-i collegamenti con le isole maggiori e la Tunisia vengono eserciti dalla **Tirrenia**;

-i collegamenti in Adriatico e Ionio vengono effettuati dall'**Adriatica**;

-i collegamenti con le isole minori vengono svolti dalle ***Società Regionali*** (Caremar, Saremar, Siremar e Toremar).

Le principali tipologie di traffico nelle aree di mercato servite dalle Società in esame sono:

-traffico di passeggeri ordinari (residenti o meno), con o senza autoveicoli al seguito;

-traffico di turisti, con o senza autoveicoli al seguito;

-traffico di merci, prevalentemente su mezzi gommati.

Nell'ambito delle considerazioni generali sul quadro di operatività della Tirrenia e delle cinque società da questa controllate, è utile sottolineare che il "mix" di domanda che l'operatore marittimo deve soddisfare, sulla base della suddetta tipologia di traffico, varia in relazione al segmento di traffico considerato ed alla temporalità in cui la domanda si manifesta. In sintesi, si ricorda che, per la componente passeggeri, la stagionalità è piuttosto forte nelle aree caratterizzate da maggiore o totale indipendenza dal continente, dove prevale l'aspetto turistico - isole maggiori, Croazia - mentre risulta minore dove, accanto all'interesse turistico, è presente in maniera sostanzialmente costante nell'arco dell'anno la necessità, in particolare per i residenti, di collegamenti con i servizi offerti in Continente (isole minori e c.d. "aree metropolitane marittime"). La componente merci presenta, invece, flussi abbastanza costanti nel corso dell'anno.

Per quanto concerne i principali aspetti evolutivi del mercato in questione, si confermano le tendenze manifestatesi negli ultimi anni, vale a dire:

-la sempre maggiore tendenza ad una riduzione dei tempi di traversata;

-l'elevata sensibilità della domanda al fattore sicurezza;

-la crescente richiesta di miglioramento della qualità dei servizi offerti a bordo.

La gran parte degli operatori del settore si stanno sempre più adeguando a tali tendenze, anche se in maniera differenziata, magari focalizzando le proprie strategie maggiormente in una direzione (ad esempio, la velocità) piuttosto che in un'altra (come l'innalzamento degli standard delle sistemazioni a bordo a livelli crocieristici). A tal proposito, un rilevante elemento di novità è rappresentato dal fatto che anche l'armamento greco - tradizionalmente meno sensibile a tali problematiche - sta adottando strategie in tal senso, approfittando, tra l'altro, della propria posizione di privilegio in relazione alla liberalizzazione del cabotaggio, posizione che gli consente di esercitare una pressione competitiva attraverso politiche commerciali molto aggressive.[2]

La flotta di proprietà del Gruppo Tirrenia è composta da 89 unità per complessive 540.000 tonnellate di stazza lorda (TSL) circa.

La sola Capogruppo Tirrenia oggi allinea una flotta di 24 navi (per un tonnellaggio totale di circa 343.000 TSL) che nel 2001 hanno trasportato circa 3,3 milioni di passeggeri +4,5% rispetto al 2000), quasi 825 mila automobili (+5,8%) e mezzi pesanti per circa 3,3 milioni di metri lineari (-8,5%).

L'Adriatica dispone di una flotta di 18 navi per circa 132.000 tsl, ha trasportato 670 mila passeggeri (+12,1%), circa 80.000 auto (+14,8%) e mezzi pesanti per circa 1,3 milioni di metri lineari (+68,1%).

E' da segnalare il fatto che, a partire dal 1° febbraio 2001, la gestione di due linee di cabotaggio (Livorno/Catania e Genova/Termini Imerese), unitamente a tre navi a tali linee dedicate, è stata trasferita dalla Tirrenia alla soc. Adriatica.

Per quel che concerne le società Regionali (Caremar, Siremar, Saremar e Toremar), la flotta sociale è composta di 47 unità.

---

[2] Si ricorda che dal 1° gennaio 1999, è venuta a cessare, in ambito europeo, la riserva di cabotaggio (con la citata eccezione del mercato greco).

