



**FEDERMANAGER**  
**U.S.C.L.A.C./U.N.C.D.I.M./S.M.A.C.D.**

[www.usclac.it](http://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

Audizione Efferente al tema: Lavoro Marittimo del giorno 4 giugno 2024  
Intervento del Comandante Nicola Corradino Vice Presidente USCLAC

### **Deflagging**

Secondo dati delle Associazioni Armatoriali la parte della flotta che fa capo ad Armatori Italiani ma che batte bandiere estere ha raggiunto il 40,83 % rispetto al 36,43 del 2021.

La scelta di registrare le navi all'estero non ricade su bandiere di comodo, bensì su bandiere europee inserite nella *white list* come Malta, Cipro o Portogallo. Questa scelta è in gran parte dovuta alla nostra burocrazia. Questi Paesi, infatti, garantiscono una burocrazia semplice, moderna e digitalizzata che, pur rispettando tutte le norme internazionali, non è percepita come un impedimento, ma come supporto all'industria armatoriale. Anche se il Registro Internazionale italiano è fiscalmente attrattivo, il peso burocratico ne annulla i benefici. Il mercato marittimo è globale e la concorrenza si sviluppa attraverso l'innovazione e la qualità dei servizi. La bandiera italiana con il suo fardello burocratico *novecentesco*, non può competere con un settore marittimo in continua evoluzione.

### **Professioni del Mare**

Dal punto di vista occupazionale, siamo molto preoccupati per la perdita di posti di lavoro che un abbandono generalizzato della bandiera nazionale inevitabilmente comporta. Questi posti di lavoro non riguardano solo i marittimi, ma anche coloro che sono impiegati nell'indotto dell'industria armatoriale, come il personale amministrativo, i lavoratori impiegati nella cantieristica e nella manutenzione. Inoltre l'impoverimento occupazionale influisce negativamente sulla capacità del Paese di produrre know-how tecnologico, a causa dell'inevitabile migrazione di risorse all'estero.

È evidente che il gap burocratico che costringe lo shipping nazionale ad abbandonare la bandiera italiana ha un impatto anche sulla normativa che disciplina l'accesso alle professioni del mare. Tale normativa si basa su percorsi professionali non più esistenti o requisiti eccessivamente onerosi, e si aggiunge a un sistema di collocamento della Gente di Mare anacronistico e non più adeguato ad assolvere lo scopo di far incontrare domanda e offerta. Superare queste barriere burocratiche è essenziale in un momento in cui l'Armamento si confronta con l'industria 4.0 per avere personale professionalmente adeguato alle sfide tecnologiche attuali.

## **Adeguamento professionale degli equipaggi.**

L'evoluzione tecnologica che ha investito il sistema dei traffici via mare a partire dagli anni '80 ha inciso profondamente sulle professionalità di bordo. È evidente che le competenze professionali degli equipaggi odierni sono molto diverse da quelle richieste ai marittimi di 50 anni fa, eppure le tabelle di armamento delle navi non sono cambiate. Questo ha comportato un maggior carico di lavoro concentrato sugli ufficiali, sul comandante e sul direttore di macchina che assicurano non solo la gestione nave e la conduzione, ma anche l'operatività. Inoltre, il percorso formativo di alcune figure professionali, quali sottoufficiali e comuni è ormai inadeguato ponendoli fuori mercato e costringendo gli armatori a ricorrere a personale non italiano che meglio risponde alle necessità della nave. Non si dimentichi che le navi sono gli unici centri di profitto di una società armatoriale che riesce a stare sul mercato soltanto se la nave performa in qualità e sicurezza. Qualità e sicurezza che viene prodotta in larga misura a bordo. A questo scopo è cruciale abbassare l'età media del personale per avere equipaggi resilienti e in grado di adeguarsi rapidamente ai cambiamenti.

## **Lavoro usurante**

L'età media degli equipaggi negli anni '70 era molto bassa. Il lavoro del mare era visto, specialmente per gli ufficiali e le figure apicali, come un periodo di formazione professionale fondamentale per poi ricollocarsi nell'industria marittima a terra. In passato, un quarantenne con quindici/venti anni di esperienza in mare trovava facilmente collocazione nelle società armatoriali o nella portualità ed era comunque raro trovare a bordo marittimi sessantenni. Oggi, l'innalzamento dell'età media degli equipaggi è dovuto anche al non riconoscimento del lavoro marittimo come "attività usurante". I marittimi erano inseriti nel decreto legislativo nr 374 del 1993 nell'allegato A che menziona "Marittimi imbarcati a bordo", ma successivamente esclusi dal decreto del Ministero del Lavoro n. 208 del 1999 e dal decreto legislativo nr.67/2011 che ne conferma l'esclusione.

