



Piano del Mare – Audizione sul tema “Lavoro marittimo” – 4.6.2024

Il Piano del Mare prefigura diverse linee strategiche volte a valorizzare il lavoro marittimo sotto profili essenziali avendo cura, assai meritoriamente, di evidenziare e valorizzare quella specialità del settore che giustifica una disciplina dedicata, speciale e autonoma, la cui rilevanza sistematica è stata anche di recente confermata dalla Corte costituzionale (sent. 13 luglio 2023 n. 143) seppure a proposito di questione relativa al lavoro aeronautico (i cui caratteri di specialità sono certamente meno marcati rispetto al modello marittimo).

Con riguardo alle linee di azione indicate nel Piano, possono essere formulati i seguenti brevissimi rilievi.

a) *Complessiva semplificazione, la digitalizzazione dell’anagrafe della gente di mare, e profondo aggiornamento della regolamentazione del lavoro a bordo.*

Il trasporto marittimo di passeggeri e di merci, e le attività di navigazione non direttamente riconducibili al trasporto inteso in senso commerciale (pesca, diporto, posa di cavi, rilievi, soccorso, ecc.), rappresenta un settore in progressiva rapida evoluzione sotto il profilo della sostenibilità operativa, economica, tecnologica, ambientale e sociale.

Nell’ambito della generale riforma dei servizi amministrativi verso la transizione digitale, le logiche di semplificazione e razionalizzazione impongono procedure snelle, dematerializzate, accessibili, veloci. Il progresso passa inevitabilmente per queste tappe, anche e soprattutto nel settore in questione. La prossima definitiva attuazione della EMSWe - *European Maritime Single Window Environment* (Reg. UE 1239/2019; d.l. 121/2021 convertito dalla l. n. 156/2021; d.m. n.209 del 30/08/23), da realizzarsi entro il 2025, ne è conferma. Tra le finalità di tale disciplina vi è quella di facilitare il trasporto marittimo e ridurre il carico amministrativo agli operatori marittimi, migliorare la



competitività ed efficienza del settore e migliorare le condizioni di lavoro degli equipaggi, attraverso ulteriore semplificazione ed armonizzazione delle procedure di trasmissione delle informazioni. Il ciclo nave viene inteso nella sua unitarietà per rendere, mediante l'interoperabilità dei diversi sistemi informatici in uso ad amministrazioni diverse per l'assolvimento dei diversi compiti informativi e dichiarativi, quanto più produttiva possibile l'attività della nave, degli operatori e delle amministrazioni coinvolte e l'impatto dell'esercizio della nave nei diversi contesti di riferimento.

Anche molte procedure in materia di lavoro marittimo oggi affidate a strumenti e regole del tutto superati, andrebbero convertite in processi operativi con caratteristiche simili. La digitalizzazione di buona parte della documentazione di bordo, con conseguenti procedure di imbarco, sbarco e trasbordo dei marittimi più rapide che eliminano il ricorso alle annotazioni cartacee; l'istituzione di una anagrafe digitale e unica della Gente di mare.

Il tema però deve essere necessariamente integrato con quello della interoperabilità delle soluzioni specifiche per il lavoro marittimo con quelle che attengono al settore della previdenza sociale (INPS) ed anche con quelle più strettamente connesse all'impiego operativo della nave che presuppone sistemi, come il PMIS (che confluisce nella EMSWe), le cui formalità di adempimento pretendono la disponibilità di dati tra i quali, anche quelli relativi, all'equipaggio (crew list, assicurazione equipaggi, ruolo d'equipaggio).

b) Valorizzazione della componente tecnica-professionale

La realizzazione di tale obiettivo non può prescindere dal presupposto di una base formativa comune, suscettibile ovviamente di ulteriore specializzazione per ciascuna tipologia di professionalità, ma che al livello di base possa prescindere dalla tipologia di impiego del marittimo, di nave, di navigazione di volta in volta considerati. Non contraddice questa impostazione l'introduzione di una disciplina di maggior favore



introdotta per l'istruzione e la formazione dei marittimi impiegati su unità adibite esclusivamente ai viaggi costieri [titoli nazionali per la navigazione costiera che soddisfino i requisiti della sez. A/1-3 del codice STCW (art. 8 d. lgs. 71/2015)].

