



Unione
Marittimi

Protocollo Unione Marittimi – 08-2025

Taranto, 10/09/2025.

Alla **Presidenza del Consiglio dei Ministri**

presidente@pec.governo.it

Al **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per il Mare, il Trasporto Marittimo e per le vie d'acqua interne**

dg.tm@pec.mit.gov.it

Al **Ministero delle imprese e del Made in Italy**

Dipartimento per le politiche per le imprese
Direzione generale per la politica industriale,
la riconversione e la crisi industriale,
l'innovazione, le PMI e il made in Italy.
Divisione VII. Amministrazione straordinaria
delle grandi imprese in stato di insolvenza

urp@pec.mise.gov.it

dip.imprese@pec.mimit.gov.it

dgind.div07@pec.mimit.gov.it

Al **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.**

cgcp@pec.mit.gov.it

Al **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Capitaneria di Porto di Taranto**

UNIONE MARITTIMI

Via Del Brennero n. 9 -37124 Verona

E-mail assunionemarittimi@gmail.com- Pec. unionemarittimi@pec.it



Unione
Marittimi

cp-taranto@pec.mit.gov.it

Spett.le

ADI SERVIZI MARITTIMI S.R.L. IN A. S.

adism@legalmail.it

OGGETTO: Autorizzazione alla riduzione del numero dei componenti l'equipaggio delle MM/NN "Corona Boreale" (Numero IMO 9509358) e "Corona Australe" (Numero IMO 95093462) in sosta "inoperosa" o "non operativa".

La presente nell'esclusivo interesse dei lavoratori marittimi iscritti nella nostra *Associazione* imbarcati sulle unità navali in oggetto, onde significare quanto segue:

La nostra *Associazione* da oltre un anno si è fatta portatrice dei diritti dei lavoratori marittimi imbarcati sulle navi appartenenti all'ex *ILVA*, considerato che, per anni, le *Organizzazioni Sindacali Nazionali* di categoria hanno mostrato un totale disinteresse riguardo alle loro problematiche, dopo che le società facenti parte del gruppo *ILVA* sono state dichiarate insolventi e sottoposte ad amministrazione straordinaria. Alcuni lavoratori marittimi, pertanto, hanno assunto la decisione di fuoriuscire dalle predette *Organizzazioni Sindacali*, chiedendo il supporto e l'aiuto alla nostra *Associazione*.

È noto come, fin dal 2018, la gestione della flotta navale appartenente all'ex *ILVA* è stata affidata alla società *ADI Servizi Marittimi S.r.L.* in forza di un contratto quadro di affitto dei rami d'azienda facenti capo, giustappunto, all'*ILVA* e alle controllate *ILVA* stipulato in data 28 giugno 2017, di recente rinnovato con un nuovo contratto d'affitto sottoscritto in data 27 maggio 2024, sebbene l'*ADI Servizi Marittimi S.r.L.*, nel frangente, sia stata dichiarata insolvente e, di conseguenza, sottoposta anch'essa ad amministrazione straordinaria.

La nostra *Associazione*, da subito, ha segnalato agli Ispettorati del Lavoro e alle Autorità Marittime competenti le numerose irregolarità riscontrate nella gestione del personale imbarcato sui galleggianti (le c. d. barge) anch'essi appartenenti all'*ILVA Servizi Marittimi S.p.A.* (oggi in

UNIONE MARITTIMI

Via Del Brennero n. 9 -37124 Verona

E-mail assunionemarittimi@gmail.com- Pec. unionemarittimi@pec.it



Unione Marittimi

amministrazione straordinaria), e ha chiesto e diffidato (anche tramite il nostro legale) l'ADI servizi Marittimi s.r.l. a regolarizzare la posizione del predetto personale.