Nei prospetti che seguono vengono rappresentate la composizione della flotta del Gruppo Tirrenia e delle sue due principali Società in particolare, nonché la tabella riassuntiva dell'attività nautica svolta negli anni 2000 e 2001, con i relativi valori percentuali annui di variazione.

Flotta del gruppo Tirrenia	2000		2001	
	n°	TSL	n°	TSL
Navi traghetto miste	19	271.325	23	355.643
Navi traghetto miste (servizio locale)	27	46.323	27	46.323
Unità veloci di nuova tecnologia	11	64.545	11	64.545
Altre unità veloci (servizio locale)	19	4.785	19	4.785
Navi traghetto tutto-merci	10	98.884	7	63.862
Motonavi (unità miste per servizio locale)	2	1.861	2	1.861
Totale navi di proprietà	**88**	**487.723**	**89**	**537.019**

Flotta al 31/12/2001	Tirrenia di Nav.		Adriatica di Nav.	
	n°	TSL	n°	TSL
Navi traghetto miste	13	241.850	10	113.793
Unità veloci di nuova tecnologia	6	52.410	-	-
Navi traghetto tutto-merci	5	49.136	2	14.726
Altre unità veloci (servizio locale)	-	-	4	1.179
Motonavi (unità miste per servizio locale)	-	-	2	1.861
Totale navi di proprietà	**24**	**343.396**	**18**	**131.559**

Descrizione		numero viaggi	miglia percorse (1)	passeggeri (2)	auto al seguito (3)	merci (4) (m.lineari)	(5) noli conseguiti
TIRRENIA	2000	3.357,5	1.540	3.174,3	779,0	3.580,3	229.931
	2001	3.133,0	1.282	3.317,9	824,3	3.275,2	231.948
	var. %	*-6,7*	*-16,8*	*4,5*	*5,8*	*-8,5*	*0,9*
ADRIATICA	2000	2.119,0	627	596,9	66,9	779,2	55.376
	2001	2.390,0	931	668,9	76,8	1.310,2	77.375
	var. %	*12,8*	*48,5*	*12,1*	*14,8*	*68,1*	*39,7*
CAREMAR	2000	12.871,5	469	3.230,8	136,0	503,6	16.321
	2001	13.252,0	473	3.076,6	140,2	554,1	16.723
	var. %	*3,0*	*0,9*	*-4,8*	*3,1*	*10,0*	*2,5*
SAREMAR	2000	20.300,0	150	2.203,2	544,0	555,2	6.379
	2001	20.121,0	148	2.266,6	564,7	618,7	6.786
	var. %	*-0,9*	*-1,3*	*2,9*	*3,8*	*11,4*	*6,4*
SIREMAR	2000	11.910,0	802	2.087,1	114,5	380,4	21.856
	2001	11.690,0	796	2.176,6	128,1	415,8	22.871
	var. %	*-1,8*	*-0,7*	*4,3*	*11,9*	*9,3*	*4,6*
TOREMAR	2000	9.097,0	250	1.978,3	368,6	347,2	16.721
	2001	9.031,0	250	1.975,9	382,9	357,1	17.110
	var. %	*-0,7*	*0,0*	*-0,1*	*3,9*	*2,9*	*2,3*
TOTALE	2000	59.655,0	3.838	13.270,6	2.009,0	6.145,9	346.584
	2001	59.617,0	3.880	13.482,5	2.117,0	6.531,1	372.813
	var. %	*-0,1*	*1,1*	*1,6*	*5,4*	*6,3*	*7,6*

I valori delle colonne (1), (2), (3) e (4) sono espressi in migliaia.
I valori della colonna (5) sono espressi in migliaia di euro.

Dall'esame dei dati si conferma, in particolare, la diversa caratterizzazione del servizio offerto dalle sei società, le quali operano:

- Tirrenia, su rotte di medio-lunga percorrenza, con un ruolo che viene ritenuto di "market leader";
- Adriatica, sulla medio-lunga percorrenza e nel servizio locale;
- le quattro società Regionali, nel servizio locale.

Si rileva altresì un andamento positivo pressoché generalizzato nei dati totali e negli indici di variazione.

Si ricorda, tra l'altro, che la flotta della Società Tirrenia è costituita anche di mezzi veloci, che permettono di conseguire notevoli vantaggi in termini di gestione operativa e di operare più efficientemente a parità di traffico trasportato.

