



## **Parere CGIL su Disegno di Legge n.1624 (valorizzazione della risorsa mare)**

Il Disegno di Legge oggetto di analisi interviene in modo strutturato sulle strategie marittime del nostro Paese. È importante sottolineare come il testo, nelle sue caratteristiche attuali, si contraddistingua per un approccio prevalentemente di natura tecnico/amministrativa e promozionale, volto a valorizzare gli aspetti istituzionali, normativi e di promozione del settore marittimo.

Tuttavia, secondo la nostra valutazione, questa impostazione rischia di seguire una visione troppo ristretta, limitandosi a rappresentare l'economia del mare come un semplice comparto di coordinamento tra enti pubblici e uno strumento di crescita economica e turistica, senza affrontare adeguatamente le criticità occupazionali che caratterizzano i diversi settori coinvolti.

È fondamentale evidenziare che l'occupazione legata al settore marittimo – che comprende porti, navigazione, industria navale, pesca, turismo, servizi e ricerca – impiega centinaia di migliaia di lavoratori e lavoratrici. Questi compatti presentano problematiche strutturali significative, quali la precarietà lavorativa, la frammentazione delle condizioni contrattuali e le difficoltà legate alla sicurezza sul lavoro. La mancanza di riferimenti chiari alla tutela dell'occupazione, alla qualità dei posti di lavoro, alle norme contrattuali e al coinvolgimento attivo delle rappresentanze sindacali si configura come una lacuna importante nel testo.

È essenziale che un intervento normativo di questa portata riconosca e valorizzi il ruolo dei lavoratori e delle lavoratrici, promuovendo un impegno concreto per garantire condizioni di lavoro dignitose, tutela e rappresentanza. Solo così si potrà assicurare uno sviluppo del settore marittimo realmente sostenibile, equilibrato e rispettoso dei diritti di chi opera in questo comparto strategico per il paese.

Siamo convinti che le politiche del mare assumano anche un carattere forte di tutela sociale e occupazionale, affinché siano tutelati i diritti di chi lavora e si investa nella qualità e nella sicurezza delle condizioni lavorative, a beneficio non solo del settore, ma dell'intera economia nazionale.

### ***Articolo 1 – Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM)***

L'articolo 1 introduce un ampliamento significativo del ruolo del CIPOM, al quale vengono attribuite funzioni di coordinamento rafforzato e una posizione centrale nei procedimenti collegiali tra i Ministeri, in attuazione del Piano del mare. Tale impostazione evidenzia una marcata centralizzazione dell'indirizzo politico e amministrativo delle politiche marittime, che tuttavia non sembra accompagnarsi a un coinvolgimento strutturato delle parti sociali.

In questo quadro emerge in modo critico l'assenza di un'adeguata partecipazione delle organizzazioni sindacali, nonostante l'evidente impatto che le politiche marittime esercitano sul lavoro, sull'occupazione e sulle condizioni di sicurezza. Il rischio è che decisioni strategiche di ampia portata

vengano assunte senza un sufficiente radicamento nella realtà dei luoghi di lavoro e dei territori costieri, con conseguente scollamento tra indirizzi centrali e bisogni concreti dei settori interessati.

La possibilità di esprimere i concerti ministeriali direttamente in sede CIPOM risponde all'obiettivo di rendere più efficienti e rapidi i processi decisionali; tuttavia, questa semplificazione potrebbe comportare una riduzione degli spazi di confronto e di valutazione degli impatti sociali, occupazionali e in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Analogamente, il parere non vincolante del CIPOM sugli schemi di regolamento appare limitato alla verifica di coerenza con gli indirizzi strategici, senza prevedere un'analisi della sostenibilità sociale delle misure proposte.

Si rileva inoltre la mancanza di una valutazione *ex ante* degli effetti sul lavoro e sull'occupazione, elemento che dovrebbe costituire un presupposto essenziale nell'elaborazione di politiche industriali e marittime di lungo periodo. In questo senso, l'integrazione del Ministro dell'università e della ricerca rappresenta un segnale positivo, ma rischia di rimanere incompleta in assenza di un collegamento esplicito tra ricerca, innovazione e politiche attive del lavoro.

Diventa pertanto necessario introdurre un chiaro riferimento alla formazione, alla riqualificazione e al rafforzamento delle competenze dei lavoratori dei settori marittimi, affinché il contributo della ricerca possa tradursi in benefici concreti e duraturi per l'occupazione e per la qualità del lavoro.

