N. 1 - Luglio/Agosto 2001

ASSOPESCA informa

Centro Servizi Molfetta

Periodico di informazione e divulgazione del Centro Servizi P.I.C. PESCA - Assopesca Molfetta
iniziativa realizzata con il Patrocinio e il contributo dell'Unione Europea - Direzione Generale XIV Pesca e del Ministero delle Politiche Agricole e Forestali - Direzione Generale della Pesca e dell'Acquacoltura - Sottoprogramma Regione Puglia

editoriale

Una nuova cultura della pesca 2

attualità

Gerarchia della morte 3

sicurezza del lavoro

Convegno Nazionale a Molfetta 4

panorama comunitario

Un libro verde sul futuro della pesca 10

lavoro, fisco e previdenza

Rinnovato il CCNL della pesca marittima 11

Tani Scavini

ASSOPESCA INFORMA - Anno I, n. 1 - Luglio/Agosto 2001 - Registr. n. 363 del 15.05.2000. Periodico a distribuzione gratuita. Spedizione in abbonamento postale Art.2, comma 20/c L. 662/96.
Editore: Associazione Armatori da Pesca Molfetta, via D. Alighieri, 17 - 70056 Molfetta, tel. 080 397 11 48. Direttore responsabile: Giuseppe Manente. Direttore: Franco Gesmundo.
Vicedirettore e Coord. redazionale: Luigi Campo. Collaboratori: Cosimo Altomare, Ignazio Annese, Amleto D'Amicis, Davide de Gennaro, Cosimo Farinola, Giuseppe Gesmundo, Giovanni Marano Franco Mastropierro, Pantaleo Silvestris, Marino De Virgilio. Segreteria - Redazione - Amministr.: Ufficio Stampa e Documentaz. - Centro Servizi Assopesca, via S. Domenico, 36 - tel. e fax 080 338 79 00.
Progetto grafico: Vittoria Facchini - Studio Fuorilinea, Molfetta. Stampa: Tipografia Mezzina, Molfetta.

Una nuova cultura della pesca

Il Direttore

L'Associazione Armatori da pesca di Molfetta, aderente alla Federazione Nazionale delle Imprese di Pesca (Federpesca), avverte, come elemento significativo e importante per contribuire allo sviluppo del settore, la necessità di migliorare gli strumenti ed i canali di comunicazione tra le imprese, i lavoratori marittimi, le Istituzioni e la società tutta. Sempre pronta ad offrire il suo contributo alla creazione di una nuova "cultura" della pesca in tutte le sue sfaccettature, l'Assopesca Molfetta, con il Centro Servizi, intende incidere anche sul mondo della comunicazione e dell'informazione con un periodico che abbia caratteristiche di agile strumento di informazione sulle novità tecniche e legislative, nonché di analisi e dibattito sulle problematiche del settore.

Molfetta - Pescherecci in banchina (foto F. Gesmundo).

Nasce così ***Assopesca informa***. L'ambizione non è quella di "apparire" ma di "essere" al cuore dei problemi, offrendo spazio all'approfondimento dei temi più importanti, stimoli alla crescita culturale ed economica del settore, contributi all'allargamento del dialogo tra imprese e mercato. Con quest'intento, in coerenza con la filosofia progettuale del Centro Servizi, cerchiamo di fornire alla marineria e a tutti gli addetti al settore uno strumento informativo agile ed efficace, aprendo contestualmente un canale di comunicazione con i consumatori, i veri destinatari finali della nostra azione produttiva, nell'ottica della qualità totale. Attraverso rubriche fisse, con un'impostazione ipertestuale, consentiremo ai lettori di "navigare" all'interno della rivista creandosi un percorso personalizzato di informazione e di formazione. Offriremo a tutti una quantità e qualità di notizie, di aggiornamenti e di approfondimenti che, è nostro vivo auspicio, possa essere apprezzata per lo sforzo di chiarezza e di ricerca da noi messo in campo.

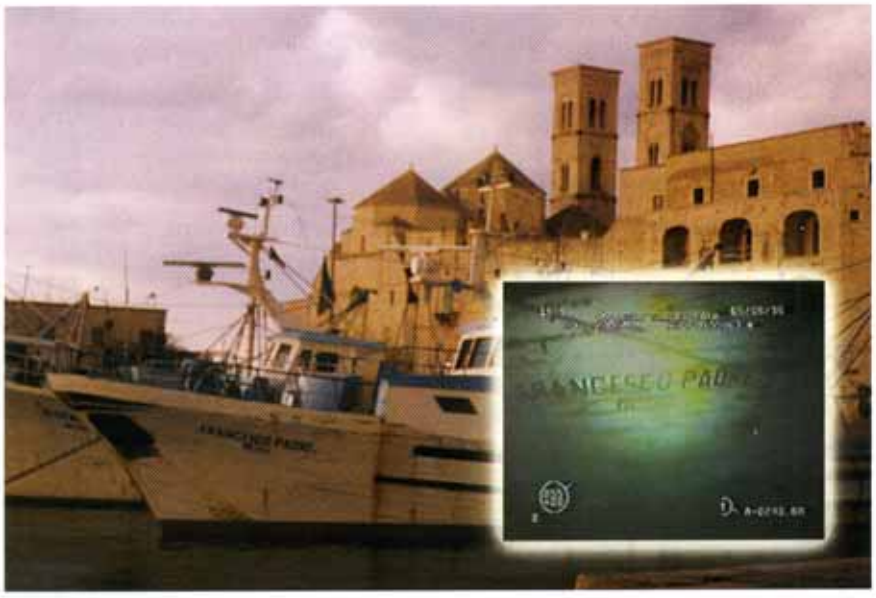
Su queste pagine non ci sarà spazio per battaglie di retroguardia, per lamentele sterili contro norme, pur penalizzanti, che ingabbiano l'attività di pesca, non ci sarà un "muro del pianto" offerto agli addetti ma solo spazio per proposte, approfondimenti, discussioni costruttive, nello spirito di servizio al settore per contribuire al suo cambiamento. Crediamo che, in questo modo, tutti potranno ritrovare, se lo vorranno, la voglia di opporsi al degrado ed al depauperamento di questo settore vitale per l'economia delle nostre terre e partecipare a questo sforzo comune per il rilancio e l'ammodernamento della pesca.

L'On. Gianni ALEMANNO è il nuovo Ministro delle Politiche Agricole e Forestali.
Nel suo curriculum ci piace cogliere principalmente le sue origini "marinare" essendo nato a Bari il 3 marzo 1958.
Nel momento in cui a livello europeo si definisce la futura politica comune della pesca, è importante che la presenza del Governo italiano abbia, come innata, la capacità di sentire le esigenze della gente di mare.
Nel suo intervento, il 18 giugno u.s., al Consiglio della pesca di Lussemburgo, il ministro si è impegnato a far rivedere le scelte comunitarie in certo senso "imposte" alle marinerie italiane con il Libro verde, prima fra tutte quella che imporrebbe il netto ridimensionamento della flotta.
È l'aspettativa di quanti hanno a cuore gli interessi della pesca italiana e mediterranea con la sua specificità culturale e con le sue tradizioni, che non devono essere perdute.

