

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il Mit risolve il problema dei manutentori sulle navi di Costa Crociere

Nicola Capuzzo · Friday, February 28th, 2025

I tecnici per le riparazioni e le manutenzioni non sono lavoratori marittimi, nemmeno quando intervengono su una nave in navigazione, ai sensi della convenzione Mlc 2006 sul lavoro marittimo.

Lo stabilisce un decreto appena emanato dalla direttrice del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Patrizia Scarchilli, per individuare appartenenti ed esclusi dalla categoria. Il Decreto si aggiunge a quanto già il legislatore fece nel 2015 recependo la direttiva Ue di aggiornamento dei requisiti minimi di formazione della gente di mare, e, definendo l'elenco non tassativo, spiega come l'inserimento debba basarsi sul “principio (inedito rispetto alla direttiva Ue, *nda*) dell'abitudinalità del lavoro a bordo, escludendo coloro che, avendo la sede principale di lavoro a terra, svolgano a bordo attività lavorativa occasionale che non rientri nei servizi nave e nelle normali attività di routine della nave”.

L'articolo 3, quindi, elenca nel dettaglio 17 categorie di lavoratori esclusi dalla definizione di lavoratori marittimi. Fra essi, come detto, “i tecnici per le riparazioni e manutenzioni”, per i quali quindi – fa notare una circolare di Confitarma – le Capitanerie di Porto “non dovrebbero più richiedere la visita medica biennale o il cd. certificato del lavoratore marittimo”.

Un'osservazione che rimanda a un dispaccio di segno opposto diramato nel gennaio 2024 dal ministero della Salute e conseguentemente allora inoltrato dal Mit alle Capitanerie di porto. Atti subito impugnati, però, da Costa Crociere, preoccupata per il loro impatto sui tempi ristretti con cui, soprattutto nel settore crocieristico, si organizzano ed effettuano le riparazioni a bordo in navigazione, incompatibili con quelli abitualmente necessari per il rilascio delle suddette certificazioni.

Il Tar del Lazio nel settembre scorso [bocciò il ricorso di Costa Crociere](#) e il nuovo decreto potrebbe a questo punto risultare decisivo per l'appello in Consiglio di Stato proposto dalla compagnia, il cui amministratore delegato, Mario Zanetti, è presidente di Confitarma.

Da rilevare inoltre come il Mit, sia nel decreto sia in una nota interpretativa rilasciata il giorno successivo, abbia attentamente esplicitato – richiamando fra l'altro la piena vigenza [dell'ultima circolare](#) con cui nel novembre 2023 s'è riorganizzata la materia – come vadano invece considerati

marittimi “anche coloro che, pur non avendo sottoscritto una convenzione di arruolamento, a bordo delle navi svolgono attività lavorativa abituale e continuativa come, a titolo esemplificativo, il personale alberghiero, il personale di ristoranti e cambusa, i negozi, gli intrattenitori, il personale delle spa, i parrucchieri, gli operatori di casinò e altri che sono impiegati direttamente dall’armatore o dalla società di gestione”, nonché “coloro che dipendono da una società appaltatrice di servizi complementari di bordo”.

Questi ultimi però “sono esonerati dalla visita biennale e dalla preventiva d’imbarco”, nonché – come stabiliva appunto la succitata circolare, con cui di fatto si liberalizzò l’imbarco sui traghetti di personale sprovvisto del libretto di navigazione per i servizi complementari di bordo – dal requisito di nuoto e voga quando il lavoratore non sia inserito nel ruolo di appello.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, February 28th, 2025 at 9:00 am and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.