



ARMATORI TRASPORTO PASSEGGERI
c/o G.Cabella Sas-Via Maragliano 24/7
16038 - S.Margherita Ligure
C.F.93015840197

A1 MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
Direzione Generale per il Trasporto Marittimo
e per vie d'acqua interne
R O M A

OGGETTO : schema di decreto ministeriale recante "istituzione dei titoli professionali per gli iscritti alla gente di mare impiegati a bordo di navi abilitate alla pesca e al traffico costiero".

La scrivente Associazione, grata per la divulgazione on line che Codesta Direzione Generale ha voluto adottare per far conoscere la bozza del Decreto in oggetto e con la speranza che anche le Società Armatoriali che non fanno parte della propria compagine sociale ne comprendano l'effettiva importanza producendo anche loro le proprie deduzioni, trasmette di seguito le osservazioni e proposte che ha ritenuto dover far conoscere a Codesta autorevole Direzione Generale per una più approfondita valutazione del comparto al fine un giusto ed equilibrato provvedimento in materia di revisione dei titoli professionali marittimi del personale in esso impiegato.

Distinti saluti

S Margherita L. 20 agosto 2013

Il Presidente A.I.A.T.P.
(Cap.Michelini Sergio)

PROPOSTE

.....omissis.....

TITOLO I

Norme generali

Art. 1

Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica ai marittimi che intendono imbarcare su navi nazionali abilitate alla pesca professionale nonché al traffico costiero, ai sensi dell' art. 1 commi 39 , 40 e 41, del Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare e dell'art. 2 comma 2, delle Disposizioni preliminari del Codice della navigazione.

..... omissis.....

Art. 12

Conduttore per il traffico nello Stato

1. Il Conduttore per il traffico nello Stato assume il comando di navi di stazza lorda non superiore a 250 tonnellate adibite al trasporto passeggeri e merci entro venti miglia dalla costa e non superiore a 100 tonnellate adibite al trasporto passeggeri lungo le coste continentali ed insulari dello Stato entro i limiti del mare territoriale, purché abbia effettuato 6 mesi di navigazione su navi dello stesso tipo dopo il conseguimento del titolo.

2. Per conseguire il titolo di Conduttore per il traffico nello Stato occorrono i seguenti requisiti:

- a) essere iscritto nelle matricole della gente di mare di prima categoria;
- b) avere compiuto 21 anni di età;
- c) essere in possesso del un diploma di scuola media inferiore;
- d) avere effettuato 36 mesi di navigazione in servizio di coperta risultanti dal foglio di ricognizione o con la qualifica di marittimo polivalente per il naviglio minore, di cui 3 al comando di navi da traffico ;
- e) avere frequentato con esito favorevole il corso di addestramento Radar osservatore normale e il corso di sicurezza per il naviglio minore, stabilito con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conseguiti presso istituti, enti o società riconosciuti idonei dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
- f) essere in possesso del certificato di operatore radio rilasciato dal Ministero dello sviluppo economico-Settore delle comunicazioni ai sensi del D.M. 25 luglio 2012, 214;
- g) avere sostenuto con esito favorevole, dopo il completamento del periodo di navigazione previsto alla lettera e), un esame teorico pratico presso le Autorità marittime, secondo il programma stabilito con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

(d) la proposta di modificare tale comma è motivata, per quanto riguarda il marittimo polivalente per il naviglio minore, nelle allegate osservazioni, mentre per ciò che riguarda la richiesta di 3 mesi di

navigazione dopo il conseguimento del titolo, si ritiene che tale periodo debba essere integrato nel requisito di navigazione richiesto ed effettuato al comando con il titolo inferiore.

(e) Le navi che sono citate nella bozza del decreto non rientrano per tonnellaggio fra quelle per le quali è prevista l'installazione del Radar (art 131 Regolamento di Sicurezza).

(f) La richiesta del certificato di operatore radio per il sistema GMDSS dovrebbe consentire anche al Comandante, considerate le modeste caratteristiche dimensionali di tali unità, di esercitare tale funzione.

Art. 13

Conduttore per il traffico locale

1. Il Conduttore per il traffico locale assume il comando:

- a) di navi di stazza lorda non superiore a **150 tonnellate adibite al trasporto passeggeri e merci** nel compartimento marittimo di iscrizione della nave **o in quello di dichiarata operatività (Porto Base)** e nei due limitrofi **entro 6 miglia dalla costa**;
- ~~b) di navi di stazza lorda non superiore a 50 tonnellate adibite al trasporto passeggeri entro sei miglia dalla costa nel compartimento marittimo di iscrizione della nave e nei due limitrofi, purché abbia effettuato 3 mesi di navigazione su navi dello stesso tipo dopo il conseguimento del titolo;~~
- c) di galleggianti di qualsiasi stazza.