Gerarchia della morte

Lo scafo albanese affondato al largo di Trani il 10 giugno 2001. Il naufragio del 24 dicembre 1996 a Portopalo. L'esplosione del "Francesco Padre" il 4 novembre 1994

Francesco Gesmundo



Il M/P "Francesco Padre" ormeggiato nel porto di Molfetta e... a 240 metri di profondità nelle acque del basso Adriatico (foto d'archivio).

L'appello dei quattro Nobel italiani, raccolto dai Presidenti del Parlamento europeo, Nicole Fontane, e della Commissione, Romano Prodi perché si recuperino i morti del naufragio di Natale a Portopalo di Capo Passero, il recupero avvenuto dei corpi degli albanesi vittime, al largo di Trani, del loro sogno di felicità e benessere, m'induce a pensare alla vicenda del "Francesco Padre".

Il motopesca di Molfetta è affondato nel basso Adriatico, nei pressi della costa montenegrina, nel mese di novembre del 1994, trascinando con sé i corpi di quattro dei cinque marinai che componevano l'equipaggio. I corpi di questi pescatori molfettesi, non ultimo sacrificio ad un mestiere nobile e pericoloso, giacciono ancora in fondo al mare; è stata loro negata non solo una sepoltura onorata ma anche la dignità, essendo stati travolti dall'infamante accusa d'essere trafficanti d'armi.

Il processo sommario, conclusosi troppo rapidamente con una sentenza generica di colpevolezza, è stato sordo ad ogni prova contraria, ad ogni perizia che dimostrava l'innocenza di quei marinai ma soprattutto ha ignorato il lamento dei familiari ai quali il mare ha strappato tutto, persino l'onore ed il sacrosanto diritto di venerare la tomba dei propri cari.

Nessun appello di "Nobel", qualche timida interpellanza parlamentare per il recupero di quelle salme... troppa spesa per dei loschi trafficanti d'armi!

Quanto vale la dignità e la "lacrimata sepoltura" dei marittimi molfettesi?

È forse più nobile pensare al recupero dei corpi di poveri immigrati che a quello di onesti lavoratori italiani?

Lungi da noi ipotizzare un'ingiusta gerarchia di morti e di sofferenze; intendiamo, invece, indurre a ripensare a quei tragici fatti per garantire a tutti i morti il diritto ad essere sepolti.

Nel caso del "Francesco Padre" però occorre restituire ai morti ed ai loro familiari anche la dignità e l'onore, riaprire il processo alla luce di nuove perizie emerse e riconoscere che causa di quella tragedia fu una fatalità e non un losco traffico.

I Naufraghi del M/P "Francesco Padre"

PANSINI GIOVANNI	**Capitano**
GIGLIO LUIGI	**Motorista**
ZAZA FRANCESCO	**Capopesca**
GADALETA SAVERIO	**Marinaio**
DENICOLÒ MARIO	**Marinaio**

Convegno nazionale a Molfetta

A cura dell'Ufficio Stampa e Documentazione
Centro Servizi Assopesca - Molfetta

La cronaca

Sul tema sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi da pesca si è dibattuto a Molfetta, nei giorni 30 e 31 marzo, durante un Convegno Nazionale organizzato dalla locale Associazioni Armatori da Pesca nell'ambito del progetto comunitario 15/IP "PESCA", supportato dalla U.E. e dal Ministero delle Politiche Agricole, Direzione Generale della Pesca e dell'Acquacoltura - sottoprogramma Regione Puglia.

Il Capitano Biagio de Candia, Presidente dell'Assopesca di Molfetta, introducendo i lavori ha subito richiamato l'importanza del pacchetto multimediale sulla sicurezza nel lavoro a bordo delle navi da pesca predisposto dalla sua Associazione e distribuito gratuitamente alle Imprese di Pesca.

Nella prima giornata, il dibattito, moderato dal Dott. Luigi Giannini, Direttore Generale della Federpesca, ha riflettuto su **Ruolo e responsabilità dell'Armatore e del Comandante tra Codice della Navigazione e Decreti legislativi 271/99 e 298/99**.

I Docenti Universitari Claudio Angelone, Enzio Volli e Tommaso Germano, hanno evidenziato l'incongruenza della nuova legislazione, che, in contrasto con le norme vigenti, crea non pochi problemi nella gestione della sicurezza. Hanno auspicato che il Legislatore prenda atto delle oggettive difficoltà e risolva le contraddizioni evidenti rendendo la norma più coerente con la realtà del lavoro e più semplice nella sua applicazione. Le nuove figure e le nuove responsabilità per la Sicurezza, spesso sono in contrasto con poteri e responsabilità del Comandante e dell'Armatore.

L'Ammiraglio Sodano, del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ha concluso i lavori della prima giornata ribadendo l'importanza delle norme sulla sicurezza; la loro piena attuazione costituisce il "giro di boa" per comparare il lavoro marittimo ad ogni altro lavoro.

La seconda giornata, moderata dal Giornalista Gustavo Delgado, ha avuto un indirizzo tecnico-pratico presentando, in prima battuta, gli **orientamenti operativi per la sicurezza sul lavoro a bordo delle navi da pesca** e, in seconda, **un modello di Piano della Sicurezza.**

Gli orientamenti operativi sono stati esposti dal Dott. Felice Mazzeo della Direzione Generale della Pesca e Acquacoltura, dal C.A. (CP) Nicola Armando Romito, Direttore Marittimo di Bari, dall'ing. Oronzo Rotundo del Registro Italiano Navale di Taranto, dal Dott. Giuseppe Massara, Direttore Scientifico della E.P.S.A. (Ergonomics and Postural Study Agency) e dal Dott.

(continua a pag. 14)

Sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi da pesca

Riportiamo i punti salienti dei singoli interventi. Gli Atti del Convegno sono di prossima pubblicazione.

Gli interventi

Cap. Biagio De Candia
Presidente Assopesca Molfetta

Questo incontro... è il segno di una grande attenzione del mondo imprenditoriale del settore verso la sicurezza delle persone che lavorano sulle navi da pesca e rappresenta il risultato dell'impegno lungo e oneroso di uno staff di specialisti coordinati dal direttore dell'Assopesca Cosimo Farinola. Vogliamo sperare che da questo convegno possa emergere la necessità di una messa a punto della normativa che tenga conto della realtà di questo mondo economico e che, privilegiando sempre e comunque la sicurezza delle persone, semplifichi le procedure, ne riduca l'impatto sul settore e ne renda davvero possibile la piena applicazione.

Dott. Luigi Giannini
Direttore Generale
Federpesca - Roma

Fino ad ora, purtroppo, il tema della sicurezza del lavoro... è stato connotato da una lettura esclusivamente negativa. Dal lavoro di questi giorni, dalla capacità di incidere sulle attività del Governo in sede di regolamentazione della 271, dalla possibilità di porre rimedio a quelle che appaiono sin d'ora e sin dall'emanazione come stridenti contrasti della normativa vigente della 271 rispetto poi alla stessa 626, dall'operatività della pesca, da tutto questo, speriamo che nasca invece una lettura positiva, propria di un settore avviato definitivamente alla modernizzazione e propria di un rapporto il più possibile corretto e moderno tra datori di lavoro e lavoratori.

