

Prot. 144/22 SN

Alla IX Commissione Trasporti

Camera dei Deputati

Oggetto: Audizione del 5 aprile 2022

1- Proposta di Legge n° 2006 “Disposizioni per la salvaguardia della vita umana e la sicurezza della navigazione nel servizio di trasporto pubblico locale lagunare”

Osservazioni UGL Autoferrotranvieri / Internavigatori

Egredi Signori e Signore Onorevoli,

le modifiche al DPR 435 dell’8 novembre 1991, tra gli oggetti dell’audizione, nascono con il Decreto salva Italia del Governo Monti. Questo ha generato un tavolo di concertazione presso il Comando Generale del Capitanerie di Porto in cui erano presenti, oltre al Comando Generale, l’allora Ministero dei trasporti e infrastrutture, Il Ministero delle Poste e telecomunicazioni, il RINa, la società ACTV spa , le OO.SS e i rappresentanti di categoria dei taxi acquei e trasporto gran turismo acqueo.

Nel 2018 dopo quasi 2 anni di confronto la relazione viene inviata al legislativo, lì per motivi presumiamo burocratici rimane bloccata fino al 2021 dove riprende l’iter anche grazie alle sollecitazioni provenienti da più fronti e il testo licenziato dal gruppo di lavoro nel 2018 subisce alcune modifiche. Della stesura finale, almeno la nostra organizzazione non è venuta ufficialmente in possesso. Fa comunque piacere che del tema della pdl 2006 depositata nel 2019 e che ha iniziato iter a novembre 2021 se ne stia anche già occupando con lo schema di DPR del 10/03/2022.

Da documentazione che abbiamo avuto modo di reperire in merito al DPR 10/03/2022, se si dovesse confermare la versione corretta, notiamo alcune aggiunte e modifiche al testo licenziato nel 2018 che di fatto rendono il regolamento come un vestito sartoriale costruito sulle esigenze della azienda, con il maggior numero di mezzi presente in laguna, ACTV spa, azienda pubblica che si occupa non in esclusiva del TPL lagunare. Niente di male, ma non è nello spirito del regolamento. A nostro giudizio il regolamento dovrebbe sempre dettare norme universali. Cito ad esempio uno, ma non l’unico, dei vari punti che ci appaiono incongruenti:

L’addestramento – la formazione comprende per il personale imbarcato tre fasi, appunto la formazione, l’addestramento e la familiarizzazione. Secondo una esigenza legittima per il modello che la società Actv si è dato, la fase di addestramento che di solito avviene a bordo, spesso contestualmente alla familiarizzazione effettuata dal personale di bordo, è prevista nella modifica al testo della 435 “*curata dalla società armatrice*” (non è chiaro in che modo) . Nulla di male ripeto, ma per una piccola azienda sarebbe più economico farlo come si è sempre fatto, pertanto sarebbe da rendere facoltativo l’addestramento “a cura dalla società armatrice” lasciando la possibilità ad ogni armatore di scegliere la modalità migliore rispetto la propria organizzazione interna.

Inoltre non è chiaro se l’addestramento che oggi viene svolto a bordo da personale qualificato e certificato analogamente debba essere “curato” da formatori aziendali certificati

secondo il dettame della norma di sicurezza di riferimento (81/08, 271/90 o Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW standard IMO). La necessità, secondo noi, di ribadire il possesso di certificazione dei formatori è garanzia di qualità dell’addestramento e sappiamo quanto una corretta formazione, addestramento e familiarizzazione incidano nel tenere contenuta l’incidentalità sul luogo di lavoro .

Così come abbiamo notato delle imprecisioni sulle dotazioni obbligatorie, o sul fatto di eliminare il pescaggio quando sulle navi ro.ro-pax (Ferry) sono indispensabili in caso di imbarco di trasporti eccezionali, il dato per accedere ai calcoli di stabilità e assetto parte dalla immersione media come valore di ingresso nelle tabelle di calcolo per ricavarsi tutti gli altri dati ecc...

Ci sono diversi punti che sono stati aggiunti o modificati sui quali un confronto più ampio con un tavolo simile a quello iniziale, prima della approvazione definitiva, darebbe la possibilità di trovare facilmente delle soluzioni condivise. Secondo noi un tavolo importante data la difficoltà modificare con un iter legislativo di un DPR .

2 – Proposta di legge n° PDL 3239 “Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione, lavoro marittimo e disciplina delle Autorità del sistema portuale”

Osservazioni UGL Mare

Complessivamente, riteniamo le PDL tendenti a semplificare procedure e lungaggini di tenuta dei libri di bordo, nonché riduzione delle varie visite legate alla tenuta della navigabilità, possano essere conseguite sempre che, non incidano sul livello di sicurezza della vita umana in mare.

Riteniamo inoltre positivo il ripristino seppur contenuto di concedere acconti a bordo in moneta liquida, (comma 4 Art 2) visto le difficoltà che incontrano i marittimi a dover utilizzare carte elettroniche sia per la permanenza a mare sia per la lontananza delle banchine commerciali dei vari porti dal centro città.

Infine si ritiene, per quanto concerne la formazione/addestramento e relativi costi, che la proposta contenuta nel pdl (comma 3 Art 5) possa valere solo in parte e per quei lavoratori che intendano avviarsi alla navigazione e che rientrano nel c.d. T.G o T.S. ovvero turno generale, turno stagionale.

Per quelli in T.P. TPr(turno particolare /riserva) o CRL (continuità rapporto di lavoro) ovvero facenti parte della pianta organica aziendale, essendo in gran parte l’Azienda a farsi carico sia sul piano programmatico che finanziario, e verso queste ultime che deve concretizzarsi una forma di ristoro della misura prevista (500 euro?) magari come Credito d Imposta.

Ciò in quanto, i costi (purtroppo elevati) dei corsi su citati sono stati in diverse Aziende oggetto di trattativa aziendale in forma parziale o totale per i marittimi in organico.



Consideriamo in maniera interessante i commi 1 e 2 Art 5 ovvero la possibilità agli ex Istituti Nautici circa l'orientamento e la formazione, magari sarebbe più opportuna se allargata anche ai marittimi delle categorie non professionalizzanti.

3- Proposta di legge n° PDL 2866 “Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo”

Analogamente a quanto esposto per il precedente proposta di legge, riteniamo le PDL tendenti a semplificare procedure e lungaggini di tenuta dei libri di bordo, nonché riduzione delle varie visite legate alla tenuta della navigabilità, siano auspicabili sempre che, non incidano sul livello di sicurezza della vita umana in mare.

Segreteria Nazionale Ugl Autoferro
Dipartimento Navigazione

C.I.C. Lorenzo Boscolo