



FEDERMANAGER
U.S.C.L.A.C./U.N.C.DI.M./S.M.A.C.D.

www.usclac.it

(Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando /Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina /Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina)

SEGRETERIA NAZIONALE

Buon pomeriggio,

ringrazio Confitarma e Gente Di Mare per l'invito a questo Convegno.

Particolarmente gradito perché mi permette di dar seguito ad un argomento che sta particolarmente a cuore al nostro Sindacato: La criminalizzazione della figura del Comandante. A gennaio del 2020 tenemmo a Roma insieme a Confitarma e all'Istituto Italiano di Navigazione un convegno su questo argomento (gli atti furono raccolti a cura del prof. Mario Carta in un volume. Ne ho qualche copia a Vs disposizione). Quella giornata ebbe vasta eco nell'ambiente e spinse molti Comandanti a comunicarci le loro esperienze. Questo ci ha permesso di meglio inquadrare l'attuale momento storico dove a fronte di una industria marittima che diviene sempre più complessa ed in rapido e continuo cambiamento riscontriamo un approccio balbettante da parte di Armatori, Amministrazione e purtroppo anche da parte dell'IMO ad adeguare le professionalità di bordo alle nuove realtà. Per questo ritengo che il convegno di oggi con il suo titolo "Evoluzione professionale degli equipaggi (Criticità e prospettive del lavoro marittimo)" possa essere considerato come una prosecuzione di quel convegno.

Partendo dall'assunto che la nave è l'unico "profit center" della Società Armatoriale, l'equipaggio è elemento determinante per le fortune aziendali ieri come oggi e come lo sarà domani, l'Armatore ha sempre cercato quindi di assemblare l'equipaggio in maniera che rispondesse al meglio ai fini aziendali variandone la composizione quando necessario. Nella marineria italiana è sempre stata posta un'attenzione particolare alla composizione del personale di macchina in quanto delegato alla manutenzione ordinaria e a buona parte di quella straordinaria. La gerarchia di bordo, in questo contesto è piramidale con un Comandante tanto più caricato di doveri e poteri quanto più la struttura armatoriale a terra è debole e distante. In pratica il Comandante è a tutti gli effetti il delegato dell'Armatore. Armatore materialmente lontano e incapace proprio per la distanza e a causa di sistemi di comunicazione che oggi consideriamo primitivi (in pratica il tasto morse) di incidere poco o nulla sulle decisioni del Comandante. Sotto il Comandante si trova una struttura di anelli intermedi solitamente ricevitori e trasmettitori di ordini abbastanza deresponsabilizzata. È la classica situazione che la letteratura conradiana ci ha tramandato con la famosa frase "sopra di me solo Dio".

Ma oggi è verosimile una organizzazione del genere? No. Oggi il Comandante è un dirigente di medio livello inserito in un contesto aziendale il cui vertice è a terra non a bordo. Vertice che è tecnicamente in grado di controllare in ogni istante le performance operative della sua nave. Rotta, posizione, velocità, dati di propulsione sono elementi che si possono trovare tranquillamente su tutte le scrivanie dei manager dell'azienda. in ogni momento. Se a questo si aggiunge che in ogni Società vi è una Emergency room che alla bisogna dovrebbe assistere e indirizzare il Comandante nelle sue decisioni ecco che ne deriva che la responsabilità del

Comandante deve essere condivisa con i vertici aziendali. Addirittura questa responsabilità condivisa è statuita dal Safety Management System. Questi semplici concetti non sono affatto chiari alla Giustizia, non sono chiari agli Armatori e purtroppo spesso non sono chiari neppure ai Comandanti. Nel momento del dramma, dell'incidente di fatto il Comandante si trova solo. Ritorno al Convegno del gennaio 2020 il Prof. Vincenzo Mongillo (ordinario di diritto penale alla Sapienza di Roma) asserì parlando della responsabilità del Comandante che è "...come se le lancette della storia si fossero fermate agli anni 50 del secolo scorso anzi all'inizio del 900 quando fu coniata la teoria della responsabilità penale del capo dell'impresa e sulla nave il capo è il comandante".

Mi allaccio al tema di questa giornata. Evoluzione professionale dell'equipaggio. Tralascio la formazione e l'addestramento tecnico che è in continuo divenire. Su questo solo una considerazione. Vedo che sono presenti giovani ragazzi oggi neppure ventenni che saranno fra 30 anni ancora immersi nel mondo lavorativo. Qualcuno è in grado di immaginare come sarà la nave nel 2050? L'unico dato certo è che sarà ancora soggetta alla spinta di Archimede per tutto il resto ognuno può dire la sua. Quindi la formazione tecnica è una formazione permanente che si può solo pianificare a breve termine a seconda delle necessità. Questi ragazzi debbono saperlo che dovranno studiare tutta la vita. Noi ci siamo già passati. Mi concentro invece sulla struttura gestionale e operativa della nave. Le tabelle attuali non sono sostanzialmente diverse da quelle di 50 anni fa. Oggi abbiamo il maggior carico di lavoro concentrato sugli ufficiali che assicurano non solo la gestione della nave e la conduzione ma anche l'operatività. D'altro canto abbiamo dei sottufficiali i cui skill professionali si sono diluiti a causa dell'avanzare della tecnologia e dell'automazione. Penso all'operaio meccanico, penso al tankista. Riconvertire dove possibile o sostituire queste figure con giovani di livello professionale superiore cui passare la responsabilità dell'operatività nave significa non solo riequilibrare i carichi di lavoro ma anche avere ufficiali totalmente dedicati alla gestione nave. Per gestione nave intendo quell'insieme di buone pratiche che permettono di mantenere la nave sul mercato assicurando alti livelli di qualità. Ricordo a questo proposito che la qualità totale che deve produrre una Azienda Armatoriale per stare sul mercato è prodotta per una parte consistente a bordo. Da qui la necessità di passare da una gerarchia verticale ad una orizzontale con un Comandante Leader a capo di un team i cui componenti gestiscono ed operano ognuno nei limiti delle proprie deleghe. Questo consente di spingere l'autonomia operativa al più basso livello possibile permettendo di avere tutto l'equipaggio coinvolto e partecipe nella gestione sviluppando e rafforzando le qualità di leadership dei giovani ufficiali. Aumentando la loro consapevolezza del ruolo ricoperto.

Permettetemi di concludere con una frase che un mio amico ripete spesso.

"Le navi sono lo specchio dell'ufficio. Se qualcosa non funziona a bordo quello è il sintomo la malattia è in ufficio".

Qui a Livorno non occorre andare oltre l'orizzonte per avere riprova di quanto sia vera questa frase.

Grazie

Claudio Tomei