

**Contraddittorio alle argomentazioni di difesa a firma del Direttore Generale Dr. E.M.Pujia e considerazioni sull'incidenza che la cattiva gestione delle regole dettate dalla convenzione IMO/STCW ha prodotto negativamente sul comparto delle navi minori adibite alla navigazione ciostiera nazionale**

L'AIATP si è accreditata presso il Comando Generale delle Capitanerie di Porto nel maggio del 2009 in virtù delle competenze sancite dal DPR 03/12/2008 Capo V art 7 comma (e) e confermate successivamente dalla circolare n.114230 del 07/12/2011 del C.O.G.E.C.A.P. Reparto VI Uff. IV con oggetto : suddivisione delle competenze in materia di personale marittimo nell'ambito dell'articolazione degli Uffici centrali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tali disposizioni non sono mai state osservate in materia di formazione e certificazione del personale marittimo la cui disciplina è stata fin dal primo recepimento della Convenzione STCW regolamentata dalla Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture Portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

Quanto asserito dall'Amministrazione sull'illegittimità della AIATP di patrocinio dei lavoratori marittimi, non corrisponde a verità in quanto le aziende associate sono rappresentate in maggior parte da S.n.c., Consorzi di S.n.c., Piccole società cooperative, nelle quali i soci prestano la loro opera in qualità di marittimi imbarcati sulle loro navi.

Al punto (a) "Viaggi costieri" l'Amministrazione che evidentemente non conosce né l'entità del comparto delle navi minori da trasporto passeggeri e conseguentemente quella del personale di bordo che vi è impiegato, né la tipologia di navigazione che tali navi svolgono, fa riferimento a due aziende (Consorzio delle Bocche e Golfo Paradiso) le cui imbarcazioni effettuano servizi che potrebbero interessare porti internazionali. Nella realtà tali imbarcazioni non hanno mai svolto né richiesto di svolgere anche un solo viaggio di navigazione internazionale per la difficoltà di potersi adeguare ai requisiti prescritti dalla vigente normativa di sicurezza per tale tipo di navigazione.

Non è chiaro poi il riferimento alla Black List e sulle conseguenze della marineria a non poter più lavorare su navi che effettuano navigazione internazionale. La STCW non esclude la possibilità di imbarco su navi minori ai marittimi in possesso di certificazioni più elevate rispetto a quelle richieste dalle caratteristiche della nave; è sufficiente che nell'arco di 5 anni maturino una navigazione relativa alle competenze dei loro certificati. Se poi ciò non fosse possibile basterebbe che venisse loro accordato lo stesso trattamento riservato ai Comandanti di ormeggio previsti dall'art.5 p.to (c) del DM 23/07/2008 n.141 definiti poi nel punto D.2.11 della circolare titolo Gente di mare serie XIII n.17 del 17/12/2008 e successivamente inseriti nell'art 7 – funzioni equivalenti- del D.M. 01/03/2016-procedure di rinnovo delle certificazioni rilasciate ai sensi della Convenzione STCW. Essi possono rinnovare qualsiasi certificazione esibendo 30 mesi di lavoro (in alternativa alla navigazione su unità portuali). I Com.ti, i Primi Uff.li e gli Uff.li certificati per navii superiori a 500 GT devono invece, per mantenere l'abilitazione, navigare a su unità superiori a 80 GT (v. Circ. n.35- serie XIII titolo :Gente di Mare del 17/03/2016 –Direz.Gen. trasp.Mar. e vie d'acqua interne)che oltretutto che è un'unità di misura di stazza per le navi che effettuano navigazione internazionale e pertanto non applicabile alle navi minori.

E' significativo ricordare come nel DPR 09/05/2001 n.324 fosse stata inserita nella STCW la navigazione costiera senza per altro specificarne la tipologia prevista dal vigente Regolamento di Sicurezza di cui al DPR 435/91 (art 1 commi 37-38-39) e soprattutto senza che ce ne fosse stata la necessità. La conseguenza di tale inserimento ha prodotto norme che via via si sono sempre più identificate nella procedura di formazione degli

equipaggi delle navi maggiori come si può constatare dal quadro normativo nazionale che l'Amministrazione contro cui si ricorre ha prodotto solo in parte.

**Per quanto riguarda il quadro normativo comunitario** è da rilevare l'assenza di ogni riferimento a ciò che la stessa STCW riporta nella sezione A-1/3 sui principi che regolano i viaggi costieri con specifiche raccomandazioni che mai la citata Amministrazione ha pensato non solo di applicare ma neanche di discutere (v. Relazione sulla formazione del personale marittimo imbarcato su navi minori adibite alla navigazione marittima ed interna, trasmessa il 16/06/2015 dalla AIATP mediante posta telematica certificata e mai riscontrata).

