



**AUDIZIONE PRESSO LA COMMISSIONE LAVORO, PREVIDENZA SOCIALE DEL SENATO DELLA
REPUBBLICA SUL DISEGNO DI LEGGE N. 3350 DI CONVERSIONE IN LEGGE
DEL D.L. N. 57 12 MAGGIO 2012**

Egregio Presidente, egregi Componenti della Commissione,

Il Decreto Legge 12 maggio 2012 n. 57 si inserisce in un iter procedurale che è delegato ad armonizzare le norme attuative della legislazione in materia di sicurezza nei settori del trasporto ferroviario, marittimo e portuale.

In particolare, la previsione dell'ulteriore differimento a cinquantacinque mesi dell'emanazione dei regolamenti attuativi, è auspicabile per permettere di perfezionare l'iter legislativo.

Una osservazione al riguardo è relativa al termine che non viene individuato in maniera perentoria, tale da poter determinare una incertezza sulla durata del procedimento che viene individuato per via deduttiva.

Una ulteriore osservazione è relativa alla contestuale presentazione in Parlamento dello "Schema di legge recante delega in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nel settore portuale, marittimo, delle navi da pesca e ferroviario". Tale proposta di legge delega, permetterebbe di superare l'ostacolo tecnico, fin qui manifestatosi per la complessità delle norme da armonizzare, alla emanazione delle citate disposizioni e per la rivisitazione del sistema sanzionatorio.

In materia di trasporto ferroviario ad avviso della scrivente lo strumento legislativo utilizzato non risulta essere sufficientemente adeguato in quanto l'abrogazione della legge 26 aprile 1974 n.191 aprirebbe uno scenario in cui è incerta la norma di coordinamento tra le specifiche normative del settore ferroviario con le disposizioni del D.lgs. 81/08.



Si condivide comunque l'emendamento all'art. 3 comma 3 del D.lgs. 9 aprile 2008 n. 81, relativo alla cessazione degli effetti della disciplina di settore legata non più al termine della procedura ma all'emanazione della nuova disciplina di settore, sia regolamentare che di legge delega, per fugare ogni rischio di vanificazione delle norme a salvaguardia della sicurezza del lavoro.

Per quanto concerne il lavoro svolto a bordo delle navi, per la peculiarità che esprime nell'esercizio della relative prestazioni, è universalmente riconosciuto come esso non sia assolutamente assimilabile a tutte quelle attività lavorative che si identificano nel concetto di lavoro nella sua generalità.

Il lavoro marittimo, infatti, particolarmente quello del trasporto e quindi della navigazione, ha una originaria, specifica, storica fonte normativa, il Codice della Navigazione, oltre che una altrettanta specifica normativa internazionale: le Convenzioni.

Fonti che disciplinano tutta la materia riferita alle procedure di immatricolazione attraverso i Registri di Iscrizione della Gente di Mare, al Collocamento degli stessi, all'avviamento al lavoro, all'organizzazione del lavoro a bordo, alla salute ed alla sicurezza sul lavoro a bordo, alla sicurezza della navigazione.

Dinamiche lavorative per la Gente di Mare che sono assolutamente peculiari, che sono regolate, appunto, da precise norme codicistiche.

Norme codicistiche con complesse ed articolate strutture legislative che risiedono nelle competenze di altrettanto specifiche Amministrazioni pubbliche di riferimento, quali, per esempio, il Ministero della Marina Mercantile, inopinatamente confluito nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ministero che, attraverso le Capitanerie di Porto, esercita funzioni di controllo sull'applicazione, tra l'altro, delle norme circa la sicurezza della navigazione, la sicurezza e la salute sul lavoro dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili, così come regolate dal D.lgs. 27/7/99, n. 271.





Come del resto, il Ministero della Sanità attraverso il Sasn (servizio assistenza sanitaria), l'Usmaf (servizio di sanità marittima di frontiera).

Senza contare la vasta produzione di norme internazionali in materia di sicurezza come la STCW sulla formazione e titoli professionali, la SOLAS sulla sicurezza e costruzione, per citarne le più importanti.

Rispetto a queste considerazioni, oggi, lo stato dell'arte, nella evoluzione di un naturale percorso finalizzato a perfezionare le condizioni di lavoro di bordo, anche e specialmente in presenza degli esasperati processi tecnologici che investono l'area del trasporto marittimo, è assolutamente inquietante.

Perché, piuttosto che di evoluzione, è il caso di parlare di involuzione. Involuzione legislativa, nazionale, che sta progressivamente demolendo il concetto di specificità, di peculiarità, che ha storicamente informato la struttura giuridica del lavoro marittimo.

Producendo danni irreversibili sia in tema di sicurezza, sia in tema di sviluppo economico, in un settore dei trasporti, quello marittimo, che concorre significativamente al PIL nazionale.