Ruolo e responsabilità dell'armatore e del comandante tra Codice della Navigazione e Decreti Legislativi 271/99 e 298/99

Prof. Claudio Angelone
Docente di Diritto della Navigazione
Università di Pescara

Per i Decreti in questione, è utile formulare qualche breve osservazione. Innanzitutto, è dato cogliere un profondo capovolgimento delle posizioni di responsabilità, poiché alla responsabilità del comandante della nave viene sostituita quella dell'armatore, e ciò, forse, in applicazione del principio contemplato nell'articolo 2087 del Codice Civile, lì dove l'imprenditore è responsabile dell'attività di impresa. Un secondo aspetto, che merita una riflessione, è l'ampliamento delle competenze delle aziende sanitarie. Indubbiamente, dette strutture costituiscono una realtà istituzionale preposta alla tutela della sicurezza del lavoro; tuttavia, nel caso di specie, si è in presenza di un ambito specialissimo, di tal che prevedere una maggiore incidenza delle funzioni e delle competenze delle autorità marittima, quale specifico organo istituzionale della materia, sarebbe stata quantomeno opportuno.

Prof. Tommaso Germano
Docente di Diritto del Lavoro
Università di Bari

Rispetto al tema odierno... non si può fare a meno di ricordare che in Italia solo con legge del 2 agosto 1952 n. 1305 (in G.U. 17 ottobre 1952 n. 242 S.O.) è stata ratificata e resa esecutiva la convenzione dell'OIL del 24 ottobre 1936 relativa alle "Obbligazioni dell'armatore in caso di malattia o di incidente dei marittimi".

È mio fermo convincimento che la "tradizione storica" ha finito con il condizionare il legislatore delegato nelle sue scelte.

Prof. Enzio Volli
Docente di Diritto della Navigazione
Università di Trieste

Per il vero, noi abbiamo da un lato la direttiva 103 del 23 novembre 1993, che è quella che ha promanato la 298 del 1999 riguardante le navi da pesca in modo particolare. Ma prima avevamo la convenzione di Torremolinos, che è del 1977 ed è stata la matrice del provvedimento 541 del 1999. Poi abbiamo la legge del 15 dicembre 1998, la 480, che riguarda la sicurezza del lavoro portuale marittimo che ha generato i provvedimenti 271 del 1999 e 272 del 1999 per i lavori a bordo e per i lavori in porto.

E allora, se noi dobbiamo esaminare la situazione che qui oggi citiamo – quella delle navi da pesca – a che cosa dobbiamo guardare? A quali delle tre norme vigenti dobbiamo far capo?

Amm. Gaetano Sodano
Capo II Reparto Affari Giuridici
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Noi siamo stati, come si dice, incalzati dalle Convenzioni e dai protocolli internazionali, dalle direttive europee, dai regolamenti della Comunità Europea e probabilmente alla fine la gatta ha fatto i gattini ciechi per questioni di fretta. Ma non c'è dubbio, a mio avviso, che queste norme hanno colmato, anche se in modo confuso, un vuoto giuridico esistente.

La sicurezza del lavoro a bordo delle navi da pesca

Gustavo Delgado
Giornalista

Dott. Felice Mazzeo

Dal mio posto di osservazione devo fare i complimenti all'organizzazione per questo incontro, per il livello degli interventi, per la documentazione e soprattutto perché con questo convegno, la gente di mare fa sentire forte e chiaro, come si dice via radio, il messaggio; fa sentire la sua voce in maniera autorevole. La partecipazione è quanto di meglio si potesse sperare.

L'argomento del convegno è di una importanza notevolissima, basta pensare che sia la sicurezza sia la salute sono principi costituzionali. C'è solo un neo: anche in questo caso si tratta di una normativa che non è stata elaborata dagli addetti ai lavori, sentite le associazioni e le categorie interessate, ma di una normativa che è stata elaborata in altra sede e recepita dal

nostro Paese. Ecco il motivo per cui ci sono dei vuoti da colmare... La sicurezza di cui si parlava ai fini della navigazione escludeva molto spesso il settore della pesca. Ed è già un'evoluzione per me molto importante; vuol dire che la pesca ha acquistato un suo ruolo preciso.

Amm. Nicola A. Romito
Direttore marittimo - Bari

In realtà la coscienza sociale nazionale si è disinteressata per molti anni del problema della sicurezza. È comparso qualcosa nel 1970, quando fu recepita una raccomandazione dell'OIL in tema di rumori nocivi a bordo delle navi da pesca. Oggi abbiamo i due Decreti (il 271 e il 298) con i quali finalmente è stata presentata una politica sulla sicurezza e sulla salute a bordo delle unità da pesca. Il piano generale di sicurezza, che è affidato alla responsabilità dell'armatore, deve trovare nella formazione certificata del lavoratore e nell'adesione convinta dei lavoratori a quel piano di sicurezza, nella applicazione dei manuali operativi, ...il momento di verifica della validità.

Dott. Stefano Mantegazza
Segretario generale UILA-UIL

Le organizzazioni sindacali e i rappresentanti del sistema delle imprese hanno iniziato a lavorare insieme, sul versante della sicurezza, in attuazione del Decreto Legislativo 626, che era assolutamente generico e non si applicava adeguatamente al settore della pesca.

Il Decreto Legislativo successivo, quello del 1999, non è ovviamente la panacea di tutti i mali, la soluzione di tutti i problemi, però è sicuramente uno strumento che guarda di più alla specificità del settore e che introduce forti elementi di novità. Quindi da questo punto di vista voglio dire che la UILA è assolutamente interessata a elaborare, insieme a Federpesca e alle altre organizzazioni, eventuali modifiche e integrazioni all'attuale normativa

Prof. Giuseppe Massara
Direttore scientifico
della *Ergonomix and Postural Study Agency*

In questi ultimi anni ci sono state delle sostanziali innovazioni tecnologiche, sociali e scientifiche che stanno ormai trasformando in modo molto rapido e in profondità il mondo del lavoro, il modo quindi di pensare alla sicurezza, alla affidabilità dei sistemi, alla prevenzione, alla salute dei lavoratori; termini comunque a tutt'oggi ancora incredibilmente generici.

Nel campo specifico dei pescherecci, la struttura è nata più pensando al prodotto, al pesce; meno all'uomo, alle sue necessità, al rispetto di quei principi fondamentali che da sempre hanno e devono tutelare il lavoratore. La ottimizzazione del contesto lavorativo è fondamentale. Ottimizzare significa, con grande previsione in fase progettuale, vedere gli spazi operativi, costruirli in funzione di una precisa esigenza...

Ing. Oronzo Rotundo
Registro Italiano Navale

La sicurezza a bordo delle navi da pesca deriva dalla costruzione, dall'esercizio della nave e dai controlli che vengono effettuati periodicamente. L'applicazione del DL 271 prevede che i luoghi di lavoro abbiano un minimo di cubatura al fine di rendere accettabile la vita di bordo, ma per ottenere ciò sulle unità esistenti è necessario che i locali adibiti all'equipaggio siano adeguati e ciò comporterebbe allo stato attuale un aumento del valore di Stazza Nazionale, ma sappiamo che un aumento del valore di stazza nazionale comporta il ritiro della licenza di pesca.

