



**Convegno IPSEMA sul Diporto  
“Sicurezza della navigazione  
e correttezza contributiva”  
Trieste sabato 13 ottobre**

Unione Nazionale  
Imprenditori Charter  
nautico Associati

Gli esigui numeri citati dal Direttore della sede centrale Dott.ssa Petrocelli, relativi alle Unità da Diporto assicurate presso IPSEMA, parlano da soli in considerazione ad una realtà che possiamo così sintetizzare:

- 1) Le Unità da diporto oltre i 24 metri adibite ad Uso Commerciale imbarcano in buona parte marittimi regolarmente assicurati, almeno per quanto riguarda il comando ( a questo comparto si riferiscono difatti la maggior parte delle 1042 unità assicurate presso IPSEMA ).
- 2) Le Unità Armatoriali oltre i 24 metri con finalità puramente diportistiche si rivolgono molto di rado a personale qualificato ed in regola sotto il profilo contributivo, anche se troppo spesso vediamo queste stesse unità impiegate abusivamente nel Charter, munite di personale gregario numeroso (hostess, cuochi e marinai ) non in regola.
- 3) Le unità da diporto iscritte presso le Capitaneria per l' attività di Locazione e Noleggio al di sotto dei 24 metri ammontano ad oltre 3.000 unità. Nella fascia dai 12 ai 18 metri non hanno quasi mai personale arruolato regolarmente ed assicurato: vengono offerte quasi esclusivamente con contratti di locazione e lo Skipper, pur se indicato dall' Armatore, viene pagato in nero direttamente dal cliente. Fanno eccezione quegli Operatori definiti “Skipper-Armatori” ( Ovvero Imprenditori proprietari di unità a bordo delle quali sono imbarcati in qualità di Comandanti ), che sono in regola sotto tutti i profili, quanto meno al fine di maturare anzianità di imbarco.
- 4) Circa 1.500 unità sono adibite a scuola di navigazione e regata ma disperse in fantomatiche Associazioni fuori da qualsiasi controllo.
- 5) Oltre 1.000 unità sono utilizzate per il conseguimento delle patenti nautiche e per l' assistenza alle immersioni, e la Legge, ad oggi, non prevede titoli marittimi e regolare imbarco per chi svolge il lavoro a bordo.
- 6) Un numero imprecisato ma elevatissimo è rappresentato da imbarcazioni di privati non iscritte in Capitaneria per alcuna attività commerciale, che sempre più spesso vengono impiegate nel noleggio abusivo, con a bordo il proprietario in possesso unicamente della patente nautica.

Questi numeri ci danno idea approssimativa ma assai preoccupante della dimensione del fenomeno dell' abusivismo e dell' evasione fiscale e previdenziale nel settore diporto.

Altrettanta preoccupazione va rivolta alla conseguente scarsa preparazione allo svolgimento del lavoro marittimo sul piano della sicurezza nel settore Diporto, da parte di soggetti non qualificati, in barba alla convenzione IMO STCW 78/95 che prevede la frequentazione di idonei corsi di addestramento standard e titoli specifici per chi assume il comando.

L a piaga del lavoro nero nel settore del Diporto trova spiegazione nell' attuale stato delle cose:

- a) Molti Operatori sono perfettamente coscienti che far stipulare ai clienti un contratto di Locazione e far pagare direttamente a questi la prestazione di uno “Skipper” in nero, li solleva da qualsiasi responsabilità.
- b) Proprio gli Operatori di maggior rilievo stipulano con privati proprietari di unità, dei semplici “Contratti di Gestione”, ben guardandosi dal registrare alcuna regolare “Dichiarazione di Armatore”.

Quanto sopra, oltre ad eludere una precisa norma del Codice della Navigazione ed i conseguenti



**Convegno IPSEMA sul Diporto  
“Sicurezza della navigazione  
e correttezza contributiva”  
Trieste sabato 13 ottobre**

Unione Nazionale  
Imprenditori Charter  
nautico Associati

risvolti fiscali, preclude di fatto la possibilità di arruolare personale marittimo ad opera dell' Armatore, figura in questo caso totalmente assente. ( c'è un proprietario ma manca la figura giuridica dell' Armatore). Costoro non hanno nessuna intenzione di arruolare personale in regola, stipulare contratti di Noleggio ed assumersi i dovuti rischi di impresa.

- c) Molti dei Lavoratori che lamentano l' impossibilità di ottenere oggi i titoli marittimi prescritti del D.Lvo 121 del 2005, vogliono di fatto essere pagati in nero in quanto già iscritti in altre liste di collocamento: sono impiegati pubblici o privati, professionisti, assistiti da invalidità civile o percepiscono una pensione civile, benefici cui non vogliono rinunciare.

Per contro sono tantissimi i marittimi in possesso del libretto di navigazione e del vecchio ma pur sempre valido titolo professionale di conduttore... che non trovano nessun imbarco in regola.

Un'altra pratica oggi in uso è quella di millantare una attività di impresa e di interessante risultato economico, svolta attraverso fantomatiche “Associazioni senza fine di lucro “. Impiegano soggetti regolarmente retribuiti, che nell' ambito di Associazioni, Circoli Nautici ecc... conducono imbarcazioni in attività di scuola regata, scuola nautica ecc..., privi di titoli marittimi, senza essere arruolati e privi di qualsiasi forma assicurativa, mettendo a rischio se stessi e coloro che sono a bordo in qualità di ospiti.

Ma le cosiddette “Associazioni” sono davvero autorizzate ad eludere ogni norma?

Il presupposto per un auspicabile cambio di rotta non può essere altro che quello di ridurre sensibilmente il numero delle realtà che operano in totale illegalità od ai margini di essa, in quanto, si pongono su un piano concorrenziale privilegiato nei confronti di coloro che sono in regola e che perdono mercato ed opportunità di investire su personale qualificato.

Ci auspichiamo che le diverse Autorità chiamata a svolgere i controlli in mare operino in futuro di concerto, acquisendo ciascuna una visione globale di tutte le implicazioni esplicitate nel quadro normativo, e non settoriale come oggi spesso avviene: lavorerebbero certamente con maggiore efficienza, assicurandosi il rispetto e la collaborazione dell' imprenditoria più seria.

Solo una attività sinergica e coordinata può concorrere a creare quella Cultura oggi malversata che verrebbe sicuramente ripagata sul piano professionale, della sicurezza ed opportunità per i lavoratori.

Lancio in questa sede la proposta che venga istituito un tavolo di lavoro interforze cui partecipino Ministero dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Guardia di Finanza, Carabinieri, Polizia, IPSEMA Associazioni rappresentanti gli Operatori del Settore ed i Lavoratori Marittimi ecc... al fine di individuare strumenti e modalità di controllo avverso il lavoro nero e l' abusivismo in genere, al fine di qualificare il settore sul piano della sicurezza e dell' eccellenza del servizio fornito.

Il Presidente  
Giuseppe Accardi