

Gentilissimo Michele Costabile, Yachts.it

e per conoscenza:

Giulio Mazzolini, AAIV

Francesco di Manno, Marzia Nostini, Antonio Barabino, AINUD

Oscar Borghini, A.Ma.Di

Paolo Colombo, Viareggio-Fucina

Michele Tognozzi, Fare Vela

Maurizio Anzillotti, Nico Caponetto, Solo Vela

Cino Ricci

### **La figura dello skipper professionale**

Mi inserisco nello scambio di messaggi che leggo sul web nei siti [www.yachts.it](http://www.yachts.it) e [www.aaiv.it](http://www.aaiv.it).

Come detto dal gentile signor Manzolini, la nuova legge sul Diporto ha sicuramente creato un certo disagio agli skipper che desiderano iniziare la carriera professionale. Ma io sottolineerei anche agli skipper che già erano nella professione e che si sono visti azzerare tutta una serie di competenze acquisite.

Sono uno skipper professionista che esercita attività professionale – se così si può dire - dal lontano 1986, data del primo imbarco sul Mariette, al servizio di Eric Pascoli come comandante e di Alberto Rizzoli come armatore.

Ecco il mio commento al “Contratto Nazionale Collettivo del diporto” stabilito da Confitarma con le parti sociali nel 2007, che presumo sia ancora valido.

Da professionista del diporto mi sento sovente preso in giro dal legislatore che dovrebbe invece garantirmi. Ho passato gli ultimi tre giorni a navigare virtualmente tra i siti istituzionali e quelli come [marineria.it](http://marineria.it), [yachts.it](http://yachts.it), AAIV, alcune scuole ed associazioni, le riviste di settore, per cercare di chiarirmi le idee prima di scrivere questa lettera. Non ci sono riuscito. Anzi, se possibile ho ancora più confusione in testa e per questo è possibile che qui di seguito io esprima probabilmente qualche giudizio inesatto o che non tiene conto della nuova interpretazione di una legge applicata attraverso un certo decreto recepito da tale capitaneria, eccetera eccetera... Ne chiedo fin d'ora perdono.

Veniamo al contratto, che non analizzerò punto per punto, ma concentrandomi solo sulle più evidenti incongruenze con il mestiere di skipper o di comandante nell'ambito del diporto.

Prima nota. Con tutto il rispetto per Confitarma e le associazioni di categoria sindacale, ma non era forse il caso che alla stesura di un contratto così importante partecipasse almeno uno che lo skipper lo fa di mestiere o almeno un rappresentante delle società di charter? La premessa recita: *“Le negoziazioni che hanno portato alla conclusione del presente accordo hanno inoltre tenuto conto delle peculiarità della prestazione lavorativa nel settore*

*del diporto, che pur ricade nel campo del lavoro nautico.” Ma ne sono proprio sicuri?*

## Art. 2 – Contratto d'imbarco

“Il contratto di imbarco deve essere stipulato presso l'autorità marittima o consolare in conformità al modello allegato...”

La legge oggi prevede che uno skipper che imbarchi su una unità adibita a locazione debba:

- effettuare una visita medica pre-imbarco, entro le 24 ore precedenti all'imbarco
- recarsi di persona presso l'autorità marittima con 4 copie del contratto di imbarco, la richiesta di imbarco da parte dell'armatore, accompagnato dall'armatore o da agente marittimo opportunamente delegato per la firma “de visu” davanti al Sottufficiale di servizio, sempre nelle 24 ore precedenti all'imbarco
- portare con se il Ruolo dell'Equipaggio

una volta finito l'imbarco deve entro 24 ore comunicare l'avvenuto sbarco ripresentandosi davanti all'autorità con i Ruolo Equipaggio e domanda di sbarco sempre con l'armatore o suo delegato

Come crede, il legislatore, che ciò possa avvenire quando spesso lo skipper imbarca per periodi brevi, normalmente di una settimana o due al massimo, quando non di un semplice week end? Infatti la maggior parte del charter si svolge per agenzie con imbarcazioni inferiori ai 15 metri e che noleggiato per brevi periodi.

Spesso, inoltre, lo skipper che lavora per una singola agenzia di charter imbarca su imbarcazioni differenti settimana dopo settimana e questo, di solito, avviene il sabato (sbarco da una e imbarco su un'altra) in poche ore mentre deve anche farne il check tecnico, le manutenzioni e la pulizia.