È un'incongruenza... Ritengo che la soluzione possa essere che l'aumento dei volumi dovuto all'adeguamento al DL 271 non vada a variare il valore di stazza.

Molfetta - Il porto. Banchina Seminario (foto d'archivio).

Presentazione di un modello di Piano della Sicurezza

Cosimo Farinola
Direttore ASSOPESCA
Molfetta

Finalmente abbiamo una legge organica (D.L. 271/99), ma è nostra convinzione che questo strumento normativo, essenziale per la promozione della sicurezza e della salute dei lavoratori, sarà efficace solo se potrà essere reso applicabile.

È per questo che l'Associazione Armatori da Pesca di Molfetta, consapevole delle difficoltà e dei problemi che il Decreto Legislativo 271 pone, ha voluto dedicarsi alla lettura di questa norma studiandola e analizzando le varie situazioni operative.

Il lavoro è proseguito con l'elaborazione di un modello di piano per la sicurezza perfettamente aderente alla norma e rispettoso delle sue prescrizioni. Sono stati poi osservati sul campo i comportamenti dei lavoratori individuando le situazioni più pericolose. Da tale osservazione è scaturita la preparazione di manuali di informazione, di sussidi audiovisivi e di supporti multimediali.

Il legislatore vuole che queste informazioni vengano assicurate dall'armatore e dal comandante; ma quest'obbligo avrebbe dovuto vedere coinvolte le istituzioni, le organizzazioni, il mondo della ricerca.... in un lavoro sinergico per produrre strumenti adeguati alla sicurezza e alla salute a bordo delle navi da pesca.

Ing. Cosimo Altomare
Ingegnere navale

Sappiamo tutti che il momento in cui si può fare sicurezza è quello della progettazione. E tutti sappiamo quali sono i punti più pericolosi; sappiamo quali sono i rischi. Sappiamo pure come fare per eliminare i rischi. Però perché non si fa? C'è un solo motivo secondo me: la dimensione delle barche da pesca. Le statistiche dicono che nel nostro paese il 78% delle imbarcazioni ha stazza inferiore alle 10 tonnellate. Il 15% ha stazza compresa tra 10 e 50 tonnellate, il 5% tra 51 e 100 tonnellate e solo il 2% supera le 100 tonnellate. Vale a dire: soltanto in quelle barche che superano le 100 tonnellate si possono applicare questi dispositivi perché esiste lo spazio materiale per poterli fare. Quindi di fronte a questo dato statistico, la legge della sicurezza così come è non ha alcun senso.

Avv. Davide de Gennaro
Esperto di Diritto del Lavoro

Abbiamo affrontato l'esame del Decreto Legislativo 271/99 con una disponibilità d'animo che purtroppo è risultata mal riposta ... è una disciplina che in buona parte rischia di non essere applicabile per un verso, per quanto riguarda gli obblighi degli armatori o comunque dei soggetti coinvolti nel sistema di sicurezza, ma per altro verso rischia di non essere nemmeno applicabile sul piano della vigilanza e della sorveglianza.

Il kit "Sicurezza".

Cap. Simone Quaranta
Esperto procedure antincendio

Secondo l'ILO (International Labour Office) nel mondo muoiono per incidenti 24 mila pescatori all'anno.

A bordo si inciampa, si sbatte contro gli ostacoli, si rimane colpiti da oggetti; ci sono cause di incidenti legate al cattivo tempo, alla fatica e alla stanchezza, alla qualità tecnica della nave; c'è un uso improprio di attrezzi della pesca, non si usano i dispositivi di protezione individuale

Ma la principale causa di morte a bordo è l'errore umano. E sono problemi relativi alla formazione e all'informazione.

Dott. Vincenzo De Pinto
Medico del Lavoro

Durante le visite periodiche il protocollo di sorveglianza deve verificare il mantenimento dello stato di salute con accertamenti clinici specifici. Da ciò si evince il concetto di giudizio di idoneità che può essere espresso in: idoneo, non idoneo, non idoneo temporaneamente, idoneo parzialmente ed idoneo con prescrizione. Io contesto l'idoneità parziale.

Io non posso mettere un cardiopatico con 50% di idoneità a fare lavori di coperta o lavori in cucina o in macchina. Assolutamente! Quindi questa "idoneità parziale" è un discorso da eliminare per quanto riguarda i giudizi di idoneità alle mansioni di mare.

Cap. Francesco Mastropierro
Esperto di navigazione

La quasi totalità dei capitani ritiene che le apparecchiature elettroniche che hanno a bordo (GPS, radar, navigatore etc.), siano le uniche strumentazioni da adoperare per navigare. Non c'è niente di più sbagliato, di più contrario alla legge. Infatti l'articolo 143 della 435, cioè il regolamento per la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in mare, definisce queste apparecchiature come apparecchiature ausiliarie quindi non come apparecchiature principali. E questo non è l'unico motivo per cui ci si deve sempre attenere all'uso della bussola magnetica, della carta nautica, delle squadrette, del compasso etc. anche perché il programma di esame per il conseguimento dei titoli marittimi prevede il carteggio, l'uso della carta nautica, la lettura della stessa, l'uso delle squadrette, cioè i sistemi tradizionali che si adoperavano per navigare.

intervista flash

Delgado: Mi risponda velocemente. Che momento è questo per la pesca a Molfetta?
Farinola: Stiamo uscendo da una crisi... dovremmo modernizzare questo settore. È un momento di crescita e non dobbiamo adesso svalutare tutti gli sforzi che abbiamo fatto.
Delgado: Gli addetti alla pesca: in aumento o in diminuzione?
Farinola: Purtroppo c'è un regolamento comunitario che promuove l'uscita dalla pesca. Ciò vuol dire, purtroppo, portare le nostre comunità ai livelli della povertà. Noi non siamo convinti che lo sforzo di pesca si controlli promovendo l'uscita, ma con norme più certe, più chiare e più incentivanti. Teniamo presente che il guadagno dei pescatori è di un terzo, i due terzi vanno all'indotto: c'è da ribellarsi.
Delgado: Una domanda delicata: i giovani e la pesca?
Farinola: I giovani nella pesca, purtroppo, mancano. Forse dobbiamo pubblicizzare di più tra loro l'informazione sulla sicurezza. Stiamo andando verso i paesi terzi per avere occupazione. Dobbiamo, invece, stimolare i giovani ad avvicinarsi, anche perché le tecniche della pesca sono ormai avanzate e non ci sono più i pericoli di una volta.
Delgado: La flotta peschereccia?
Farinola: La flotta peschereccia di Molfetta è ancora consistente e vorremmo che così fosse per tutta la regione, perché la Regione Puglia vive dalla pesca.
Delgado: A proposito di Regione, quella nostra come si comporta?
Farinola: La nostra purtroppo è in grave ritardo nella pianificazione del settore pesca. In questo momento non c'è in Regione una efficiente struttura organizzativa. Non si sa chi deve gestire i bandi del prossimo Programma Operativo Regionale (POR). E devono smettere di essere assenti ai nostri momenti di confronto.
Delgado: Un'ultima domanda: che cosa vi aspettate dal Governo? Quale potrebbe essere un provvedimento di salvezza?
Farinola: Vorrei tanto che il Governo non lasciasse il decentramento in mani inesperte. Già l'agricoltura ha sofferto nella sua fase di decentramento.