### ***Articolo 15 – Modifiche al Codice della nautica da diporto***

L'articolo 15 introduce un insieme articolato di modifiche al Codice della nautica da diporto, finalizzate a sostenere lo sviluppo della cantieristica, promuovere la digitalizzazione e semplificare le procedure amministrative. Nel loro impianto complessivo, tuttavia, tali interventi appaiono prevalentemente orientati a rispondere alle esigenze delle imprese e del mercato, mentre risultano marginali le ricadute sul lavoro marittimo e sulle condizioni occupazionali.

In particolare, le disposizioni che ampliano e rendono più flessibile l'utilizzo commerciale delle unità da diporto rischiano di incentivare un impiego più intensivo dei mezzi senza un corrispondente rafforzamento delle tutele per gli equipaggi. L'estensione dell'uso commerciale e la possibilità di modificare la tipologia di utilizzo delle unità sollevano infatti rilevanti criticità in materia di qualificazioni professionali, carichi di lavoro, orari e sicurezza, che la norma non affronta in modo organico ed esaustivo.

Le misure di digitalizzazione e semplificazione, quali l'introduzione di sportelli telematici e il ricorso a documentazione provvisoria, contribuiscono certamente alla riduzione dei tempi amministrativi, ma non sono accompagnate da un'adeguata valutazione degli effetti sull'organizzazione del lavoro e sulle responsabilità operative del personale impiegato. Analogamente, la possibilità di consentire la navigazione con licenze non ancora aggiornate, pur rispondendo all'esigenza di garantire continuità economica e operativa, solleva preoccupazioni sotto il profilo della sicurezza e della chiarezza delle responsabilità, in particolare per il personale imbarcato.

La disciplina relativa alla prevenzione dei danni ambientali per le unità di bandiera estera, ma di proprietà di soggetti residenti in Italia, si propone di contrastare fenomeni di elusione normativa e di rafforzare la tutela dell'ambiente marino, concentrandosi prevalentemente su aspetti tecnici e certificativi. Tuttavia, anche in questo ambito emerge una carenza di attenzione al ruolo dei lavoratori nella gestione della sicurezza e nella prevenzione dei rischi ambientali, ambiti che richiederebbero investimenti mirati in formazione e il riconoscimento di specifiche competenze professionali.

Ulteriori criticità riguardano la disciplina della navigazione temporanea e del comando affidato a soggetti legati da rapporti di collaborazione, che rischia di favorire forme di lavoro atipico e di indebolire le tutele tradizionali del lavoro marittimo, con possibili ripercussioni negative sia sulla sicurezza sia sulla qualità dell'occupazione. Anche le disposizioni in materia di locazione e noleggio, pur chiarendo alcuni aspetti formali – come la presenza dell'equipaggio – non affrontano le problematiche strutturali del settore, legate alla stagionalità, alla discontinuità lavorativa e alla frammentazione delle responsabilità.

In questo contesto, l'introduzione della locazione con comando volontario rischia di generare trattamenti differenziati tra gli operatori e di alimentare fenomeni di concorrenza al ribasso, in assenza di standard professionali omogenei e condivisi. Nel complesso, l'articolo 15 sembra dunque privilegiare obiettivi di semplificazione e competitività del settore, senza un'attenzione adeguata alla qualità, alla stabilità e alla sicurezza del lavoro.

#### ***Art. 20 - Sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo***

Con questo articolo si intende sottrarre la competenza esclusiva al MIMIT dell'attività di ispettore di bordo. Le ispezioni di bordo rappresentano un presidio fondamentale del Ministero: garanzia di imparzialità, trasparenza e sicurezza che solo il controllo pubblico può assicurare grazie alla professionalità e all'esperienza del personale che da anni svolge con rigore questo delicato compito.

Il MIMIT è l'organo unico competente al rilascio delle Licenze di Esercizio delle stazioni RTF, documenti in cui sono elencati tutti gli apparati di radiocomunicazione di bordo, strettamente legati alla sicurezza della vita umana in mare. Per determinate classi di navi, l'esercizio degli apparati radio è affidato a imprese concessionarie, titolari di apposita autorizzazione generale rilasciata dal MIMIT. A tali Concessionarie, designate dall'Armatore per la gestione della stazione radio, è intestata la Licenza di esercizio RTF, nell'ambito di rapporti regolati da contratti conformi alla normativa vigente.