La nostra *Associazione*, altresì, ha chiesto formalmente all'ADI Servizi Marittimi s.r.l., al *Ministero delle Imprese e del Made In Italy* ed ai *Commissari straordinari* nominati in seno alle diverse procedure di amministrazione straordinaria delucidazioni con riguardo al “disarmo” delle navi in oggetto. La flotta navale *de quo*, da diverso tempo, è stata gestita da un *management* la cui unica preoccupazione, come vedremo meglio in prosieguo, appare volta a favorire la dismissione e/o il ridimensionamento il patrimonio navale dell'ex ILVA onde liberarsi del peso economico della forza lavorativa ivi imbarcata, in evidente antitesi con le finalità precipue della procedura di amministrazione straordinaria che - come noto - risultano preordinate a favorire il risanamento aziendale delle grandi imprese in crisi anche al fine di favorire il mantenimento dei livelli occupazionali.

Orbene, ad oggi, nessuno dei mentovati Soggetti ha dato risposta ai dubbi ed alle perplessità che questa *Associazione* ha lumeggiato circa la gestione aziendale della flotta navale appartenente all'ILVA.

Ad onor del vero, con nota del 10 marzo 2025, il direttore generale dell'ADI Servizi Marittimi s.r.l. in A. S. (Ing. Maurizio Saitta) comunicava la propria disponibilità ad incontrare la nostra *Associazione* per il giorno 19 o 20 marzo 2025. Il sunnominato direttore, dopo solo tre giorni (esattamente il 13 marzo 2025), inviava alla nostra *Associazione* una nota con la quale comunicava che “in ragione degli impegni connessi con la procedura di cessione degli asset aziendali del gruppo ADI SPA in A. S.” il medesimo si trovava nell'impossibilità a dar seguito alla disponibilità manifestata, rinviando l'incontro a “data da destinarsi”.

Orbene, ancor oggi, nonostante i diversi solleciti, rimaniamo in attesa che ci sia comunicata la data dell'incontro. L'intento di avviare un dialogo con la nostra *Associazione*, evidentemente, è stato avanzato dal direttore generale dell'ADI Servizi Marittimi S.r.L. in A. S. (Ing. Maurizio Saitta) a “voce dal sen fuggita”, posto che, probabilmente, a Egli ha preso coscienza che sarebbe stato più agevole interloquire con le *Organizzazioni Nazionali di Categoria* che, come vedremo meglio in seguito, si sono mostrati piuttosto accondiscendenti alle richieste aziendali.

UNIONE MARITTIMI

Via Del Brennero n. 9 -37124 Verona

E-mail assunionemarittimi@gmail.com- Pec. unionemarittimi@pec.it



Unione Marittimi

Orbene, ci preme evidenziare come non ci risulta che, nel corso dell'ultimo anno, qualche rappresentante facente parte delle *Organizzazioni Sindacali nazionali* abbia incontrato o colloquiato con i marittimi imbarcati sulle navi dell'ex *ILVA* onde farsi latore delle loro esigenze o delle loro problematiche.

Ci chiediamo, pertanto, se le delegazioni sindacali che hanno partecipato agli incontri con l'ADI e l'Autorità Marittima per decidere sulle sorti delle navi in oggetto e dei loro equipaggi disponessero delle deleghe a rappresentare a livello locale ed aziendale i marittimi imbarcati sulle navi dell'ex *ILVA*, la cui maggioranza risulta oggi iscritta nella nostra *Associazione*.

Ci chiediamo se le OO.SS. si siano mai preoccupate di chiedere ai dirigenti dell'ADI in che modo intendano gestire in futuro le navi in oggetto, ovverosia se il loro proposito sia quello di rottamarle oppure ripararle; se sussista o meno un piano d'investimento volto a renderle operative, oppure se si preferisce sostenere gli elevati costi per il noleggio delle navi onde trasportare i prodotti siderurgici dell'ILVA, lasciando marcire in porto le navi in oggetto. Dobbiamo costatare che nell'ultimo periodo, l'ADI Servizi Marittimi in A. S. abbia preferito sostenere i lauti compensi corrisposti ad alcuni dirigenti e consulenti tecnici affidando loro l'incarico di elaborare piani di *disarmo temporaneo* e/o di *sosta inoperosa* da presentare all'Autorità Marittima, con il chiaro intendimento di dismettere le navi in oggetto e, soprattutto, di ridimensionare i loro equipaggi.