Sotto questo aspetto un accenno merita il tema della formazione e delle relative certificazioni dei marittimi imbarcati su navi destinate a “navigare in sheltered waters”, in acque ad esse adiacenti o in acque in cui si applicano regolamenti portuali. In relazione a questi ultimi, sia la Convenzione MLC 2006 che la STCW 1978, i cui recenti emendamenti sono stati recepiti nella direttiva UE 2019/1159 (attuata con d. lgs. 8 novembre 2021, n. 194), escludono la loro applicabilità, che infatti è riservata solo alle *seagoing vessels* (navi adibite alla navigazione marittima). In questo caso, in mancanza di una definizione condivisa a livello uniforme della fisionomia di tali ambiti (pur auspicata dalla legge di delegazione europea n. 53/2021 che infatti prescrive al legislatore italiano di elaborarne una definizione il più possibile coerente con quelle di altri Stati membri, tale da non penalizzare i lavoratori marittimi), diviene importante l'intervento del legislatore nazionale al quale di fatto viene affidato il compito, attraverso questa determinazione (in Italia, la nuova lettera “qqq ter” dell'art. 2 del d. lgs. 71/2015, secondo la quale per acque protette si intende la zona di mare antistante le coste nazionali dove le navi non adibite a navigazione marittima effettuano esclusivamente navigazione entro determinati limiti operativi), di stabilire la sfera di applicazione di alcuni rilevanti aspetti della MLC e STCW che, tuttavia, si auspica debba essere la più estesa possibile. In altri termini, lo spirito della disciplina presupporrebbe un ambito di applicazione quanto mai ampio; quindi, si impone che i singoli Stati assicurino che le misure e le tutele previste vengano ricevute dai marittimi secondo una logica di estensione orizzontale non restrittiva che dovrebbe porre in secondo piano le caratteristiche e dalle dimensioni della nave (elementi che, al contrario, rilevano in altri contesti come, ad esempio, nel d. lgs. 45/2000 di attuazione della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, che però eccettua le navi e le unità che operano esclusivamente nelle aree portuali). Un chiarimento sul punto preverrebbe problemi



applicativi che pure potenzialmente possono sopravvivere alla definizione di “acque protette” con riguardo, ad esempio, al personale impiegato a bordo di unità adibite a servizi portuali, quali il rimorchio, per le quali non si rinviene quella relazione “esclusiva” con la limitatezza dell’ambito geografico di riferimento delle “acque protette” (ben potendo le medesime essere impiegate fuori dalle difese foranee del porto, in altura o per operazioni di soccorso al di fuori delle acque portuali ex art. 70 c. nav.).

Ciò contribuirebbe al raggiungimento di un obiettivo fondamentale della politica comune dei trasporti nel settore marittimo, enunciato dalle premesse della direttiva (UE) 2019/1159, ossia *“facilitare la circolazione della gente di mare all’interno dell’Unione. Tale circolazione contribuisce, tra l’altro, a rendere il settore del trasporto marittimo dell’Unione attrattivo per le future generazioni, evitando così una situazione in cui il settore marittimo europeo si trovi a fronteggiare una carenza di personale competente dotato di giusta combinazione di capacità e competenze”*. Quest’ultimo tema è strettamente connesso a quello che segue al quale il Piano del mare correttamente riconduce rilevanza essenziale.

c) *Maggiore attenzione ai percorsi divulgativi e formativi volti all’accesso alle professioni marittime e della pesca.*

A questo riguardo, il rafforzamento dei percorsi formativi attraverso la valorizzazione di realtà educative virtuose è adeguatamente definito nel Piano. In sede applicativa andrebbero tuttavia ulteriormente valorizzati tutti quegli accorgimenti che potrebbero essere funzionali ad avvicinare gli studenti, anche durante i percorsi universitari, alle c.d. “professioni blu” che non coincidono integralmente con il lavoro marittimo.

Anche i processi connessi alla transizione ecologica previsti dagli obiettivi di “Agenda 2030” dell’ONU e dal “Green Deal” Europeo costituiscono elementi che impongono nuove specializzazioni di mestieri e professioni.

Il rapporto tra ITS e corsi di laurea professionalizzanti è essenziale.



Stimolare interessi, suscitare le curiosità, dare l'opportunità di conoscere mediante una stretta relazione tra università e realtà operative anche in quei settori umanistici, come le materie giuridiche, che con il mare hanno relazioni antichissime. La valorizzazione degli insegnamenti di diritto della navigazione, diritto dei trasporti, delle infrastrutture e della logistica nelle classi dei corsi di laurea e dei corsi di laurea magistrale e nei relativi ordinamenti didattici diviene essenziale e quindi fortemente auspicabile.

d) Coordinare la disciplina generale in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori con la normativa di settore del lavoro marittimo e portuale.

Al fine di perseguire l'obiettivo del miglioramento delle condizioni di vita a bordo, tenendo conto delle specificità del settore del lavoro marittimo e dei diversi ambienti di lavoro, sarebbe auspicabile che si intervenisse a dare finalmente attuazione all'art. 3, co. 2, ult. periodo, d.lgs. 81/2008, che prescriveva l'emanazione di decreti interministeriali volti a coordinare la disciplina generale in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori con la normativa di settore inerente le attività lavorative a bordo delle navi, in ambito portuale e per il settore delle navi da pesca.

Roma, 31 maggio 2024

Prof. Ilario Alvino
Ordinario di Diritto del lavoro
Sapienza Università di Roma
Dipartimento di Scienze Giuridiche

Prof. Alessandro Zamponi
Ordinario di Diritto della navigazione
Sapienza Università di Roma
Dipartimento di Scienze Giuridiche