



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

Prot. n. 33490

Genova, 3 Marzo 2015

Al Presidente del Consiglio
Dott. Matteo Renzi
presidente@pec.governo.it

c.c.
Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali
Sig. Giuliano Poletti
gabinettoministro@mailcert.lavoro.gov.it

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
On.le Maurizio Lupi
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Onorevole Signor Presidente,

Ci permettiamo di sottoporre alla Sua attenzione il tema fondamentale per la categoria dei Lavoratori Marittimi: una categoria numerosa, che ha rappresentato in passato e rappresenta ancora oggi con orgoglio e professionalità l'Italia in ogni mare del mondo. Una categoria, tuttavia, negli ultimi anni bistrattata e discriminata rispetto ad altri lavoratori, in un generale oblio da parte del legislatore e degli amministratori pubblici, dell'economia marittima e mercantile italiana.

Infatti, le recenti modifiche alla normativa che regola il diritto di accesso alla pensione hanno eguagliato i lavoratori marittimi alla generalità dei lavoratori.

Negli anni a seguire il varo della Legge 26 luglio 1984, n. 413, di riordino del sistema pensionistico dei lavoratori marittimi, è insorta la necessità di stabilire un limite di età minimo per l'accesso alla pensione di vecchiaia ordinaria per i Lavoratori tutti facendovi rientrare anche i Marittimi.

Non può sfuggire a nessuno che ipotizzare il conseguimento di tale diritto alla stessa età della generalità dei lavoratori equivale a mantenere con efficacia di legge la volontà di disattendere tutte le norme che regolamentano la sicurezza della navigazione e quelle per la tutela ambientale. Basti ipotizzare cosa potrebbe succedere qualora una nave con carico ad alto rischio ecologico o una nave da crociera o un peschereccio o un traghetto impegnato in ormeggi e manovre complesse, in mezzo agli scogli delle isole minori Italiane, fossero condotti da equipaggi composti da marittimi di età compresa intorno ai sessantasei anni. Certamente l'esperienza di siffatti equipaggi sarebbe elevata ma inversamente proporzionale alla capacità fisica e alla prontezza, che, inevitabilmente, non può continuare a essere quella richiesta da un lavoro duro almeno quanto quello degli autoferrotranvieri. Bisogna solo avere il coraggio di constatare la realtà: navigare non è la stessa cosa che fare l'insegnante o l'impiegato d'ufficio.

Non si possono disconoscere, nella vita dei naviganti:

- I sacrifici, i rischi che si affrontano per l'ambiente in cui ci si trova ad operare.
- La lontananza dagli affetti e dalla famiglia.
- L'assenza di una vita di relazione e di svago.

- La sosta delle navi in porto, sempre più breve, che spesso comporta l'impossibilità di scendere a terra.
- Il lavoro notturno che impegna il marittimo sia in navigazione che in porto.
- Il dovere essere capaci a lavorare in navigazione con condizioni meteo estremamente avverse e, alla necessità, dovere governare anche la contemporaneità di più emergenze.
- Per esigenze di sicurezza, addestramento ed altro, il lavoro, essendo il marittimo reperibile in qualsiasi momento, comporta un impegno di 24 ore.
- L'aspetto medico sanitario: non è sufficiente e certamente rassicurante il fatto che alcuni Ufficiali siano in possesso del certificato " Medical care".
- Equipaggi sempre più ridotti e multinazionali impongono molte ore di lavoro straordinario e quindi un riposo talvolta non sufficiente.
- I repentini cambi climatici subordinati alle rotte che debbono essere percorse, spesso con limiti estremi di sopportabilità per i giovani a fronte che le postazioni di lavoro a bordo non hanno climatizzazione adeguata.
- Lo stress psicologico con un numero di suicidi a bordo sempre più elevato, così come da recente studio del C.I.R.M. pubblicato su International Maritime Health.

Vorremmo inoltre aggiungere alcune considerazioni sulle figure più rappresentative del lavoro usurante a bordo delle navi : il Comandante ed il Direttore di Macchina.

- Il Comandante deve gestire la complessità della nave, del navigare, e trovare le soluzioni adeguate e il Direttore di Macchina deve avere la soluzione a qualsiasi anomalia degli apparati e macchinari di bordo per cui ha responsabilità.
- Le due figure apicali di bordo debbono integrare, molto spesso, la formazione degli ufficiali.
- Debbono trasmettere il proprio pensiero, la propria conoscenza e competenza ai sottordini.
- Nei porti le attività sono sempre più frenetiche, si deve dare udienza alle Autorità, agli ispettori, ai registri di classificazione, a ditte presenti a bordo per lavori, eseguire le manutenzioni ai motori fermi solo nelle soste.
- Gli equipaggi sempre più ridotti e multi-etnici.
- Le navi sempre più grandi e complesse e porti talvolta inadeguati per gli approdi.
- Le manovre arrivo/partenza a tutte le ore del giorno e della notte, dove lo stress, la fatica e la stanchezza portano talvolta il Comandante ed il Dir. Macch. ad interagire in situazioni critiche e/o in emergenza dove l'errore umano è sempre in agguato.

Quanto argomentato è il presupposto della proposta di modifica dell'articolo 29 della Legge 26 luglio 1984, n. 413 Siamo certi che saprà supportarla in questo momento in cui il suo Governo sta ipotizzando di contenere alcuni aspetti della L. 24 dicembre 2011, n. 214, intesa quale Riforma Fornero.

Chiediamo inoltre il ripristino del Ministero della Marina Mercantile, certi di interpretare il pensiero dell'intera Marineria Italiana

Confidando e in cortese attesa di riscontro, porgiamo i nostri più distinti saluti.

U.S.C.L.A.C./U.N.C.Di.M/S.MA.C.D.
Il Presidente



Com.te Claudio Tomei