Uno degli aspetti considerati per valutare se un lavoro può essere definito usurante è il livello di stress e di fatica.

Diversi elementi contribuiscono allo stress e alla fatica del lavoro marittimo, come la solitudine, la multietnicità degli equipaggi, i disturbi del sonno e la fatica fisica e mentale prolungata.

Nonostante che vi sia in materia un'ampia letteratura sia italiana che straniera (vedi riferimenti), lo stress e la fatica non sono mai stati presi in considerazione nella valutazione dell'età pensionabile del marittimo.

## **Riferimenti**

- CIRM NEWS n. 67 marzo-luglio 2018
- US COAST GUARD "Proceedings Vol. 77 n. 2 2020 "Mariner's health and wellness"

- Seafarers Fatigue. Conclusion of the way forward (in contemporary ergonomics 2008 ed. Bust-Taylor and Francis pp 607-612)
- International Maritime Lecturer Association 23rd Conference Durban luglio 2012 pp 129-139
- IMO Guidelines on fatigue
- Androskiene 2016 Poor sleep, Anxiety, Depression and other Occupational Risks in Seafarers population. The International Journal of Marine Navigation and Safety of Sea Transportation 10(1):19-26

Elenchiamo qui di seguito gli elementi che causano l'innalzamento dei livelli di stress e fatica:

Innanzitutto, è importante sottolineare che il Marittimo **vive (vive)** sul luogo di lavoro per tutta la durata dell'imbarco. Alterna periodi di lavoro a periodi di riposo che possono essere interrotti in qualsiasi momento in caso di emergenza. Considerando che mediamente, durante la sua carriera, un marittimo trascorre circa 25 anni a bordo significa che per 25 anni vive costantemente sul luogo di lavoro.

Da questa situazione derivano alcuni fattori che influenzano negativamente la salute del navigante:

1. **Solitudine:** La gente di mare rappresenta uno dei gruppi di lavoratori più isolati. L'isolamento sociale, ovvero la mancanza di rapporti sociali, è una delle principali cause di problemi psicologici e ha probabilmente contribuito alla forte diminuzione del numero dei marittimi italiani attualmente impiegati. La solitudine è anche associata alla distanza dalla famiglia per lunghi periodi di tempo. Alcuni sondaggi a campione hanno evidenziato che circa il 60% dei marittimi considera la lunga separazione dalla famiglia come il principale fattore di stress a bordo.
2. **Multietnicità:** L'aumento della vulnerabilità allo stress sul posto di lavoro è collegato anche ai rapporti sociali fra i vari membri dell'equipaggio. Gli equipaggi composti da persone di diverse nazionalità, lingue, religioni e culture sono più propensi all'isolamento. Nonostante le attività di "*team building*", il livello di stress inevitabilmente aumenta.
3. **Disturbi del sonno:** Dormire in un letto su una nave che rolla e beccheggia, con forti vibrazioni allo scafo, è un'esperienza che compromette l'equilibrio di qualsiasi persona. Se a questo si aggiunge la compromissione del "*ritmo circadiano*", per cui spesso il marittimo è costretto a stare sveglio quando dovrebbe dormire e viceversa, si crea una situazione di fatica e stress irreversibile.
4. **Fatigue:** A bordo di una nave bisogna fronteggiare sia la fatica fisica che la fatica da attenzione necessaria per navigare in sicurezza. Uno studio dell'ITF (International Transport Workers' Federation) dal titolo "*Seafarers Fatigue: Wake up to the Danger*" rivela che un quarto del campione ha dichiarato di aver lavorato in media più di 80 ore a settimana.

Noi riteniamo che il lavoro marittimo rientri strettamente nei parametri del lavoro usurante definiti per tutti i lavoratori ma sappiamo certamente che la specificità di tale lavoro

richiederebbe una attenzione particolare soprattutto considerando l'importanza che esso riveste nell'economia nazionale.

### **Marittimi. Cittadini diversi**

- Diritto al voto: Negato. Il personale imbarcato non ha diritto di voto se la nave non si trova in porto italiano, nel qual caso, superate le procedure burocratiche, il marittimo può recarsi a votare in un seggio prestabilito della città ospitante.
- Accesso alla pubblica distinzione Onorifica: Negata
- Accesso alle medaglie di lunga navigazione. Possibile sulla carta ma nella realtà è negato. (Per entrare in possesso della medaglia passano decenni).
- Accesso ai contributi per adeguamento professionale: Negato

Ci auguriamo che queste riflessioni vengano prese in debita considerazione per migliorare le condizioni dei marittimi e rafforzare la competitività del nostro settore marittimo.

**U.S.C.L.A.C./U.N.C.Di.M./S.M.A.C.D.**

**Il Presidente**



Com.te Claudio Tomei