Questo, in un momento in cui la politica della Unione Europea assume precise linee di indirizzo finalizzate alla valorizzazione della specificità del lavoro marittimo, attraverso iniziative sia in materia di sviluppo economico del settore (Libro Verde), sia in materia di sicurezza marittima, con la istituzione di una specifica agenzia europea (AESM).

Una involuzione, quella nazionale, che si è avviata con la soppressione del Ministero della Marina Mercantile, massimo organo di direzione politica della materia marittima, e che si è perfezionata, successivamente, con la ristrutturazione del Dipartimento della Navigazione Marittima.

Un'involuzione che è proseguita con la soppressione dell'IPSEMA, confluito nell'INAIL, e con la riforma del collocamento della Gente di Mare con il DPR n. 231/06.

Una involuzione ancorché più inquietante stante il D.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 sulla salute e sicurezza del lavoro in genere, il cui legislatore persegue la finalità prioritaria di un testo unico sulla materia.





Testo unico che dovrebbe realizzarsi, anche, attraverso il coordinamento delle norme di cui alla D.lgs. n. 271/99, norme specifiche e peculiari per le attività di bordo, con il D.lgs. n. 81/08, riferita alla generalità dei lavoratori.

Finalità prioritaria che pone a serio rischio la peculiarità garantita, con efficacia, attraverso un percorso storico legislativo che parte dal D.lgs. 626/94, come modificato dal D.lgs 19/3/96, n. 242, che all'art.1, comma 2, includeva i marittimi tra le categorie oggetto di specifici provvedimenti in materia di sicurezza.

Successivamente, con la legge ordinaria del Parlamento n. 485 del 31/12/98, il Governo veniva delegato ad emanare il decreto legislativo sulla sicurezza e la salute a bordo alle navi, in coerenza con il D.lgs. 626/94, come modificato dal 242/96.

Per giungere, infine, al Decreto Legislativo n. 271 del 27 luglio 1999, "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e la salute dei lavoratori marittimi a bordo della navi mercantili, da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485."

Normativa che allora aveva, per quanto possibile, efficacemente perseguito soluzioni alle problematiche specifiche di una categoria di lavoratori, quella della Gente di Mare, particolarmente soggetta a carichi di lavoro non regolari.

Carichi di lavoro non regolari, esercitati in condizioni ambientali determinate, per esempio, da quelle meteomarine, estremamente aspre nei climi caldi ed in quelli freddi, con passaggi e sbalzi di temperatura notevoli, in ristrettissimi spazi di tempo, con l'azione del moto ondoso spesso insopportabile.

Così come pure le condizioni degli ambienti interni di lavoro, certamente non ideali a causa della loro saturazione tossica dovuta all'ossido di carbonio (gas di scarico), in aggiunta, poi, alla presenza di fibre di amianto in sospensione. Senza contare la elevata temperatura dovuta agli impianti di propulsione e la rumorosità degli apparati in movimento.

Quindi, continue e logoranti sollecitazioni che hanno l'effetto di ridurre col tempo la capacità di recupero delle condizioni fisiche e psico-fisiche degli addetti alla navigazione e alle prestazioni di lavoro a bordo.



Capacità necessaria ad assicurare un regolare livello professionale, sia in termini di risposta alla soluzione dei problemi al livello connesso, sia quello inerente la prevenzione e la sicurezza sul posto di lavoro.

Condizione questa che è di fondamentale importanza per la sicurezza della navigazione.

Tutto questo, in relazione all'aspettativa di vita, ed in considerazione della particolare condizione del suo svolgersi, a bordo, in un micro-cosmo di società inadatta ed incompleta, quale è la nave, nella quotidianità continua e logorante nell'arco dell'anno, per otto mesi, per 24 ore al giorno, all'interno di uno stabilimento galleggiante, in ininterrotta mobilità e produzione.

Senza contare, inoltre, il permanente rischio professionale, di particolare intensità, rischio inteso in senso generale per la peculiare attività lavorativa e quindi in riferimento, non solo alla safety (sicurezza della navigazione e sicurezza del lavoro), ma anche in riferimento alla salute a bordo ed alla security.

Salute a bordo certamente non totalmente tutelata per una oggettiva impossibilità di colmare le carenze di adeguati presidi sanitari a bordo, ospedali per esempio, disponibili invece per tutti i lavoratori a terra.

Security, infine, particolarmente pregiudicata da vari imprevedibili fattori, come quello, per esempio, riferito all'ormai dilagante fenomeno della pirateria.

Questo il quadro delle problematiche all'interno del quale si calava con un certo risultato il D.lgs. 271/99.