1.3 Il personale

Al 31 dicembre 2001 il personale alle dipendenze delle Società di Navigazione Tirrenia ed Adriatica ammontava complessivamente a 2.768 unità, di cui 441 appartenenti al personale di terra e 2.327 al personale navigante, con una riduzione complessiva pari a 107 unità rispetto alla forza in servizio al 31 dicembre 2000.

La tabella 1 riporta un raffronto tra le consistenze, suddivise per categoria, del personale delle due principali Società di navigazione, rispettivamente al 31 dicembre 2000 e al 31 dicembre 2001.

TABELLA 1 - CONSISTENZA NUMERICA COMPLESSIVA

		ADRIATICA	TIRRENIA	TOTALE
2000	Personale a terra	67	389	456
	Personale navigante	554	1865	2.419
	Totale complessivo al 31.12.2000	**621**	**2.254**	**2.875**
2001	Personale a terra	66	375	441
	Personale navigante	640	1687	2327
	Totale complessivo al 31.12.2001	**706**	**2.062**	**2.768**
Variazione consistenza numerica		**85**	**-192**	**-107**

La tabella 2 riporta, per gli anni 2000 e 2001, la spesa per il personale delle medesime Società di navigazione.

TABELLA 2 – SPESA PER IL PERSONALE

(migliaia di Euro)

TIRRENIA	2000	2001	Variazione
Salari e stipendi	65.082,4	61.662,6	-3.419,8
Oneri sociali	8.538,8	8.454,1	-84,7
T.F.R.	4.090,5	4.224,7	134,2
Altri costi	587,1	564,0	-23,1
Totale costo del personale della Tirrenia di Navigazione	**78.298,8**	**74.905,4**	**-3.393,4**

ADRIATICA	2000	2001	Variazione
Salari e stipendi	18.842,4	21.875,7	3.033,3
Oneri sociali	1.676,4	1.790,0	113,6
T.F.R.	723,8	687,4	-36,4
Altri costi	45,1	74,1	29,0
Totale costo del personale della Adriatica di Navigazione	**21.287,7**	**24.427,2**	**3.139,5**

TOT. TIRRENIA e ADRIATICA	99.586,5	99.332,6	-253,9

La riduzione del costo del personale per la Società Tirrenia tra i due esercizi, pari a 3.393.386 euro (-4.33%), è da attribuirsi alla rimodulazione delle tabelle di armamento (vedi par. 1.3.2.2) e al passaggio di tre navi ("Via Adriatico", "Via Tirreno" e "Campania") alla Società Adriatica. Quest'ultimo, unitamente al rinnovo contrattuale, che ovviamente ha prodotto i suoi effetti anche nei confronti della Tirrenia, giustifica l'incremento del costo del personale di 3.139.544 euro (+14,75%) registrato dalla Società Adriatica fra i due esercizi in esame. Nel complesso, i due movimenti contrapposti hanno comportato una riduzione totale dei costi di 253.842 euro (-0.25%).

Sempre con riferimento al costo del personale, il legislatore è intervenuto con la legge 448/2001 (finanziaria 2002) a sostegno dei livelli occupazionali e

della competitività delle imprese armatoriali (art. 52, comma 32).

1.3.1 Il contesto associativo

La collocazione di Fedarlinea all'interno del sistema Confcommercio, avvenuta formalmente nel giugno del 2000, non ha mancato di produrre i suoi effetti.

Tale scelta, oltre a raccordarsi con l'attività esercitata dalle Associate, tipicamente orientata alla prestazione di "servizi di trasporto marittimo", assume una specifica rilevanza anche in relazione al particolare momento delle Aziende del Gruppo Tirrenia oramai prossime alla privatizzazione.

La nuova collocazione in ambito confederale ha consentito di sviluppare frequenti opportunità di collaborazione professionale.

Per le Aziende del Gruppo l'integrazione nel sistema Confcommercio può costituire una occasione di confronto con le numerose realtà imprenditoriali operanti nel terziario e nei servizi.

1.3.2 Le relazioni industriali

Nei paragrafi che seguono si affronta una breve disamina di quanto significativamente accaduto, a livello sindacale, nelle singole Società.

