

**FEDERMANAGER**  
Via Ravenna 14 - 00161 ROMA

**U.S.C.L.A.C. / U.N.C.DI.M./S.M.A.C.D.**  
**(Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando /Unione Nazionale  
Capitani Direttori di Macchina /Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla  
Direzione di Macchina)**

16121 GENOVA - Via XX Settembre 21/10 - Tel. (010) 5761424 - Fax (010) 5535129  
[usclac@libero.it](mailto:usclac@libero.it)  
[ituncdim@libero.it](mailto:ituncdim@libero.it)  
[itsmacd@libero.it](mailto:itsmacd@libero.it)  
[www.usclac.it](http://www.usclac.it)

Roma, 26 luglio 2016

Prot. 3360/16

Egr. Prof. Tommaso Nannicini  
Sottosegretario alla Presidenza  
del Consiglio dei Ministri  
[sottosegretario.nannicini@governo.it](mailto:sottosegretario.nannicini@governo.it)

e p. c.

Egr. Dr. Giuliano Poletti  
Ministro del Lavoro e delle  
Politiche Sociali  
[segreteria.ministro@lavoro.gov.it](mailto:segreteria.ministro@lavoro.gov.it)

Egr. On.le Graziano del Rio  
Ministro delle Infrastrutture e Trasporti  
[segreteria.ministro@mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@mit.gov.it)

Egregio Sottosegretario,

Nell'ambito del dibattito in atto relativamente alle possibili forme di flessibilità in uscita per agevolare l'accesso alla pensione, **la scrivente Unione Sindacale intende segnalare la necessità di riconoscere uno status particolare ai lavoratori marittimi, in considerazione dei rischi connessi all'attività svolta**, alle talvolta impervie condizioni meteo e alla difficoltà del lavoro notturno, sia in porto che in navigazione.

La definizione normativa di lavoro usurante, nell'ordinamento attuale, è contenuta nel Decreto legislativo n. 374 del 1993, che nella Tabella A allegata include i "Marittimi imbarcati a bordo". Successivamente, nel 1999, con il Decreto del Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale n. 208 del 19 maggio, è stata elaborata una lista di criteri per l'identificazione delle mansioni usuranti, che ha di fatto escluso suddetti lavoratori. Con l'emanazione del decreto legislativo n. 67/2011 tale interpretazione è stata confermata con la definizione dell'elenco delle mansioni usuranti, per le quali si applicano deroghe al regime pensionistico generale, da cui i marittimi sono esclusi.

Non può sfuggire che il conseguimento del diritto alla pensione alla stessa età della generalità dei lavoratori equivale a mantenere, con efficacia di legge, gravi rischi per la sicurezza della navigazione e per la tutela

ambientale, specialmente quando ci si ritrova ad operare in condizioni meteo avverse che richiedono una grande prontezza di riflessi e una non trascurabile prestanza fisica.

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 ultrasessantenni. 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 così duro.

Quanto sopra risulta tanto più evidente per le figure maggiormente coinvolte dall'usura del lavoro a bordo delle navi, ovvero il Comandante e il Direttore di Macchina, che la nostra Organizzazione rappresenta, i quali sono spesso chiamati ad affrontare situazioni critiche e/o di emergenza, in porto o in navigazione, dove l'errore umano è sempre in agguato. Il Comandante deve gestire la complessità della nave, del navigare, e trovare le soluzioni adeguate, mentre 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 e debbono trasmettere il proprio pensiero, la propria conoscenza e competenza ai sottordini. Si consideri, inoltre, che nei porti le attività sono sempre più frenetiche: si deve dare udienza alle Autorità, agli ispettori, a ditte presenti a bordo per lavori; eseguire le manutenzioni ai motori fermi solo nelle soste; gli equipaggi sono sempre più ridotti; le navi sono sempre più grandi e complesse e i porti talvolta inadeguati per gli approdi; le manovre arrivo/partenza avvengono a tutte le ore del giorno e della notte, dove lo stress, la fatica e la stanchezza portano talvolta il Comandante ed il Direttore di Macchina ad interagire in condizioni di difficoltà.

Per questo si chiede il **riconoscimento della categoria dei marittimi tra i soggetti con i requisiti richiesti per i benefici delle attività usuranti**, auspicando la riduzione del requisito anagrafico per il pensionamento della Gente di mare.

A tale scopo, abbiamo avviato da tempo una serie di incontri istituzionali con esponenti parlamentari e di Governo, riscontrando forte interesse e adesione alla nostra proposta, nell'interesse di tutti i lavoratori marittimi navigazione. Auspichiamo, pertanto, di ricevere anche il Suo autorevole sostegno ai fini dell'inserimento di una specifica disposizione legislativa corrispondente alle nostre aspettative nella prossima Legge di Stabilità.

Cordiali saluti.

IL PRESIDENTE

Com.te Claudio Tomei