Un libro verde sul futuro della pesca nell'UE

Luigi Campo

La Commissione europea ha aperto un dibattito sul futuro della Politica Comune della Pesca. In un ***libro verde*** è stato raccolto un pacchetto di opzioni sulle quali è possibile manifestare opinioni e avanzare proposte.

A quasi venti anni dai suoi inizi la Politica Comune della Pesca si trova dinanzi ad una grande sfida. Non essendo riuscita a realizzare l'obiettivo di uno sfruttamento sostenibile delle risorse alieutiche, dovrà cambiare rotta, intervenendo a livello biologico, economico e politico.

In tutto il mondo è diffusa una viva preoccupazione per lo stato disastroso in cui si trovano molti stok di pesci e per la sovraccapacità della flotta in un contesto di crescita della domanda di pesce. La fragilità economica del settore pesca deriva dal sovrainvestimento, dal rapido aumento dei costi e dalla riduzione delle risorse di base; tutto confluisce nella scarsa redditività e nel calo costante dell'occupazione. A livello politico i soggetti direttamente interessati non si sentono sufficientemente coinvolti ritenendo che non vi siano condizioni di parità nel rispetto delle norme e nel controllo della loro applicazione.

La Politica Comune della Pesca, proposta dal ***libro verde***, intende:

– assicurare la conservazione delle popolazioni ittiche più fragili e promuovere nel contempo la prosecuzione delle attività di pesca;

– promuovere l'ammodernamento dei mezzi di produzione limitando lo sforzo di pesca;

– assicurare la corretta attuazione delle misure di conservazione lasciando agli Stati membri ampie responsabilità in materia di controllo e di sanzioni;

– assicurare un reddito decente ai pescatori pur aprendo di necessità il mercato comunitario alle importazioni;

– acquisire diritti di pesca nelle acque di paesi terzi senza compromettere lo sfruttamento sostenibile delle risorse.

Un'attenzione particolare è rivolta alla pesca mediterranea. Il Mediterraneo infatti è una zona strategica che unisce paesi con un patrimonio culturale, religioso, etnico ed economico molto diverso. In questi paesi la pesca svolge un ruolo importante nell'economia. La ristrettezza, però, della piattaforma continentale spinge le piccole imbarcazioni, che costituiscono le flotti locali, nelle acque soggette alla giurisdizione degli Stati costieri accentuando le problematiche che attraversano la Politica Comune della Pesca.

Diversamente dalle politiche strutturali e di mercato, che sono state pienamente attuate, l'applicazione delle misure di conservazione e di gestione nel Mediterraneo è stata solo parziale.

Dall'inizio degli anni Novanta la Comunità ha preso una serie di iniziative per migliorare la gestione della pesca nel Mediterraneo intervenendo fra l'altro per armonizzare le misure tecniche, per accrescere la selettività degli attrezzi da pesca e rafforzare la cooperazione internazionale. Ora però si avverte la carenza di dati pertinenti su cui basare le decisioni da prendere, la carenza ancora di un controllo e di una sorveglianza efficaci ed infine l'assenza di cooperazione a livello internazionale con gli stati confinanti.

Franz Fischler, commissario europeo responsabile per l'agricoltura, lo sviluppo rurale e la pesca ha detto: "Non vi sono cure miracolose per i problemi che affliggono la gestione della pesca. È per questo che la Commissione desidera coinvolgere attivamente i diretti interessati nel dibattito su come migliorare la politica della pesca. Il loro coinvolgimento e la loro collaborazione sono di importanza cruciale per il successo della PCP."

Occorre allora intensificare i contatti tra pescatori ed esperti, al fine di rendere più trasparenti e credibili gli stessi pareri scientifici sui quali si devono fondare le misure da adottare.

La futura Politica Comune della Pesca ha bisogno di obiettivi chiari, coerenti e compatibili e il dibattito aperto con il ***libro verde*** è lo strumento originale quanto indispensabile per individuarli.

FRANZ FISCHLER è nato ad Absam (Austria) il 23 settembre 1946. Assistente universitario presso il Dipartimento della Pianificazione Agricola regionale nell'Istituto Gestione agricola di Vienna dal 1973 al 1979, ha ricoperto diversi incarichi dirigenziali presso la Camera di Agricoltura tirolese ed è stato Ministro Federale dell'Agricoltura e Foreste dal 1989 al 1994. Dal 1999 è membro della Commissione Europea, Responsabile dello Sviluppo Agricolo Rurale e della Pesca.

Rinnovato il CCNL della pesca marittima

Cosimo Farinola

Il 13 giugno u.s. si è concluso il negoziato per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro della pesca marittima.

Alla contrattazione hanno partecipato, da una parte la Federazione Nazionale delle Imprese di Pesca (FEDERPESCA) rappresentata dal suo Direttore Generale Dott. L. Giannini e da una delegazione delle marinerie locali e dall'altra dai Sindacati FAI-CISL, FLAI-CGIL, UILA-UIL e da una delegazione di lavoratori.

L'aspetto centrale ed innovativo dell'accordo è costituito dalla volontà dichiarata di assumere un "codice di condotta" finalizzato al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

– attuare una pesca responsabile per assicurare alle generazioni future un ambiente marino integro;

– valorizzare il risultato della pesca incrementando la qualità del pescato e la sicurezza alimentare;

– assicurare ai lavoratori un reddito adeguato e alle imprese la remunerazione adeguata del capitale investito.

Le parti hanno reciprocamente riconosciuto di essere i soggetti maggiormente rappresentativi delle imprese di pesca e dei lavoratori da esse dipendenti e, pertanto, si sono impegnate a ritenere il contratto rinnovato come l'unica ed esclusiva fonte contrattuale nei rapporti di lavoro della pesca marittima.

L'accordo, che accoglie gran parte delle richieste presentate dai sindacati dei lavoratori nella piattaforma rivendicativa, prevede, tra l'altro:

1. l'individuazione in ambito territoriale, ai fini della contrattazione di secondo livello, di una maggiorazione che premia la permanenza operativa a bordo. La maggiorazione è fissata sulla base di parametri individuati nelle giornate operative di pesca e in collegamento con il Minimo Monetario Garantito;

2. l'incremento del Minimo Monetario Garantito dal 1° luglio 2001 di L. 50.000 e di ulteriori L. 15.000 dal 1° gennaio 2002 a partire dal parametro 100 (mozzo);

3. aumento di L. 350.000 del Minimo Monetario Garantito del mese di settembre 2001, quale *una tantum* parametrata all'effettiva presenza a bordo della stessa nave nel periodo 1-1-2001 - 30-6-2001;

4. anticipazione a carattere mensile e fino al raggiungimento del 65% del MMG, qualora "la parte" risultasse inferiore al suddetto importo;

5. possibilità, a carattere individuale e facoltativo, di trasferire ad un Fondo una quota di TFR ai fini di una previdenza complementare.