1.3.2.1 I contratti collettivi di lavoro 21/3/2001 e 29/3/2001.

Con accordo in data 21 marzo 2001 è stata rinnovata da Fedarlinea, unitamente a Confitarma, la parte economica relativa al biennio 2001-2002 dei contratti collettivi nazionali di lavoro del settore marittimo, nel rispetto del Protocollo 23 luglio 1993.

In particolare, con l'intesa in parola le parti hanno determinato nella misura del 4% gli incrementi retributivi spettanti per il precisato periodo a tutto il personale navigante non in Regolamento Organico, ivi compresi i Comandanti e Direttori di Macchina.

E' stata prevista la corresponsione del beneficio economico in due tran-

ches del 2% per ciascuno degli anni interessati.

Le trattative per il rinnovo contrattuale sono state caratterizzate dal dibattito sulla c.d. "inflazione importata", intesa quale effetto delle variazioni dei prezzi imputabile alle ragioni di scambio del nostro Paese (le cui variabili sono essenzialmente costituite dai prezzi del petrolio e dell'oro). Al fine della determinazine del valore economico da riconoscere a tale riguardo, si è convenuto di non conteggiare, in questa fase, quanto deducibile al suddetto titolo, prevedendo tuttavia che, qualora alla fine del periodo di vigenza dei CCNL (31 dicembre 2002) vi fosse uno scostamento tra il tasso di inflazione programmata riconosciuto con l'accordo in epigrafe (2,9%) e il tasso di inflazione reale, tale differenza non verrà conteggiata nel limite dello 0,8%. Ne deriva, quindi, che il tasso di inflazione che si realizzerà nel corso del biennio 2001-2002 si riterrà compensato fino ad una concorrenza pari al 3,7%.

Alle medesime condizioni di cui sopra è stata rinnovata, con accordo 29 marzo 2001, la parte economica del contratto degli addetti agli uffici.

Inoltre, con intesa in pari data, è stato disposto per il biennio 2001-2002 l'adeguamento dei livelli retributivi del personale navigante in Regolamento Organico.

In questa sede, si sottolinea positivamente la rapida definizione degli accordi di che trattasi, che ha evitato i riflessi negativi derivanti da un ulteriore prolungamento delle trattative.

1.3.2.2 Gli accordi della Società Tirrenia

Gli accordi sottoscritti il 9 ottobre 2000 e il 28 dicembre 2000 con le O-O.SS. rappresentano un passaggio importante (specie per il settore merci) nell'attuale momento del Gruppo Tirrenia, chiamato a realizzare una delicata fase di ristrutturazione[3].

L'intesa che maggiormente ha dato vita a contrasti è stata quella relativa alla riparametrazione delle tabelle di armamento delle navi tipo "Strade", che ha comportato notevole riduzione di personale.

La Società, in attuazione dell'impegno, assunto in data 28/12/2000, a procedere ad un monitoraggio dell'organizzazione del lavoro derivante dal citato accordo 9 ottobre, ha sottoposto alle Organizzazioni sindacali la opportunità, limitatamente alla sezione alberghiera, di una diversa modulazione delle tabelle di armamento con l'obiettivo di una ulteriore implementazione del livello di qualità del servizio offerto all'utenza.[4]

1.3.2.3 Gli accordi della Società Adriatica

La necessità di definire positivamente anche per l'Adriatica, la procedura d'infrazione aperta in ambito comunitario, ha spinto la medesima a ricercare con determinazione il raggiungimento degli obiettivi di economicità ed efficienza

---

[3] Le forme di contestazione hanno avuto origine nell'area del sindacalismo autonomo e sono culminate negli scioperi del 14 novembre 2000, 14 dicembre 2000, 15 febbraio 2001 e 30 marzo 2001, proclamati dal Sin.COBAS. Tali agitazioni hanno inciso solo marginalmente sulla regolarità dei servizi.