Intendiamo, da ultimo, rivolgere una particolare attenzione al capitolo delle “richieste di disarmo” avanzate nel tempo dai dirigenti dell'ADI Servizi Marittimi in A. S.

Infatti, sin dal *21 giugno 2024* (ovverosia da oltre un anno) i dirigenti ed i consulenti esterni dell'ADI Servizi Marittimi in A. S. si sono prodigati a chiedere la messa in disarmo delle MM/nn *“Corona Boreale”* e *“Corona Australe”*. La *Capitaneria di Porto di Taranto*, a seguito di tal fatta richiesta, ha avviato - anche su impulso della nostra Associazione - un *iter* istruttorio volto a prefissare il numero minimo e la qualifica di marittimi da mantenere a bordo della nave durante il periodo del disarmo, ai sensi e per effetto dell'art. 74 del codice di navigazione. Con nota del *02/09/2024*, infatti, il Comando Generale delle Capitanerie di porto comunicava ai legali incaricati dalla nostra *Associazione* che, ai sensi dell'art. 74 del codice di navigazione, il Comandante del Porto deve stabilire il numero minimo dei marittimi da adibire ai servizi di guardiana a bordo, precisandone anche la qualifica in «relazioni alle specifiche peculiarità locali, le attività di sicurezza



Unione
Marittimi

da svolgere a bordo e **sulla valutazione del rischio dell'unità, in funzione dello stato e delle condizioni di sicurezza in cui si trova la nave**» che s'intende disarmare.

Con nota del 06/05/2025, il *Comandante della Capitaneria di porto di Taranto* comunicava alla nostra *Associazione* che detto *iter* si era concluso a far data dal 15/10/2024 con la determinazione del numero minimo di marittimi da impiegare nel servizio di guardiana a bordo della *M/n Corona Boreale*. Egli, inoltre, rileva come l'istanza di disarmo era stata accolta a condizione che la società armatrice s'impegnasse ad assicurare **«il mantenimento delle condizioni di sicurezza delle MM/NN Corona Boreale e Corona Australe anche sotto il profilo ambientale al fine di prevenire e scongiurare qualsiasi situazione di rischio e/o emergenza, compreso il pericolo di sversamento di sostanze proibite nelle acque portuali»**.

Nel mese di *aprile 2025*, i dirigenti ed i consulenti dell'*ADI Servizi Marittimi in A. S.*, con il tramite dell'Agenzia ESA, comunicavano al Comandante della M/N “*Corona Boreale*” ed al suo equipaggio che in data *05 maggio 2025* si sarebbe proceduto al disarmo della nave, invitando il medesimo Comandante a predisporre tutte le attività necessarie allo sbarco dell'equipaggio.

La nostra *Associazione* (non ci risulta che le OO.SS. nazionali di categoria abbiano mai assunto alcuna iniziativa in merito) si opponeva con fermezza all'annunciato sbarco dell'equipaggio, evidenziando in alcune note come la nave *de qua* presentava (come ancor oggi presenta) delle deficienze strutturali che non consentivano il mantenimento delle specifiche condizioni di sicurezza richieste dall'*Autorità Marittima* anche sotto il profilo della salvaguardia dell'ambiente marino circostante.

Con nota del 06/05/2025, l'*Autorità Marittima* comunicava alla nostra *Associazione* che in siffatta data non risultava formalmente avviata alcuna procedura di disarmo né era stato disposto lo sbarco del personale marittimo imbarcato a bordo della motonave.