Sono state rinviate ad un "tavolo congiunto permanente", da costituire al più presto, la definizione delle modalità idonee a dare regolamentazione a particolari aspetti riguardanti le rappresentanze sindacali, la sicurezza sul lavoro, nonché la normazione di cui alla recente legge di orientamento della Pesca.

Retribuzioni in lire ai fini del Minimo Monetario Garantito ed ai fini previdenziali dal 1° luglio 2001

Qualifiche	Parametro	Importo fisso	13^ e 14^	Ferie	Tfr	M.M.G. con TFR	M.M.G. senza TFR	Valore conv. ai fini prev.	Importo ai fini previdenziali
Costiera locale									
Comandante	115	1.233.807	268.635	156.703	139.292	**1.798.437**	**1.659.145**	378.000	2.037.145
Motorista/Capopesca									
Marinaio	101,5	1.088.969	244.495	142.622	126.775	**1.602.861**	**1.476.086**	378.000	1.854.086
Giovanotto	101	1.083.605	243.601	142.100	126.312	**1.595.618**	**1.469.306**	378.000	1.847.306
Mozzo	100	1.072.876	241.813	141.057	125.384	**1.581.130**	**1.455.746**	378.000	1.833.746
Costiera ravvicinata									
Comandante	129	1.384.010	293.668	171.307	152.272	**2.001.257**	**1.848.985**	378.000	2.226.985
Motorista/Capopesca									
Marinaio	115	1.233.807	268.635	156.703	139.292	**1.798.437**	**1.659.145**	378.000	2.037.145
Giovanotto	103	1.105.062	247.177	144.187	128.166	**1.624.592**	**1.496.426**	378.000	1.874.426
Mozzo	100	1.072.876	241.813	141.057	125.384	**1.581.130**	**1.455.746**	378.000	1.833.746
Mediterranea o di altura									
Comandante	143	1.534.213	318.702	185.910	165.253	**2.204.077**	**2.038.824**	378.000	2.416.824
Motorista/Capopesca									
Marinaio	129	1.384.010	293.668	171.307	152.272	**2.001.257**	**1.848.985**	378.000	2.226.985
Giovanotto	107	1.147.977	254.330	148.359	131.875	**1.682.540**	**1.550.666**	378.000	1.928.666
Mozzo	104	1.115.791	248.965	145.230	129.093	**1.639.079**	**1.509.986**	378.000	1.887.986

Retribuzioni in lire ai fini del Minimo Monetario Garantito ed ai fini previdenziali dal 1° gennaio 2002

Qualifiche	Parametro	Importo fisso	13^ e 14^	Ferie	Tfr	M.M.G. con TFR	M.M.G. senza TFR	Valore conv. ai fini prev.	Importo ai fini previdenziali
Costiera locale									
Comandante	115	1.251.057	271.510	158.381	140.783	**1.821.730**	**1.680.948**	378.000	2.058.948
Motorista/Capopesca									
Marinaio	101,5	1.104.194	247.032	144.102	128.091	**1.623.420**	**1.495.329**	378.000	1.873.329
Giovanotto	101	1.098.755	246.126	143.573	127.621	**1.616.075**	**1.488.454**	378.000	1.866.454
Mozzo	100	1.087.876	244.313	142.516	126.681	**1.601.385**	**1.474.704**	378.000	1.852.704
Costiera ravvicinata									
Comandante	129	1.403.360	296.893	173.188	153.945	**2.027.386**	**1.873.441**	378.000	2.251.441
Motorista/Capopesca									
Marinaio	115	1.251.057	271.510	158.381	140.783	**1.821.730**	**1.680.948**	378.000	2.058.948
Giovanotto	103	1.120.512	249.752	145.689	129.501	**1.645.454**	**1.515.953**	378.000	1.893.953
Mozzo	100	1.087.876	244.313	142.516	126.681	**1.601.385**	**1.474.704**	378.000	1.852.704
Mediterranea o di altura									
Comandante	143	1.555.663	322.277	187.995	167.107	**2.233.041**	**2.065.935**	378.000	2.443.935
Motorista/Capopesca									
Marinaio	129	1.403.360	296.893	173.188	153.945	**2.027.386**	**1.873.441**	378.000	2.251.441
Giovanotto	107	1.164.027	257.005	149.919	133.262	**1.704.213**	**1.570.951**	378.000	1.948.951
Mozzo	104	1.131.391	251.565	146.746	130.441	**1.660.144**	**1.529.703**	378.000	1.907.703

Ai caratisti e ai soci di società di armamento l'indennità di disoccupazione

Davide de Gennaro

Da più parti è stato sollevato il problema del mancato riconoscimento da parte dell'Inps del trattamento di disoccupazione in favore dei caratisti di motopesca e dei soci di società di armamento di motopesca, sul presupposto del difetto della natura subordinata della attività prestata a bordo da tali soggetti.

Per meglio inquadrare il problema occorre una valutazione preliminare della qualificazione giuridica spettante ai caratisti imbarcati sulla stessa nave di cui sono anche proprietari pro-quota.

A tal fine occorre tenere a mente che in materia di navigazione si ha una assoluta prevalenza della normativa speciale su quella generale, sicché il diritto civile troverà applicazione solo ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia.

Naturalmente tali considerazioni si riverberano sulla posizione giuridica dei soci della società esercente l'attività marittima e sulla disciplina afferente il rapporto di lavoro nautico.

In effetti, il carattere discriminante tra lavoro nautico e lavoro in generale è l'inserimento del prestatore di lavoro nell'organizzazione di bordo, con il conseguente assoggettamento alla gerarchia di bordo. Infatti tutte le persone che sono a bordo, in base agli artt. 186 e 809 cod. nav., sono soggette all'autorità del comandante della nave. Vige un rigoroso principio di gerarchia tra i vari componenti dell'equipaggio tale da conferire una chiara impronta pubblicistica a siffatti rapporti.

Conseguenza di ciò sarà pertanto che l'osservanza dei doveri che incombono al soggetto come componente dell'equipaggio è staccata e diversa dagli obblighi derivanti dal titolo contrattuale di partecipazione alla società di armamento. Alla luce di tali osservazioni, si deve considerare come la posizione del socio, una volta che sia a bordo della nave, è perfettamente equiparabile a quella degli altri membri dell'equipaggio: egli sarà dunque tenuto a prestare obbedienza ai superiori e ad uniformarsi alle loro istruzioni per il servizio e la disciplina di bordo (art. 187 1° comma e art. 810 cod. nav.).

Tale premessa di carattere generale è propedeutica all'esame delle questioni più specifiche, oggetto della nostra analisi.

