico italiano ,a partire dallo stesso Salone Nautico di Genova. Molte nostre imprese, dalle più piccole a quelle solitamente estranee alla partecipazione a eventi fieristici, rivendicano la necessità di investire in promozione per conquistare, e in molti casi riconquistare, quote di mercato che la crisi ha messo in discussione. C'è voglia di internazionalizzare e di uscire dai tradizionali canali nazionali: c'è una forte consapevolezza che il mercato non è più solo Italia e Mediterraneo. Per questo motivo credo-aggiunge Giannecchini- si debbano ripensare, con spirito nuovo e creando le condizioni affinché tutti possano partecipare, eventi ed iniziative per permettere a tutto il settore di mettersi in mostra e di aprire la nuova fase della nautica italiana". In questa direzione intende muoversi la prima edizione di YARE, il salone dedicato al refit e all'after sales che si terrà a Viareggio in primavera.

Questo appuntamento, unico nel suo genere, nasce anche dalla volontà dell'Area Vasta Toscana e della CNA di costruire un momento di promozione internazionale con finalità anticicliche. Possiamo fare ottime barche, e la storia dice che siamo in grado essendo leader nella produzione, ma possiamo fare anche ottimi refit". L'obiettivo di Yare è intercettare una fetta di un mercato rilevante che produce - secondo una recente statistica - solo nel Mediterraneo un volume di fatturato intorno ai 120-150 milioni di euro di lavori straordinari e interessa potenzialmente le oltre 4 mila imbarcazioni superiori ai 24 metri prodotte negli ultimi 20 anni. "Crediamo molto in questo progetto - sottolinea ancora Giannecchini . Per questo CNA Produzione Nautica ne sarà tra i protagonisti con una iniziativa di livello nazionale per fotografare prospettive e aspettative della nuova mappa globale della nautica".