I dirigenti dell'*ADI Servizi Marittimi in A. S.* all'inizio del mese di agosto c. a. (ovverosia solo dopo tre mesi) comunicavano nuovamente al comando ed all'equipaggio della *M/n Corona Boreale* che si sarebbe proceduto al disarmo temporaneo della nave e che l'Azienda era stata autorizzata affinché il servizio di guardiana potesse essere svolto non a **bordo** bensì **a terra**. In particolare, i dirigenti comunicavano che l'*Autorità Marittima* aveva concesso l'autorizzazione affinché sia dato avvio ad una sorta di regime di comandata “*atipico*” che prevedeva che i marittimi

UNIONE MARITTIMI

Via Del Brennero n. 9 -37124 Verona

E-mail assunionemarittimi@gmail.com- Pec. unionemarittimi@pec.it



Unione Marittimi

dovevano recarsi in Capitaneria di porto per firmare lo sbarco a seguito del disarmo e che il personale marittimo chiamato ad espletare il servizio di guardiana a terra non avrebbe dovuto sottoscrivere alcun contratto di arruolamento, bensì sarebbe stato riassunto previa sottoscrizione di una non ben definita “lettera di incarico”.

I marittimi iscritti alla nostra *Associazione*, ciò appreso, decidevano di conferire mandato ad un legale di loro fiducia onde diffidare formalmente l’*ADI Servizi Marittimi in A. S* ed i suoi dirigenti a sospendere tutte le operazioni di disarmo fin quando la *Capitaneria di porto di Taranto* non avesse fatto chiarezza circa le modalità di espletamento del servizio di guardiana. Ci risulta che il predetto legale abbia ricevuto una nota dal *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* con la quale quest’ultima invitava il *Comandante della Capitaneria di porto di Taranto* a trasmettere una dettagliata relazione in merito all’annunciato disarmo della M/n *Corona Boreale*. A fronte di siffatto invito, il *Comandante del porto di Taranto* ha relazionato affermando di aver accolto la proposta presentata dai dirigenti dell’*ADI Servizi Marittimi in A. S*. relativa allo svolgimento del servizio di guardiana propedeutico al disarmo delle unità navali in oggetto. Il Comandante del porto, pur tuttavia, evidenzia come siffatta richiesta era stata accolta purché l’azienda armatrice assumesse l’impegno di assicurare il mantenimento delle condizioni di sicurezza della nave anche al fine di salvaguardare e prevenire qualsivoglia rischio di inquinamento dell’ambiente marino circostante.

Alla luce di siffatte affermazioni, in primo luogo, si osserva come nessuno dei soggetti coinvolti nella vicenda in esame si sia mai preoccupata di appurare se i dirigenti dell’*ADI Servizi Marittimi in A. S*. risultassero legittimati a chiedere il disarmo, considerato che (salvo smentite) ci risulta che la proprietà delle navi in oggetto appartenga all’*ILVA Servizi Marittimi S.p.A in A. S*. Vorremo comprendere, pertanto, se i *Commissari straordinari dell’ILVA* ed il *Ministero* competente abbiamo mai autorizzato i dirigenti dell’*ADI Servizi Marittimi in A. S*. a chiedere il disarmo. In secondo luogo, il *Comandante del porto di Taranto* omette di chiarire quale sia il numero e la qualifica dei marittimi che dovrebbero essere impiegati nel servizio di guardiana propedeutico al disarmo e con quali modalità detto servizio dovrebbe essere espletato se a “*bordo*” della nave oppure a “*terra*” (come comunicato dai dirigenti dell’*ADI* all’equipaggio). Si rammenta che, come chiarito dal Comando Generale delle Capitaneria di Porto, la decisione di statuire e disciplinare il