Va rilevato che le dispute dottrinali circa l'ammissibilità di un rapporto di lavoro dipendente in capo ai caratisti armatori è ormai superata. Il Ministro del Lavoro e della previdenza sociale ha emanato alcuni provvedimenti am-

(continua a pag. 14)

Il pesce nell'alimentazione umana

Amleto D'Amicis
Epidemiologo nutrizionista

Gli studi scientifici a sostegno degli effetti benefici di un'alimentazione più ricca di pesce sono sempre più numerosi. Dalla riscoperta della Dieta Mediterranea, basata appunto sui prodotti della terra e del mare Mediterraneo, agli studi di Sinclair sugli esquimesi, oggi Inuit notoriamente forti consumatori di pesci, alle osservazioni sui popoli dell'Estremo Oriente, consumatori di pesce come i giapponesi, e ai più recenti studi epidemiologici sui rapporti tra alimentazione e salute, è derivata una gran messe di dati sul ruolo protettivo di un'alimentazione, più ricca di pesce, nei confronti di malattie tipiche della società moderna come quelle cardiovascolari e il cancro.

I principi nutritivi del pesce sono numerosi e di alta qualità. Le proteine sono molte ed hanno un elevato valore biologico. I grassi sono pochi ma di natura insatura, i più indicati per prevenire e combattere il colesterolo, tra questi emergono quelli della serie omega-3 e omega-6 essenziali per il nostro organismo in quanto precursori di importantissime strutture cellulari e del sistema nervoso. I sali minerali come il ferro, il calcio, lo zinco, il fosforo, sono fondamentali per una moltitudine di funzioni fisiologiche e lo iodio fondamentale per gli ormoni tiroidei (ancora oggi in Italia esistono numerose sacche di popolazione adolescenziale con forti carenze di iodio). Infine ci sono le vitamine come la Niacina e la vitamina A. Il pesce ha poco tessuto connettivo e ciò lo rende più digeribile rispetto alle carni degli animali terrestri e volatili. In media 2 ore di permanenza nello stomaco rispetto alle 3-5 ore della carne e per questo è molto indicato nei bambini. Le sue caratteristiche nutrizionali il pesce le acquisisce muovendosi e nutrendosi liberamente nei pascoli marini. Infatti il pesce selvaggio (pescato) ha una composizione bromatologica diversa da quello allevato. È più ricco di proteine, molto più povero di grassi e con una diversa consistenza perché cresce più lentamente.

Un maggior consumo di pesce è auspicabile per i molti aspetti descritti ma può risultare utile anche per nutrire adeguatamente l'organismo senza fornire troppe calorie. Oggi, in Italia, con lo stile di vita sedentario abbiamo più bisogno di nutrienti non energetici che di quelli energetici, come appunto i grassi. Con il pesce, quindi, si può bilanciare meglio una dieta con meno calorie e ancor meglio risulta se si consuma il pesce selvaggio, più magro.

Lungomare di Bari, 1998 - La bancarella del pesce (foto Tani Scanni).

Da pagina 4

Convegno a Molfetta

Stefano Mantegazza, Segretario Generale della UILA-UIL.

La presentazione del modello di piano della sicurezza è stato introdotta dal Dott. Cosimo Farinola, Direttore dell'Assopesca di Molfetta, che ha evidenziato l'importanza e il ruolo attivo delle Associazioni di Categoria, nella fase organizzativa e di sviluppo della sicurezza a bordo delle navi da pesca. È infatti decisivo un corretto e proficuo dialogo sociale per armonizzare le esigenze di tutela della salute e della vita umana con quelle dell'attività economica.

I materiali prodotti, ha proseguito il dott. Farinola, sono stati realizzati da un gruppo di esperti, che, analizzati i Decreti Legislativi 271 e 298 del 1999, hanno individuato le situazioni che si vivono quotidianamente sui pescherecci, ne hanno analizzato i rischi che l'equipaggio corre e hanno indicato le più opportune misure di prevenzione e protezione.

Sono quindi intervenuti i singoli esperti: l'avv. Davide de Gennaro, esperto di Diritto del Lavoro, l'ingegnere navale Cosimo Altomare, il capitano Simone Quaranta, esperto di Procedure Antincendio e Sicurezza, il comandante ing. Francesco Mastropierro, esperto di navigazione e il Dott. Vincenzo de Pinto, Medico del Lavoro.

Da pagina 12

Ai caratisti e ai soci...

ministrativi con i quali ha sostanzialmente equiparato la figura del caratista imbarcato a quella del lavoratore dipendente.

I caratisti armatori, in effetti, in quanto membri di equipaggio sono lavoratori dipendenti poiché sono tenuti al versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali, nella stessa misura già prevista per gli altri membri. Naturalmente si presuppone che essi svolgano la prestazione lavorativa secondo il libretto di navigazione e che siano ricompresi nel ruolo di equipaggio.

A seguito di tale indicazione, l'INPS, con circolare n. 232 del 1 ottobre 1992, ha riconosciuto il beneficio degli sgravi ai caratisti armatori in quanto inseriti nel regime delle assicurazioni obbligatorie dei lavoratori dipendenti.

Successivamente, con circolare n.61 del 16 marzo 1999, si è pervenuti all'estensione anche ai caratisti armatori dell'assegno per il nucleo familiare.

D'altro canto, la giurisprudenza ormai dominante riconosce che non vi sia alcun impedimento al fatto che il socio-armatore presti la propria attività sulla medesima nave da lui armata, come lavoratore dipendente. Dal momento in cui egli è a bordo, sarà soggetto solo ed esclusivamente al potere gerarchico del comandante, a nulla rilevando la sua qualità privatistica di socio e/o amministratore della società esercente la gestione del medesimo Motopesca, proprio in ragione della specialità del rapporto di lavoro nautico in precedenza illustrato.

Queste considerazioni giuridiche, frutto di una interpretazione sistematica delle norme vigenti in materia di diritto della navigazione e di quelle di natura civilistica, fungono da supporto in un discorso più ampio. Primo fra tutti quello concernente la spettanza dei contributi di disoccupazione ai caratisti ed ai soci di società armatrice imbarcati in posizione paritaria rispetto agli altri lavoratori subordinati imbarcati sulla stessa nave. Ciò che conta è in definitiva l'esistenza di un rapporto di lavoro subordinato, inteso come assoggettamento al potere direttivo, di controllo e disciplinare del comandante. A maggior ragione, il ragionamento che precede sarà applicabile a quelle attività marittime gestite da società di diritto. In base alla legge 23.12.96 n. 662 molte società di fatto operanti nel settore della pesca sono state regolarizzate, dando vita per lo più a società in nome collettivo. Ne è conseguito, inevitabilmente, una netta distinzione tra la proprietà del Motopesca che rimaneva in capo agli originari caratisti, e la gestione dello stesso, conferita dai soci-proprietari alla società. È lapalissiano che con questa nuova struttura societaria le due figure di soci-proprietari della nave e soci-lavoratori subordinati a bordo della nave medesima sono ulteriormente separate. Il rapporto di lavoro subordinato si instaura con la società esercente l'attività della pesca e non con i proprietari, i quali ne rimangono invece estranei.

Tant'è vero che la giurisprudenza ormai costante ritiene perfettamente legittimo e compatibile il rapporto di lavoro subordinato tra socio e società sia di persone che di capitali, non essendo di alcun ostacolo la posizione giuridica di socio. Non solo ma si è perfino riconosciuta la compatibilità della qualità di amministratore di una società di capitali con la qualifica di lavoratore subordinato, salvo l'ipotesi in cui si tratti di amministratore unico.