[4] Tali modifiche tabellari hanno trovato spazio nell'accordo 25 maggio 2001, sottoscritto in questa fase dalle sole Organizzazioni Fit-CISL e UILTRASPORTI e, separatamente, FEDERMAR-Cisal e UGL-Mare. In pari data, le medesime Organizzazioni sindacali hanno ridefinito, sempre con riferimento alla sezione alberghiera, le tabelle d'armamento delle unità tipo "Florio". I medesimi accordi sono stati in seguito sottoscritti anche dalla Filt-CGIL.
In data 10 dicembre 2001 la Società Tirrenia ha sottoscritto un ulteriore accordo con le Organizzazioni sindacali Filt-CGIL, Fit-CISL e UILTRASPORTI e, separatamente, FEDERMAR-Cisal e UGL-Mare, per l'esame delle problematiche sorte a seguito della decisione della Commissione Europea del 20 giugno 2001 e relative alla linea veloce Fiumicino/Golfo Aranci, nonché alle unità tipo "Lazio" adibite – con impiego integrato - alle linee merci Livorno/Cagliari e Cagliari/Genova.
Circa la prima delle linee sopra citate, risultata esclusa dal regime di convenzione, le parti hanno innanzitutto concordato una rimodulazione qualitativa delle tabelle di armamento delle unità tipo "Guizzo", ferma restando la composizione numerica del personale di bordo.
E' stato, altresì, definito un criterio di utilizzo dei marittimi che privilegia il ricorso a personale di lista stagionale; è stato, inoltre, fissato un limite massimo al ricorso a prestazioni straordinarie pari a 90 ore mensili.
Quanto alle relazioni merci Livorno/Cagliari e Genova/Cagliari, le parti hanno definito la nuova tabella d'armamento delle unità tipo "Lazio", con la riduzione di 3 elementi per unità e la limitazione dei soprannumero stagionali (da 3 a 2).

richiesti dall'U.E., attraverso una razionalizzazione dei costi aziendali.

In particolare, al fine di pervenire ad una revisione degli attuali limiti numerici del personale imbarcato a bordo della Società in questione, la Fedarlinea, in coordinamento con la Capogruppo Tirrenia, ha avviato una serie di incontri con le Organizzazioni sindacali dei lavoratori, tesi anche a risolvere altre problematiche aziendali aperte.

Gli incontri in argomento hanno portato alla sottoscrizione, in data 14 dicembre 2001, di una intesa con i livelli sindacali nazionali delle Organizzazioni Filt-CGIL, Fit-CISL e UILTRASPORTI e, separatamente, FEDERMAR-Cisal e dall'UGL-Mare.

Detta intesa, oltre a prevedere una rimodulazione tabellare che comporterà un minor utilizzo di 41 unità di personale l'anno, ha anche affrontato alcune importanti questioni di carattere generale, quale ad esempio quella della normativa contrattuale in materia di immissioni in continuità di rapporto di lavoro (C.R.L.).[5]

Complessivamente, può rilevarsi che, l'azione di politica sindacale realizzata da Fedarlinea, con il coordinamento della Tirrenia, ha avuto quale costante obiettivo quello dell'allineamento delle condizioni economiche di gestione delle Aziende del Gruppo a quelle dell'armamento privato.

1.3.3 Legge n. 146/90 sull'esercizio del diritto di sciopero.

La legge n. 83/2000, di modifica alla legge n.146/90 in materia di esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali, ha aperto il nostro sistema ad una diversa prospettiva di garanzia dell'utenza, incentrata sulla pre-

---

[5] Relativamente alla Società Adriatica, va precisato che le immissioni in C.R.L. hanno riguardato, in buona parte, coloro che sono stati trasferiti dalla Tirrenia all'Adriatica in applicazione dell'accordo 9 ottobre 2000.
Peraltro, le suddette immissioni, tra cui vanno ricomprese anche le tredici previste dal suddetto accordo e non ancora effettuate, comporterebbero il superamento della vertenzialità giudiziaria attualmente in essere in Adriatica per l'ottenimento del rapporto a tempo indeterminato, in quanto per i lavoratori interessati dal passaggio, il medesimo sarà subordinato alla sottoscrizione di verbale ex art. 411 c.p.c.

venzione degli scioperi oltre che sulla regolamentazione dei medesimi.