**Per ciò che concerne il quadro normativo nazionale** è necessario iniziare dal primo recepimento della Convenzione STCW avvenuto con il Decreto 05/10/2000 ( G.U. n.248 del 23/10/2000) .

L'importanza di tale decreto era rappresentata dalla tabella allegata al provvedimento che consentiva, con un minimo di navigazione maturata su qualsiasi tipo di nave, di convertire i titoli professionali marittimi in certificazioni IMO/STCW . La norma, che aveva probabilmente tenuto conto dell'obsolescenza dei citati titoli professionali (l'ultimo aggiornamento risale al DPR 09/12/1070 n.1487), adeguava, in eccesso più che in difetto, alle caratteristiche di costruzione e soprattutto di potenza delle unità impiegate nel settore costiero, le funzioni dei Comandanti e dei Direttori di Macchina che vi erano imbarcati. E' per mezzo di quella tabella che il comparto navale costiero è riuscito e riesce per poco tempo ancora a sopravvivere.

L'emanazione del DM 30/11/2007 (G.U. 16/01/2008 n.13) ha abrogato il precedente del 05/10/2000 ed al comma 4 dell'art 20 ha imposto ai marittimi in possesso delle certificazioni ottenute con il decreto 2000 la conversione in nuove certificazioni che pur avendo mantenuto simili caratteristiche, sono state sottoposte, a differenza delle precedenti, ad una moratoria temporale per cui la richiesta di conversione doveva essere inoltrata entro diciotto mesi dalla entrata in vigore del Decreto (cioè entro il 31/07/2009). Con la circolare ministeriale titolo Gente di Mare n.17 del 17/12/2008 al punto C.4 viene disposto che i vecchi titoli professionali non possono più essere rilasciati dalla data retroattiva del 1° febbraio 2008 e da tale data in poi fino al 31/07/2009 l'eventuale conversione può essere richiesta solo secondo la tabella transitoria di cui al punto C.5 di detta circolare. Quest'ultima, a differenza delle precedenti, risulta fortemente penalizzante perchè prevede solo funzioni di responsabilità ma non di comando o di direzione di macchina, funzioni queste che potevano essere conseguite o con il superamento di un esame. E' successo così che i marittimi in possesso di un titolo professionale conseguito prima del 1° febbraio 2008 e mai convertito per ignoranza o per disinformazione, non hanno potuto fruire delle stesse agevolazioni concesse con il decreto 2000 e, considerato che il poco è meglio di niente, hanno richiesto, a seconda dei casi, la certificazione di Uff.le di coperta o macchina anche se tale qualifica non è prevista dalle tabelle di armamento delle unità gestite dagli associati AIATP. Il provvedimento ha pertanto originato una prima evidente ed ingiustificata diversità di trattamento fra marittimi in possesso di eguale titolo professionale soprattutto di macchina. Ma non solo quella. Dopo poco meno di tre anni viene emanato il D.lgs 07/07/2011 n.136 che finalmente parla di viaggi costieri (art 9) . Il campo di applicazione riguarda però solamente le unità comprese fra 500 e 3000 GT e per il Comandante della navigazione litoranea quelle comprese fra 500 e 2000 GT.

L'unica certificazione che potrebbe interessare solo una parte minoritaria dei marittimi imbarcati sulle navi del comparto AIATP, è quella del Direttore di Macchina fino a 750 KW.

Anche in questo caso viene concessa ai marittimi in possesso di titoli professionali di macchina conseguiti entro il 31/07/2009, una possibilità di conversione (art.14 lett.(c) ) che consente loro di ottenere il certificato di Direttore sopracitato. La conversione non è concessa però a coloro che hanno già una certificazione.

La lettura della norma così emanata e di quella pregressa genera una difficoltà di applicazione perchè nega la possibilità a chi aveva acquisito un certificato di Uff.le di macchina con la tabella annessa alla circolare n.17 di ottenere quello del direttore di macchina fino a 750 KW previsto dal decreto n.136 mentre ne consente l'accesso fino al 31/07/2009 a coloro che avevano conseguito un eguale titolo professionale marittimo di macchina con data antecedente al 1° febbraio 2008 ma non successiva a quella del 17 dicembre 2008, data di emanazione della circolare n.17.

Il decreto impugnato dalla AIATP costituisce a oggi l'ultimo atto di un percorso legislativo che ha creato incertezza, confusione e disinformazione non solo fra il personale marittimo ma anche nelle Autorità preposte al rilascio dei documenti in materia. Il tutto alimentato da una totale disorganizzazione sulla frequenza dei corsi e sugli Istituti autorizzati alla formazione e all'addestramento dei marittimi, corsi indispensabili per ottenere il rinnovo od il conseguimento di una abilitazione.