In conclusione, alla luce di tutta l'elaborazione giurisprudenziale susseguitasi negli anni, si deve ritenere che nulla osti alla contemporanea esistenza di un rapporto organico e di un rapporto di lavoro nel medesimo periodo, tra i medesimi soggetti, ove si accerti in concreto l'assoggettamento del socio a effettivo potere di supremazia gerarchica e disciplinare e, in particolare, laddove si tratti di rapporto di lavoro nautico.

Ne discenderà un'inevitabile equiparazione di trattamento dei soggetti che rivestono una duplice qualifica all'interno della società esercente l'attività della pesca e di coloro che sono unicamente imbarcati come lavoratori subordinati, anche per ciò che concerne il riconoscimento del trattamento di disoccupazione, riconosciuto ai secondi ed erroneamente negato ai primi.

A cura dell'Ufficio Stampa e Documentazione Centro Servizi Assopesca - Molfetta

mediterraneo

Iniziativa Adriatica e Ionica

Nei giorni 24 e 25 maggio u.s. si è tenuta a Spalato, organizzata dalla Camera dell'Economia croata, una tavola rotonda a livello governativo su "Economia, Turismo e collaborazione tra MPI". Agli incontri bilaterali hanno aderito le aziende che operano nei settori del commercio della carta, nella produzione della birra, nella trasformazione alimentare, nella pesca, nella lavorazione del legno, nell'industria metallurgica e meccanica.

È stata affermata l'importanza strategica della collaborazione economica nei vari settori dell'industria ed è stata richiamata l'importanza dei progetti di partenariato tra gli organismi rappresentativi delle MPI. Si intende sviluppare la comunicazione telematica, per lo scambio delle informazioni e per la formazione e l'assistenza tecnica.

Incubo in Adriatico

Un sottomarino americano ha pericolosamente bloccato l'attività di pesca che il peschereccio "San Pietro" della marineria di Monopoli (Bari) stava compiendo a 14 miglia dalla costa brindisina, in acque internazionali.

Nelle ore pomeridiane del 14 giugno scorso, il "San Pietro", che aveva calato le reti in normale battuta di pesca, ha subito uno strattone che ha compromesso gravemente la sua stabilità fino a rischiare l'affondamento. Il cedimento dei cavi ha evitato il peggio.

Il sommergibile che ha agganciato le reti è un "NR1", il più piccolo della classe dei battelli a propulsione nucleare. È lungo 45 metri ed è utilizzato dalla US Navy per ricerche di vario tipo sul fondo marino.

I mari italiani sono, ormai, un incubo per i pescatori, che oltre a temere i rischi derivanti dai fondali disseminati di ordigni bellici, devono evitare i pericoli ancora più insidiosi connessi alla presenza, ormai molto frequente, di sommergibili in azione nelle zone operative di pesca.

L'Assopesca Molfetta ha tenuto presenti questi particolari rischi che si corrono pescando in Adriatico e sta divulgando, nell'ambito del progetto Sicurezza, i manuali d'informazione che suggeriscono i comportamenti più corretti per superare i rischi connessi alla navigazione in genere e in particolare nel ritrovamento di ordigni bellici.

sicurezza del lavoro

Seminario di divulgazione a Sciacca

La volontà di offrire agli armatori e ai lavoratori della marineria di Sciacca la possibilità di acquisire informazioni più precise in ordine alla sicurezza a bordo delle navi da pesca, ha suggerito ai dirigenti delle due locali Cooperative fra pescatori, la realizzazione di un incontro con lo staff di esperti che ha preparato il pacchetto multimediale presentato nel Convegno Nazionale di Molfetta.

La marineria di Sciacca conta circa 120 motopescherecci di tonnellaggio tra 40 e 150 di stazza lorda, che pescano con reti a strascico per la cattura di gamberi rosa, merluzzi e triglie, con reti a ciancialo e volanti per la cattura del pesce azzurro; 40 piccole imbarcazioni sono dedite alla pesca con tramagli e palangari per la cattura del pesce spada e del pesce sciabola.

Il pescato viene venduto in piccola quantità agli acquirenti locali e in massima parte alle piccole industrie conserviere.

In questo contesto lavorativo la sicurezza e la salute a bordo dei pescherecci e delle piccole imbarcazioni è un fattore che non poteva essere trascurato. L'Assopesca Molfetta ha raccolto l'invito dei dirigenti delle cooperative di Sciacca e ha organizzato un Seminario di Divulgazione dei contenuti del pacchetto multimediale sulla sicurezza.

Nella sala congressi del Convento San Francesco, il 19 maggio 2001, un folto gruppo di armatori e pescatori di Sciacca si è riunito per un confronto con lo staff molfettese, che è stato presentato dal Consigliere federpesca Gaspare Giaratano. I lavori sono stati introdotti dal cap Biagio de Candia, presidente sindacato mediterraneo. È seguita la relazione del Direttore Assopesca Cosimo Farinola, che ha presentato il modello di piano di sicurezza. I tecnici hanno analizzato l'attività di navigazione marittima (Cap. Francesco Mastropierro), gli aspetti strutturali della nave (Ing. Cosimo Altomare), aspetti giuridici e legali dei D. Lgs. 271/99 e 298/99 (Avv. Davide de Gennaro) e l'importanza della formazione nella sicurezza del lavoro (Prof. Francesco Gesmundo).

Al termine dei lavori le imprese di pesca presenti hanno ricevuto una copia del materiale multimediale.

SEMINARI DI DIVULGAZIONE

Il Centro Servizi Assopesca Molfetta, nel periodo di interruzione tecnica della pesca, organizza i seguenti Seminari di divulgazione aperti agli armatori e ai capitani delle navi da pesca:

- Progetto pilota sulle nuove tecnologie di commercializzazione (Nuovi processi di preparazione del pescato - Commercio telematico).
- Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale (D. Lgs. 272/99).
- Consulenza e formazione a distanza.
- Regolamento Comunitario n. 2847/93. Regime di controllo applicabile nell'ambito della politica comune della pesca (Blu Box e Giornale di pesca).

Informazioni: Centro Servizi Assopesca Molfetta tel. e fax: 080.3387900

Le foto di Tani Scanni

In copertina: *Il Faro*, Molfetta 1995.
A p. 13: *La bancarella del pesce*, Bari 1998.

Le immagini di Tani Scanni fanno parte di uno studio grafico-antropologico che, iniziato negli anni novanta, dispone attualmente di un archivio di oltre 13.000 foto.
Tani Scanni ha esposto in una personale itinerante intitolata «*E le onde stanno a guardare*», che ha fatto sosta in diverse città costiere della provincia di Bari, luoghi delle sue riprese fotografiche.
Alcune foto dell'archivio di Tani Scanni sono state pubblicate in «iconografia sacra ispirata al mare» edito dalla Fondazione Ammiraglio Michelagnoli di Taranto per il Giubileo 2000.

Infoline: 339-1407451
E-mail: taniscanni@ciaoweb.it