In tal senso, la citata legge ha previsto l'introduzione nei c.c.n.l. di procedure di raffreddamento e conciliazione delle vertenze, tese per l'appunto alla risoluzione a monte delle possibili cause di disagi per i fruitori di servizi pubblici.

Visti i descritti obblighi di legge, il Gruppo Tirrenia si è dotato di una dettagliata regolamentazione delle citate procedure, contenuta nell'ambito del Protocollo sulle relazioni industriali definito con le Organizzazioni sindacali in data 1° agosto 2000 e valutato idoneo dalla Commissione di Garanzia con deliberazione del 16 novembre 2000.

L'importanza dell'intesa in parola è stata segnalata dalla stessa Commissione di Garanzia, la quale, nella <<Relazione sull'attività della Commissione nel periodo 26/04/2000 - 30/09/2001>>, ha avuto modo di sottolineare che <<l'accordo 1° agosto 2000 del Gruppo Tirrenia – gruppo che assicura i collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori del paese – è stato uno dei primi ad adeguare le regole del conflitto nei trasporti ai principi della legge n. 83/2000>>.

Nel mese di aprile del 2001, la segreteria nazionale della Filt-CGIL, sotto la spinta politica della propria struttura confederale, ha avanzato richiesta di ridiscutere alcuni aspetti dell'accordo, in quanto ritenuti troppo limitativi del diritto di sciopero. Tale richiesta è stata peraltro condivisa e sostenuta anche dalla Fit-CISL e dalla UILTRASPORTI.

In particolare, le Organizzazioni sindacali, da un lato lamentavano la eccessiva lunghezza dei tempi delle procedure e, dall'altro, proponevano di introdurre nell'ambito della cennata intesa sullo sciopero la c.d. "regola delle bocce ferme", già presente nell'accordo delle ferrovie e nella regolamentazione provvisoria per il trasporto aereo elaborata dalla Commissione di Garanzia in attesa di un accordo delle parti rappresentative di quel settore. Tale regola si sostanzia nell'impossibilità - da parte dei soggetti (azienda e sindacato) coinvolti in una procedura di raffreddamento e conciliazione ex art.2, comma 2 L.n. 146/90 – di intraprendere una qualsiasi azione unilaterale nelle more della definizione della procedura medesima.

In data 14 dicembre 2001 la Fedarlinea, la Filt-CGIL, Fit-CISL e UILTRASPORTI e, separatamente, la FEDERMAR-Cisal e la UGL-Mare hanno definito una intesa contenente alcune significative modifiche ed integrazioni all'accordo del 1° agosto 2000.

In particolare, in accoglimento della proposta avanzata dalle o.s.l. è stata concordata una riduzione dei tempi della procedura contrattuale di raffreddamento e conciliazione del conflitto dagli originari 30 giorni (15 di raffreddamento più altri 15 per la conciliazione) a 20 complessivi, secondo l'articolazione già adottata nel settore delle ferrovie (5 giorni per la lettera di convocazione; apertura del confronto entro i successivi 5 giorni; conciliazione entro 10 giorni dall'apertura del confronto).

Non è stata invece accettata l'istituzione della regola delle "bocce ferme", la cui introduzione avrebbe determinato forti limitazioni all'autonomia gestionale delle aziende, costrette, in presenza di un comunicato di apertura dello stato di agitazione, a paralizzare ogni atto od azione intrapresa sulla materia oggetto di contestazione.

Altro aspetto particolarmente qualificante dell'accordo è quello della fissazione di una durata massima dello sciopero, pari a 24 ore per la prima agitazione e 48 per gli scioperi successivi al primo nell'ambito della stessa vertenza.

Le modifiche apportate al Protocollo 1 agosto determineranno certamente un ulteriore incremento delle garanzie per l'utenza in caso di sciopero nel settore del lavoro marittimo.

Va in ogni caso detto che già nella versione originaria l'impianto normativo dell'accordo sembra aver dato buona prova del suo funzionamento, costituendo un valido strumento di governo del conflitto e, quindi, di effettiva prevenzione delle agitazioni.

Con delibera del 14 febbraio 2002, la Commissione di Garanzia ha giudicato idonea la citata intesa del 14 dicembre 2001, disponendo altresì la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del testo del Protocollo 1° agosto 2000 coordinato con le modifiche di cui sopra.