2. Per conseguire il titolo di Conduttore per il traffico locale occorrono i seguenti requisiti:

- a) essere iscritto nelle matricole della gente di mare di **prima terza** categoria;
- b) avere compiuto 19 anni di età;
- c) essere in possesso del diploma di scuola media inferiore;
- d) avere effettuato 24 mesi di navigazione in servizio di coperta **o con la qualifica di marittimo polivalente per il naviglio minore** risultanti dal foglio di ricognizione;
- e) avere frequentato con esito favorevole il corso di addestramento radar osservatore normale e il corso di sicurezza per il naviglio minore, stabilito con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, conseguiti presso istituti, enti o società riconosciuti idonei dal Ministero delle Infrastrutture e trasporti;
- f) essere in possesso del certificato di operatore radio rilasciato dal Ministero dello sviluppo economico-Settore delle comunicazioni ai sensi del D.M. 25 luglio 2012, 214;
- g) avere sostenuto con esito favorevole, dopo il completamento del periodo di navigazione previsto alla lettera e), un esame teorico pratico presso le Autorità marittime, secondo il programma stabilito con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Art 13 bis. Il conduttore per il traffico che sia anche in possesso di un titolo di macchina può esercitare contemporaneamente entrambe le mansioni a bordo di navi abilitate al traffico nei limiti delle abilitazioni relative ai due titoli previo parere favorevole dell'autorità marittima, in relazione alle sistemazioni di bordo e ai requisiti tecnici delle navi stesse, sentito l'Ente tecnico.

(e) Le navi che sono citate nella bozza del decreto non rientrano per tonnellaggio fra quelle per le quali è prevista l'installazione del Radar (art 131 Regolamento di Sicurezza).

(f) La richiesta del certificato di operatore radio per il sistema GMDSS dovrebbe consentire anche al Comandante, considerate le modeste caratteristiche dimensionali di tali unità, di esercitare tale funzione. Nel determinare i requisiti di navigazione occorre tener presente che i marittimi impiegati nel comparto che si va a disciplinare sotto il profilo delle competenze e delle responsabilità, sono nelle maggioranza dei

casi imbarcati stagionalmente pertanto la navigazione che possono maturare nell'anno difficilmente supera i 6 mesi di effettivo imbarco.

.....omissis.....

Art. 16

(Motorista abilitato)

1. Il Motorista abilitato imbarca con tale titolo **alla direzione di macchina** su:

- a) navi dotate di apparato motore di potenza non superiore a 750 kW **all'asse** adibite al traffico entro i limiti del ~~compartimento di iscrizione della nave e nei due limitrofi di 20 miglia dalla costa;~~
- b) navi da pesca di lunghezza inferiore a 24 metri abilitate alla pesca costiera ravvicinata.

2. Per conseguire il titolo di Motorista abilitato occorrono i seguenti requisiti:

- a) essere iscritto nelle matricole della gente di mare di terza categoria;
- b) non aver riportato condanne per reati indicati nell'art. 238, n.4 del Regolamento del Codice della navigazione;
- c) aver compiuto 19 anni di età;
- d) essere in possesso del diploma di scuola media inferiore;
- e) aver effettuato 18 mesi di navigazione al servizio di motori endotermici **o con la qualifica di marittimo polivalente per il naviglio minore** risultanti dal foglio di ricognizione ;
- f) avere frequentato con esito favorevole il corso di sicurezza per il naviglio minore stabilito con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti presso istituti, enti o società riconosciuti idonei dal Ministero delle Infrastrutture e trasporti;
- g) aver superato con esito favorevole un esame, dopo il completamento del periodo di navigazione previsto alla lettera e) secondo il programma stabilito con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

.....omissis.....

OSSERVAZIONI CONSIDERAZIONI

Il settore che comprende la categoria delle navi minori adibite al servizio di trasporto passeggeri lungo costa ed in alcuni casi con le isole nazionali, ha caratteristiche peculiari che lo differenziano sostanzialmente dalle navi abilitate alla navigazione d'altura. Le dimensioni contenute, la navigazione limitata nel tempo e nello spazio, l'assenza di alloggi sia per i passeggeri che per l'equipaggio e la possibilità di condurre la nave senza la necessità che il locale macchina sia presidiato, collocano queste unità in un ambito particolare del trasporto passeggeri.

Ogni provvedimento emesso per regolare il loro servizio deve necessariamente tener conto di una serie di motivazioni che riteniamo utile riassumere con le caratteristiche di tali unità per poter tracciare quelle linee guida non solo finalizzate alla preparazione professionale dei marittimi che vi sono imbarcati, ma anche a riconsiderare alcuni aspetti della sicurezza della nave e della vita umana in mare che riguardano specificatamente tali unità.

Oggi la maggior parte di unità del settore è dotata di doppia motorizzazione che offre assieme alle elevate capacità di manovra una maggiore sicurezza di navigazione, requisito questo, che dovrebbe essere considerato non solo come elemento preferenziale ma come valore aggiunto alla sicurezza stessa.