L'articolo 20 prevede che l'attività ispettiva RTF all'estero, oggi svolta dal personale ministeriale, venga trasferita a organismi riconosciuti ai sensi del *D.Lgs. 104/2011*. In tale quadro, i loro ispettori non solo si interfaccerebbero direttamente con le Concessionarie titolari delle stazioni radio, ma riceverebbero anche la facoltà di aggiornare o addirittura rilasciare Licenze di esercizio provvisorie per conto del Ministero stesso. Tale prospettiva è inaccettabile e contestiamo questa scelta: significherebbe spogliare il MIMIT delle sue prerogative fondamentali, privando il controllo pubblico della sua funzione di garanzia e affidando a soggetti privati competenze che hanno un impatto diretto sulla sicurezza della navigazione e sulla vita delle persone.

A ciò si aggiunge che il servizio è da anni gravato da una carenza cronica di organico, che non può essere considerata una semplice contingenza, ma appare come un disegno preciso per depotenziare progressivamente la funzione pubblica e legittimare il suo smantellamento.

#### ***Articolo 23 – Servizio di approvvigionamento idrico***

L'articolo 23 interviene sul servizio di approvvigionamento idrico delle isole minori della Regione Siciliana, affrontando un tema di particolare rilevanza sociale e territoriale, strettamente connesso alla qualità della vita delle comunità insulari e alla tenuta dei servizi essenziali in contesti strutturalmente fragili. La norma chiarisce il quadro normativo relativo all'esternalizzazione del servizio, definendo al contempo il ruolo residuale della Marina Militare, limitato a funzioni di carattere emergenziale o

concorsuale. Dal nostro punto di vista l'impianto della disposizione solleva significative preoccupazioni in merito alla tutela occupazionale e alla qualità complessiva del servizio. L'esternalizzazione di un servizio essenziale in territori come le isole minori richiederebbe infatti garanzie specifiche e rafforzate, che nella norma non risultano adeguatamente previste. In particolare, emerge l'assenza di clausole sociali volte a tutelare i lavoratori nei passaggi di affidamento, elemento cruciale per assicurare continuità occupazionale e salvaguardia delle professionalità maturate.

La disposizione non stabilisce inoltre criteri minimi in materia di condizioni contrattuali, sicurezza del lavoro e stabilità dell'occupazione, lasciando ampi margini di discrezionalità che rischiano di tradursi in una progressiva compressione dei diritti dei lavoratori. In questo contesto, il ricorso alla Marina Militare esclusivamente per funzioni emergenziali e di supporto concorsuale finisce per accentuare la dipendenza del servizio dalle logiche di mercato, senza un adeguato presidio pubblico.

Nel complesso, tale assetto rischia di incidere negativamente sia sulla qualità del servizio reso alle comunità locali sia sulle tutele dei lavoratori coinvolti, evidenziando la necessità di un intervento normativo più attento agli aspetti sociali e occupazionali, in un ambito che riveste un carattere strategico e non comprimibile di servizio pubblico essenziale.

#### ***Articolo 24 – Autorizzazione paesaggistica in ambito portuale:***

Viene modificato l'articolo 143, comma 4, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 42/2004, stabilendo che il piano paesaggistico possa prevedere, oltre alle aree gravemente compromesse o degradate, che anche gli interventi infrastrutturali portuali possano essere esonerati dalla richiesta dell'autorizzazione paesaggistica. L'intervento non è assolutamente condivisibile perché mira ad accelerare la realizzazione di interventi infrastrutturali nei porti, superando le garanzie fornite dalle procedure autorizzative. La norma ha l'obiettivo esclusivo di velocizzare le opere, senza nessuna considerazione degli impatti paesaggistici.

Andrebbero introdotti strumenti di partecipazione e di confronto con le parti sociali per la definizione, la valutazione e il monitoraggio dei progetti, in relazione agli impatti occupazionali e sociali, ambientali e climatici, sulla sicurezza nei cantieri e sulla qualità dell'occupazione.