1.3.4 Orario di lavoro del personale marittimo

Il processo di produzione normativa in materia di orario di lavoro del personale marittimo costituisce motivo di confronto tra le parti sociali, nonché tra queste e l'Amministrazione.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da più parti sollecitato, ha avviato un tavolo di esame diretto a verificare le problematiche che l'applicazione delle nuove norme ha generato nell'organizzazione del lavoro delle aziende armatoriali, soprattutto con riferimento a quelle che effettuano i c.d. "viaggi di breve durata" ricadenti nella deroga di cui all'art. 11, comma 8 del decreto legislativo n. 271/99.

In tale contesto, la Fedarlinea, unitamente alla Confitarma, ha denunciato al cennato Dicastero la eccessiva proliferazione e sovrapposizione di norme riguardanti la medesima materia, sottolineando, in particolare, che tale rilevato appesantimento del quadro normativo risulta in conflitto con l'intento che ha animato gli stessi estensori delle norme internazionali prima e comunitarie poi, che era quello di definire per il complesso degli operatori del settore – a prescindere dalla bandiera di appartenenza – una disciplina uniforme dell'orario di lavoro a bordo, nella considerazione che sicurezza, riposo, fatica e stress sono concetti universali e quindi non modellabili da Paese a Paese.

Al riguardo, si ricorda che nella delibera 1999/95/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, emessa in data 13 dicembre 1999 – concernente l'applicazione delle disposizioni della citata direttiva 1999/63/CE relative all'orario di lavoro della gente di mare a bordo delle navi – le istituzioni continentali hanno sostanzialmente accolto l'importante principio che la sicurezza non può costituire strumento di distorsione della concorrenza tra gli operatori che fanno scalo nei porti comunitari.

Alla luce di ciò, le Associazioni armatoriali hanno richiesto, per una chiara ed uniforme disciplina della materia che metta tutti gli operatori del settore su uno stesso piano di concorrenzialità, la sollecita definizione di un provvedimento di sintesi dell'intera legislazione succedutasi sul tema, informato ai principi della Convenzione OIL 180/96, così che questa possa costituire la fonte esclusiva di

regolamentazione.

Malgrado gli incontri avviati in sede ministeriale avessero prodotto una bozza di decreto legislativo sulla materia di cui trattasi nel senso auspicato dalle Associazioni armatoriali, in data 20 febbraio 2002 il Parlamento ha definitivamente approvato la Legge Comunitaria per il 2001 il cui art. 22 ha disposto la delega al Governo a recepire con uno o più decreti legislativi tutte le fonti normative comunitarie contenenti la disciplina dell'orario di lavoro, al fine di conferire organicità alla regolamentazione di tale materia, peraltro prevedendo in tale ambito una nuova attuazione della cennata direttiva 99/63/CE.

Un aspetto particolarmente critico della disposizione in parola risiede nella competenza a formulare le proposte di decreto, affidata dal legislatore al Ministero del Lavoro e al Ministero delle Politiche Comunitarie, con l'esclusione del dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La Fedarlinea, unitamente alla Confitarma, si è immediatamente attivata al fine di ottenere il coinvolgimento del citato Ministero nella fase di definizione dei decreti di che trattasi, ottenendo un sostanziale consenso da parte delle Amministrazioni interessate al richiesto allargamento dei soggetti coinvolti nel processo di formazione delle norme di attuazione delle direttive.

L'obiettivo resta naturalmente quello di garantire una futura disciplina dell'orario di lavoro che sappia tener conto sia della specificità del settore marittimo, sia della copiosa produzione normativa di derivazione internazionale che lo regola.

1.4. Problematiche portuali

Malgrado i numerosi anni trascorsi dall'emanazione della legge di riforma portuale (Legge 84/94), non è stato ancora completamente definito il quadro normativo disciplinante le attività in ambito portuale. In particolare, le nuove disposizioni normative ed amministrative sul lavoro portuale, introdotte a seguito dell'emanazione della legge 186/2000 di modifica della legge 84/94, potrebbero creare le condizioni per l'insorgenza di un vasto contenzioso, visto l'obbligo, imposto a tutte le imprese che operano in porto, di applicare il medesimo