Domani avremo la necessità di installare in combinazione con quelli esistenti, motori elettrici per la navigazione nelle aree marine protette e la somma delle potenze di propulsione, se rimarrà come parametro per l'abilitazione alla direzione dell'apparato motore, non sarà certo un aiuto né per i futuri direttori di macchina né per gli armatori del comparto di cui si occupa questa Associazione.

Il Direttore di macchina sulle navi che compongono il settore trattato, espleta una funzione limitata alle ordinarie operazioni di controllo dell'apparato motore prima della partenza; la sua professionalità è quasi sempre acquisita sul campo e limitata a quegli interventi tampone necessari per risolvere situazioni di emergenza di lieve entità. Durante la navigazione e nelle manovre di accosto alla banchina, il direttore di macchina svolge quasi sempre i compiti del marinaio.

In aggiunta a quanto sopra rappresentato sulle reali funzioni del Direttore di Macchina, occorre anche considerare due importanti fattori legati alla potenza dell'apparato motore. Il primo è quello relativo alla differenza sostanziale che c'è fra "potenza all'asse" e "potenza complessiva" e poiché è solo sul valore nominale di quest'ultima che viene rilasciata una certificazione direttiva di macchina, può capitare che una nave munita di tre motori da 500 kw l'uno, debba necessariamente imbarcare un direttore di macchina in possesso di una abilitazione compresa fra 750 e 3000Kw per poterla condurre; il che sembra davvero poco comprensibile.

Il secondo è costituito dal fatto che le motorizzazioni impiegate sulle unità di cui trattasi non necessitano di cinematismi esterni indispensabili per il loro funzionamento; la loro messa in moto si effettua con avviamento elettrico a mezzo accumulatori ed un eventuale mal funzionamento viene istantaneamente segnalato dal quadro elettrico posto in timoneria. Se consideriamo poi che tali macchine sono ormai dotate di componenti elettronici a schede computerizzate per ottimizzare consumi e funzionamento, viene logico pensare che eventuali guasti non possano che essere risolti da officine specializzate di terra. Quanto sopra anche per significare quanto sia diverso il percorso di formazione professionale fra il personale di macchina in questione e quello imbarcato su navi maggiori dove spesso gli interventi sul motore o su quegli elementi che ne permettono il funzionamento devono essere effettuati in navigazione richiedendo pertanto non solo una congrua dotazione di pezzi di rispetto ma anche una maggiore competenza e professionalità del personale preposto a tale impiego.

Si ritiene inoltre che debba essere inserita in calce ai titoli professionali opportunamente aggiornati, anche la qualifica di marittimo polivalente per il naviglio minore perché è una figura estremamente necessaria per il conseguimento dei titoli sopra proposti.

Sulle navi minori ed in particolare su quelle citate che effettuano un trasporto turistico di persone e che hanno caratteristiche e tipologie già indicate in premessa, le mansioni del marittimo non sono così separate come accade invece per le navi maggiori dove la distinzione fra il personale di coperta e quello di macchina è motivata dalla complessità dei compiti a loro assegnati.

Sulle piccole unità che trasportano turisti lungo costa, il marittimo riveste in pratica la qualifica sia del comune di coperta che del comune di macchina dovendosi occupare insieme al direttore di macchina (che generalmente è anche il comandante dell'unità) tanto dei controlli dell'apparato motore prima della partenza quanto delle operazioni di ormeggio e disormeggio da effettuare nel corso degli scali previsti dall'itinerario della nave.

E' pertanto questa una qualifica di polivalenza che non può non essere riconosciuta e che non solo snellirebbe l'iter che il marittimo deve compiere per giungere al comando o alla direzione di macchina, ma produrrebbe maggiori posti di lavoro in un settore fin troppo oberato da leggi e regolamenti gravosi e spesso inadeguati in relazione all'attività svolta dalle navi e dal personale di cui trattasi.

Si auspica in ultimo, in materia di formazione del personale imbarcato sulle unità di cui trattasi, l'istituzione di un brevetto che certifichi il marittimo per il solo uso delle zattere autogonfiabili e che eventualmente possa essere esteso, previo superamento di una prova pratica, all'attuale certificato M.A.M.S. previsto dalle vigenti disposizioni.

Al fine poi di consentire una maggiore possibilità di lavoro ai marittimi impiegati nei comparti pesca e traffico dove le stagioni lavorative non coprono tutto il periodo dell'anno, si suggerisce di valutare la possibilità di permettere a tale personale di accedere attraverso esami integrativi ai titoli di Conduttore per il traffico per i Comandanti per la pesca ravvicinata e per la pesca locale ed a quelli di Comandante per la pesca ai Conduttori per il traffico,

Per quanto sopra esposto, si ritiene che una corretta normativa formulata sulle realtà vere di questo comparto mai considerato per l'importanza economica che invece riveste sul nostro territorio, potrebbe rilanciare il settore turistico marittimo, la cantieristica da lavoro, e tutto l'indotto che esso produce.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Eugenio M...', is centered on a light beige rectangular background.