Risultato in qualche modo, successivamente, condizionato con l'avvento della 108/05, che ha modificato il concetto di orario di lavoro a bordo, efficacemente perseguito dal D.lgs. n. 271/99.

Per queste ragioni si ritiene necessario che il dibattito sulla salute e sicurezza della Gente di Mare deve servire ad approfondire materie che devono maggiormente tutelare la specificità del lavoro marittimo, piuttosto che coordinare la relativa normativa all'interno di un testo unico riferito alla generalità dei lavoratori a terra.



Testo unico che inevitabilmente ne assimilerà, generalizzando, le prestazioni marittime quelle del lavoro a terra, attraverso quindi l'applicazione di una legge generale che ingenererà seri problemi, appunto applicativi, al settore.

Problemi applicativi, così come è avvenuto in precedenti occasioni, come le leggi generali sul rischio amianto e sui lavori usuranti.

Leggi generali che, a tutt'oggi, impediscono ai marittimi di accedere ai benefici previdenziali, in un momento poi, di gravissima crisi occupazionale della Gente di Mare, impedendo, così, il ricorso a soluzioni di accompagnamento alla pensione, per agevolare un regolare turn-over, tale da contrastare la disoccupazione.

In tale ottica si valuta positivamente il decreto legge n. 57/2012 e se ne auspica una rapida approvazione della legge di conversione, al fine di permettere la predisposizione di un tavolo con le parti sociali ed istituzionali, che sposti il dibattito dal tema del coordinamento con il D.lgs. n. 81/2008 a quello del consolidamento e perfezionamento del D.lgs. n. 271/99.

Parti sociali ed istituzionali che devono seriamente impegnarsi a valorizzare gli effetti della legislazione nazionale in tema di specificità, attraverso modifiche ed innovazioni delle norme esistenti, ricorrendo a leggi specifiche, in sinergia con le convenzioni internazionali e le direttive comunitarie.

Anche il decreto 272, che rimarcava la "specialità" del lavoro portuale rispetto l'ambito di applicazione del decreto 626/94, necessita oggi di un' opportuna manutenzione legislativa. Il decreto in parola ha mostrato infatti tutti i suoi limiti nelle parti più prettamente tecniche dando adito a possibili contrasti interpretativi specialmente con l'entrata in vigore del decreto 81, che non contempla "ambiti specifici" del lavoro portuale ad elevato rischio infortuni, quali l'interfaccia nave porto e l'autotrasporto.

A supporto di questa tesi si richiama l'inapplicabilità, pena il blocco delle attività portuali, del D.lgs 81/08 nel già richiamato interfaccia nave porto: dando infatti una pedissequa applicazione dell'81/08 occorrerebbe effettuare una valutazione dei rischi, per ogni nuova nave che viene operata in poro, prima di farvi accedere dei lavoratori portuali.



Per quanto concerne invece gli autotrasportatori che entrano in interazione con l'ambito portuale, si richiama l'attuale mancanza di una piena copertura per questa categoria di lavoratori, anche essa soggetta a gravi incidenti.

Tra tutti emerge poi, per gravità, il problema dell'interazione uomo a piedi – mezzo, criticità intrinseca al sistema portuale italiano nel suo attuale stadio di sviluppo, ancora ad elevata intensità di manodopera ma in presenza di fasi governate da sistemi meccanici complessi ed evoluti.

Molti di questi nodi del lavoro portuale sono stati affrontati nello schema di decreto che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha predisposto, secondo il mandato del decreto 81, a seguito di un accurato lavoro di una commissione tecnica inter-istituzionale presso il Ministero (Direzione Generale per i porti) con il coinvolgimento degli altri Ministeri concertanti Lavoro e Salute e del Coordinamento delle Regioni e dopo un'ampia fase di consultazione delle parti sociali.

Il testo predisposto è il risultato dell'osservazione sugli oltre dieci anni di vigenza del decreto 272, e propone una reale armonizzazione con il decreto 81, cercando di risolverne le carenze ricercando standard di maggior tutela. Gli schemi nel loro contenuto tecnico sono disponibili già da due anni ma fermi per un vizio procedurale legato alla forma dello strumento giuridico necessario.

Nell'esprimere una valutazione positiva del lavoro avviato dal Governo, attraverso il disegno di legge 3350 di conversione del decreto legge n. 57 del 12 maggio 2012, si richiede pertanto che venga recepito lo schema di decreto predisposto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Si coglie inoltre l'occasione per richiamare all'attenzione della Commissione la situazione in cui versano i lavoratori portuali esposti all'amianto ex L. 257/92 ed ex L. 326/03, per i quali si richiede un intervento normativo che consenta di evitare penalizzazioni per tutti coloro che matureranno l'anzianità contributiva richiesta (così come previsto nel decreto Milleproroghe per i lavoratori precoci).

Distinti saluti.