La soluzione adottata dalle agenzie di charter è quella di fare dei contratti di “locazione” invece che di “noleggio”, in cui appare che è il cliente “locatore” ad assoldare lo skipper. Ma questo cliente, che non è armatore, come potrebbe anche volendo, regolarizzare la posizione dello skipper alle sue dipendenze? Allora si avviene alla situazione classica di ogni estate: lo skipper imbarca e se c'è un controllo si dice che si è tutti amici. Fatto salvo poi che 8 clienti imbarcati sono tedeschi e non parlano una parola di italiano e lo skipper è di Genova e a malapena si fa capire in inglese coi clienti!

Dunque, l'agenzia è protetta legalmente perchè ufficialmente non ha rapporti diretti con il marittimo, ma quest'ultimo non può ne smarcare le sue giornate di navigazione a libretto, ne vedersi pagati i contributi.

## Articolo 4 – Periodo di prova

il periodo di prova dura 60 giorni eccetera eccetera... NO COMMENT!

## Articolo 6 – Tabelle di armamento

Secondo la legge anche una imbarcazione a vela di 12 metri dovrebbe, se fa locazione,

avere una tabella di armamento che prevede un minimo di 2 persone di equipaggio... NO  
COMMENT

Articolo 7 – Orario di lavoro

“...da lunedì a venerdì per 8 ore giornaliere”. Ma di che cosa parlano???

Articoli 11, 12 e 13 – Retribuzioni, indennità e lavoro straordinario

Non hanno la minima idea di quello che hanno scritto!

Per tutti gli altri articoli credo sia evidente che non è possibile applicare tutte le voci previste dal contratto come gratifiche, ferie non godute, tredicesima e quattordicesima, quote INPS ecc. senza che le pratiche vengano seguite da un efficiente e rodato studio di Pratiche del personale, cosa che nessuna agenzia di charter oggi ha.

Per maggiore comprensione delle difficoltà che incontra un marinaio come me che cerca di seguire le norme e rispettare le leggi citerò alcuni esempi personali che possono però facilmente applicarsi ad altri marittimi del diporto.

Rapporto con le agenzie di charter.

Quando offro i miei servizi professionali ad una agenzia di charter questa mi richiede un CV. Nel caso detta agenzia abbia un cliente che richiede lo skipper durante la sua vacanza vengo invitato a presentarmi a porto di imbarco il giorno dell'inizio del contratto e mi viene sottoposto un contratto di “locazione” che, firmato dal cliente/utilizzatore ha una riga destinata allo skipper. Anzi, sovente sta proprio a me farlo firmare al cliente al momento dell'imbarco e ritirare l'assegno di cauzione. In quei contratti io figuro un collaboratore scelto dal cliente e il mio rapporto è direttamente con lui, che mi paga in contanti all'imbarco. L'agenzia che ha fornito l'imbarcazione non appare in relazione ufficiale con me. Se succede qualcosa la responsabilità è divisa tra il cliente e me stesso. Ma io non sono coperto da alcuna assicurazione professionale perché ufficialmente “non sto lavorando”

Se io volessi dichiararmi da solo per vedermi riconosciuti i diritti di trascrizione dell'imbarco a libretto, non posso farlo, perchè non ho un armatore che mi ingaggi e mi proponga un contratto. E non essendo il proprietario della barca non sono armatore. In questo modo io posso avere navigato facendo charter per 200 giorni l'anno e non avere nulla a libretto. Quindi non ho maturato i contributi che mi spetterebbero, ma nemmeno il diritto ad accedere all'esame di qualifica successivo previsto dalla legge per la mia carriera: ufficiale del diporto, capitano e comandante. E intanto il tempo passa. E qui, evidentemente, riprendo quanto già scritto da Giulio Mazzolini, presidente di AAIV nella sua corrispondenza con Michele Costabile: *Come fare ad arrivare ai famosi 3 anni di imbarco su imbarcazioni adibite al noleggio in cinque anni???*

Tra l'altro questa situazione fa sì che qualunque giovinotto patentato possa “soffiarci” il lavoro senza particolare difficoltà. Soprattutto se pensiamo che alcuni professionisti, come me ad altri confratelli, per poter emettere ricevute o fatture abbiamo aperto delle posizioni IVA e paghiamo delle assicurazioni professionali private che incidono non poco sul netto che intaschiamo effettivamente.