#### ***Articolo 25 – Riutilizzo delle piattaforme offshore***

L'articolo 25 prevede il coinvolgimento del Ministero dell'università e della ricerca nella definizione delle linee guida per la dismissione e il riutilizzo delle piattaforme offshore, introducendo un approccio che valorizza l'efficienza delle infrastrutture e la sostenibilità nell'uso dello spazio marittimo. Questa prospettiva rappresenta un elemento positivo, in quanto favorisce un utilizzo più responsabile e innovativo delle strutture esistenti, coerente con gli obiettivi di economia circolare e tutela ambientale.

Emergono, però, alcune criticità. La norma non chiarisce come tali processi possano tradursi in nuova occupazione stabile e qualificata, né prevede tutele specifiche per i lavoratori attualmente impiegati nelle attività di estrazione di idrocarburi, lasciando incerte le prospettive di transizione professionale. Inoltre, il ruolo del sistema della ricerca rischia di rimanere prevalentemente tecnico-scientifico, senza un collegamento chiaro alle politiche industriali e alle strategie occupazionali necessarie per una reale transizione economica del settore.

### ***Articolo 26 – Attività di ricerca e supporto tecnico-scientifico***

L’articolo 26 riconosce il ruolo strategico della ricerca pubblica nell’ambito dell’economia blu e nella gestione sostenibile delle risorse marine, in linea con le strategie europee che promuovono decisioni politiche basate su solide evidenze scientifiche. La norma valorizza le collaborazioni con enti pubblici e università, sottolineando l’importanza di un approccio integrato tra ricerca e politiche del mare.

Permangono criticità significative sul fronte occupazionale. Se le collaborazioni non sono supportate da risorse strutturali stabili, si rischia di alimentare precariato ed esternalizzazione delle competenze, compromettendo la continuità e la qualità del lavoro dei ricercatori. La mancanza di investimenti strutturali sul personale di enti di ricerca e università può avere conseguenze imprevedibili sulla stabilità occupazionale e sulla capacità di tradurre la ricerca scientifica in politiche operative concrete, riducendo l’impatto positivo che l’innovazione potrebbe avere sull’economia blu.

### ***Articolo 28 – Ammortizzatori sociali per il settore della pesca***

La CGIL valuta positivamente che si dia attuazione a una previsione rimasta inapplicata per quasi tre anni. L’estensione delle tutele salariali ai lavoratori della pesca risponde a un principio di universalismo degli ammortizzatori sociali e riconosce la specificità di un settore caratterizzato da forte stagionalità e discontinuità del reddito. L’assenza dei decreti attuativi ha impedito l’esercizio di un diritto già riconosciuto per legge ma sospeso da ritardi amministrativi. INPS ha definito, in circolari e messaggi, istruzioni tecniche e codici contributivi per la misura prevista, ma in assenza del decreto l’integrazione salariale non poteva essere riconosciuta. La definizione del decreto è necessario che avvenga con il coinvolgimento delle organizzazioni sindacali del settore, attraverso l’apertura urgente di un tavolo di confronto presso i ministeri competenti per garantire tutele effettive e tempi certi di erogazione.” Inoltre, va evidenziato che il Fondo di Integrazione Salariale (FIS) per la Pesca, misura di sostegno al reddito per i lavoratori in caso di sospensione o riduzione dell’attività lavorativa, non interviene in caso di fermo biologico e in caso di condizioni meteo avverso che rendano impossibile l’attività di pesca.

### ***Articolo 30 – Rappresentanza nelle aree marine protette***

L’articolo 30 aggiorna la composizione delle commissioni di riserva delle aree marine protette, adeguandola all’assetto istituzionale vigente. L’intervento appare positivo sotto il profilo del coordinamento, poiché favorisce l’integrazione tra le diverse amministrazioni e i soggetti tecnici coinvolti nella gestione delle aree protette, contribuendo a rendere più efficiente e organico il processo decisionale.

Dal nostro punto di vista, però, permangono criticità significative. La norma non prevede una rappresentanza diretta dei lavoratori della pesca e delle loro organizzazioni, limitando la partecipazione agli interessi economici e imprenditoriali. La presenza esclusiva di associazioni di imprese e cooperative rischia di determinare un equilibrio incompleto, in cui le istanze sociali e occupazionali dei lavoratori non trovano adeguato spazio, compromettendo la capacità delle commissioni di considerare pienamente le ricadute sul lavoro e sulle comunità costiere.