Il ricorso presentato dalla AIATP non vuole riferirsi solo all'ennesima forma di un abuso di potere che non si crede intenzionale ma peggio ancora derivato da una mancanza di cultura marinara.

Tale decreto inserito nella Gazzetta Ufficiale n.287 del 09/12/2016, ha cancellato con un colpo di spugna la navigazione internazionale costiera limitandola alla sola nazionale, dalle funzioni di competenza del Direttore di Macchina fino a 750 Kw, abilitazione questa il cui conseguimento risulta tanto oneroso quanto eccessivo sia per i requisiti richiesti che per i programmi d'esame da sostenere. Il fatto peggiore è che il provvedimento, per logica, preclude la possibilità di emanare per il settore costiero nazionale, un titolo di macchina superiore a 750 Kw che prescriva un percorso più adeguato ai compiti che tale figura professionale svolge a bordo delle unità impiegate in tale settore.

A suffragio di quanto di quanto sopra esposto, si riporta il percorso normativo per acquisire la qualifica di direttore di macchina fino a 750 Kw tenendo presente che tale potenza è rappresentata su tutte le unità di categoria da due propulsori che per effetto della definizione di potenza sancita dalla STCW non possono, per restare nei limiti dell'abilitazione citata, superare i 375 Kw cadauno. A prescindere dalla competenza che nella logica dovrebbe essere rapportata ad un solo motore, anche in materia di sicurezza l'avaria di un motore non precluderebbe la navigazione.

### **Sintesi dei requisiti per conseguire l'abilitazione di direttore di macchina fino a 750 KW**

- a) 24 mesi di navigazione di macchina che sulle unità di categoria per la maggior parte impiegate nella stagione estiva, maturabili in **4 anni** di lavoro;
- b) Corso di specializzazione di 300 ore per coloro che non sono in possesso di un diploma ad indirizzo nautico; considerando 30 ore settimanali il corso dovrebbe durare 2,5 mesi con spese a totale carico del marittimo;
- c) Con tali requisiti è possibile essere ammessi all'esame per ottenere l'abilitazione di Uff.le di macchina, qualifica non rappresentata nelle tabelle di armamento delle unità di categoria;
- d) Ottenuta l'abilitazione occorrono altri 12 mesi di navigazione in qualità di Uff.le di macchina che, come già detto, non rientra nella composizione minima degli equipaggi di cui trattasi e che per le unità stagionali corrispondono a **2 anni** di

- lavoro oppure come alternativa aver effettuato 54 mesi di navigazione in servizio di macchina che per le imbarcazioni di cui sopra equivalgono a **9 anni** di lavoro;
- e) Sostenere un esame con un programma veramente eccessivo per l'abilitazione che si intende conseguire.

In pratica il certificato di direttore di macchina per potenze fino a 750Kw si può ottenere nel migliore dei casi dopo 6 anni di lavoro o 9 baypassando la navigazione da Uff.le di macchina, più due mesi e mezzo di corso di specializzazione in aggiunta a tutti i corsi di formazione ed aggiornamento richiesti per poter imbarcare su di una nave.

Considerato che le caratteristiche di costruzione degli attuali apparati motore installati sulle unità di categoria si basano sull'uso di sistemi elettronici per ottimizzare i consumi e per migliorarne il funzionamento, è facile comprendere come gli eventuali interventi di riparazione non possano che essere eseguiti da officine specializzate di terra. I compiti del direttore di macchina sono limitati alla funzione di controllo e manutenzione riportata sul libretto d'uso del motore.

Inoltre per limitare la propagazione del rumore, i locali macchina sono costituiti da volumi limitati a contenere la sufficiente quantità d'aria per il regolare funzionamento del motore e non sono assolutamente presidabili.

Tali considerazioni sono state riportate nella proposta di revisione dei titoli professionali minori ed inviata da tempo al Ministero contro cui si ricorre.

Anche per la sezione coperta, la normativa fino ad oggi emanata, non è stata coerente in materia di abilitazioni minori. Nel momento in cui è stata inserita nella normativa STCW anche la navigazione litoranea di cui all'art.1 comma 40 DPR n.435/91 (v. art.2 comma ee Dlgs 07/07/2011 n.136 e art. 1 DM 06/09/2011), il titolo di "Capo barca per il traffico nello stato" di cui all'art.259 del DPR 09/12/1970 n.1487 avrebbe dovuto essere abrogato. Fortunatamente ciò non è capitato ma ci si chiede con quale criterio si sia proceduto nella disciplina di una materia così importante tanto da pregiudicare la continuità di un lavoro sul mare.

Camogli, 24 gennaio 2017  
Il Segretario Gen. AIATP  
C.I.c. Antonio Bozzo