Vorrei segnalare che ogni mia mail di richiesta di chiarimenti presso la sede nazionale

delle CP a Roma o alle singole capitanerie regionali è rimasta senza risposta. Ad una mia richiesta diretta fatta a viva voce allo sportello di Genova della gente di Mare su come dovevo comportarmi con le agenzie di charter nel caso che raccontavo sopra sono stato invitato ad agire da delatore denunciando le agenzie in forma scritta affinché la vedetta della CP potesse intervenire non appena le barche di dette agenzie prendevano il mare.

Aggiungerei una ulteriore nota. Anche se alcuni giovani skipper iniziano questa carriera per condurre una loro propria imbarcazione, la maggior parte degli skipper/comandanti lo farebbero sulle imbarcazioni delle grandi e piccole società di charter che hanno migliaia di barche a noleggio in tutti i porti delle nostre belle coste.

Come diceva il signor Costabile in altra mail, la materia è complessa e forse varrebbe la pena di istituire una posizione "specificata" che regoli gli skipper di tutte quelle imbarcazioni da diporto che sono utilizzate per locazione o per noleggio, a vela o a motore, che vanno dai 10 ai 24 metri e che sono la stragrande maggioranza delle flotte che possono dare lavoro ai nostri skipper. Le grosse unità raramente battono bandiera italiana e, comunque, possono rientrare nella stessa normativa di cui sopra riguardo al comando, fatti salvi i titoli che devono essere integrati con le formazioni per i 500 Gt e i 3000 Gt. Tra l'altro, ai fini del lavoro che compiono gli skipper e delle loro responsabilità, non vedo perché in Italia (e solo qui) esista una differenza tra Locazione e Noleggio.

Riservo un paio di righe a questa domanda: perché in Italia i trasferimenti non sono regolamentati? Perché solo i dipendenti dei cantieri, semplici titolari di patente nautica possono trasferire barche nuove? Perché uno skipper professionista non può stabilire un regolare contratto di trasferimento con un privato o una società e vedersi smarcate le giornate di navigazione sul libretto? In Francia è così.

Ma senza andare a scomodare sindacati e associazioni che poco sono interessate ai nostri skipper, e senza pagare fior di consulenti che costano decine di migliaia di euro al ministero, basterebbe prendere un paio di buoni traduttori e un paio di skipper di professione e un paio di agenti associati all'AINUD, per esempio, e adattare alla legge italiana quella francese che esiste da 35 anni e regola semplicemente e nel rispetto delle norme IMO una professione che in Francia è ufficialmente riconosciuta e rappresentata. Lo dico perché vivo in Francia e, oltre al libretto italiano, ho anche quello francese, visto che ancora oggi le equivalenze sono solo parziali e non riesco a farmi riconoscere le formazioni effettuate all'estero. Che quindi faccio e pago due volte!

Solo per dare un'idea della mia esperienza e per fare capire che non mi accaloro solo per esercizio dialettico, ma perché ci tengo davvero, vorrei dire che sono nella professione da 25 anni, ho alle spalle 180 mila miglia a vela intorno al mondo con 7 traversate atlantiche e una del Pacifico da nord a sud, 10 anni di charter tra Mediterraneo e Caraibi, il comando di imbarcazioni di ogni tipo dai vecchi Sangermani alle modernissime barche in carbonio, dai catamarani di ultima generazione ai tre alberi a vele quadre. Ho viaggiato tra i canali della Patagonia e le acque del nord Europa, passando dalle acque delle Galapagos agli atolli del Brasile. Ho organizzato time building su ex coppa america e gestito basi di agenzie di charter.

Se vi interessa posso perdere un altro paio di giorni a tradurre e poi raccontarvi come funziona qui oltr'alpe. Sottolineo che sono d'accordo con Cino Ricci quando dice che il valore di uno skipper si valuta sulle "MIGLIA EFFETTIVAMENTE NAVIGATE" e non in giornate di imbarco, che possono essere tranquillamente passate al bar del porto. Se poi queste miglia sono navigate oltre gli stretti meglio ancora, possono essere un atout perché

prevedono l'applicazione di tavole di marea e calcoli di correnti da noi inusuali, ma credo voi sappiate quanto vale un trasferimento dalla Turchia a La Spezia in novembre!

Grazie per l'attenzione. Spero che tutto questo scrivere possa essere utile. Complimenti per il vostro entusiasmo. Io lo ho quasi esaurito.

Filippo Mennuni

Navigatore