UNIONE MARITTIMI

Via Del Brennero n. 9 -37124 Verona

E-mail assunionemarittimi@gmail.com- Pec. unionemarittimi@pec.it



Unione Marittimi

servizio di guardiana propedeutico al disarmo appartiene esclusivamente all'*Autorità Marittima*. In terzo luogo, il *Comandante del porto* afferma che, alla luce delle relazioni del RINA, le navi risultano strutturalmente idonee a sostare in porto senza che sussista alcun rischio per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino circostante. Orbene, ci viene riferito che la navi - allo stato attuale - non versano assolutamente in siffatte condizioni. Sul punto ci riserviamo di assumere le necessarie ed opportune iniziative volte a far chiarezza sullo reale stato in cui oggi versano le unità navali in oggetto. Il *Comandante del porto*, da ultimo, afferma che i dirigenti dell'*ADI Servizi Marittimi in A. S.* **non avrebbero dato luogo a tutte le prescrizioni di sicurezza richieste, alcune delle quali non ancora del tutto soddisfatte**, fra le quali la chiusura delle valvole fuoribordo con **apposizione dei sigilli da parte della medesima Autorità Marittima**. L'*Autorità Marittima*, quindi, sconfessa quanto comunicato dai dirigenti e dai consulenti all'equipaggio in merito al disarmo, considerato che - di fatto - l'*ADI Servizi Marittimi in A. S.* non aveva ancora del tutto soddisfatto le prescrizioni di sicurezza impartite dall'*Autorità Marittima*. Infatti, ancor oggi, il disarmo non è stato portato a compimento.

Gli ultimi sviluppi di questa controversa e per certi versi imbarazzante vicenda del disarmo ci inducono a prendere atto del fatto che, i dirigenti e consulenti tecnici dell'*ADI Servizi Marittimi* si sono adoperati al fine di predisporre l'ennesimo piano volto a richiedere alla Capitaneria di porto di Taranto la riduzione dei componenti l'equipaggio delle MM/NN *Corona Boreale* e *Corona Australe* per "sosta inoperosa" o "non operativa".

In definitiva, un vero e proprio cambiamento di strategia. Non è chiesto più lo sbarco dell'equipaggio per il disarmo temporaneo, bensì la riduzione del personale per l'inoperatività della nave.

La richiesta di riduzione del personale è stata avanzata dai dirigenti dell'*ADI Servizi Marittimi* in data 20 agosto 2025, ovverosia alcuni gironi dopo che i medesimi dirigenti si erano premurati a comunicare all'equipaggio l'imminente sbarco del personale marittimo con attivazione del servizio di guardiana a terra a loro dire autorizzato dall'*Autorità Marittima*.

Il *Comandante della Capitaneria di porto di Taranto* - con estrema solerzia - si è subito attivato ad ha provveduto ad avviare la procedura per la concessione della relativa autorizzazione.

UNIONE MARITTIMI

Via Del Brennero n. 9 -37124 Verona

E-mail assunionemarittimi@gmail.com- Pec. unionemarittimi@pec.it



Unione Marittimi

Egli, da subito, ha provveduto a convocare le *OO.SS. nazionali*, le quali (non avevamo dubbi in merito) hanno espresso il loro parere favorevole. La nostra *Associazione* inspiegabilmente non è stata minimamente presa in considerazione, sebbene il Comandante del porto abbia più volte riscontrato le nostre note e riconosciuto di aver avviato - su impulso della nostra *Associazione* - l'iter per la determinazione del numero minimo di personale da impiegare nel servizio di guardina a bordo della nave nel corso del periodo del disarmo; ed aver manifestato, anche formalmente, la propria disponibilità ad incontrarci per discutere delle problematiche riguardanti il disarmo.

In ogni modo, il Comandante del porto a *tamburo battente* (in solo nove gironi) ha autorizzato i dirigenti dell'ADI a disattendere le tabelle minime di sicurezza rilasciate dal Comando generale del Corpo della Capitaneria di porto, riducendo il personale imbarcato sulle motonavi *Corona Boreale* e *Corona Australe* da dieci a sette unità. Il Comandante del porto, invero, si è semplicemente limitato a far propria ed a recepire la proposta di riduzione della forza equipaggio nella composizione qualitativa e quantitativa proposta dai dirigenti e dai consulenti dell'*ADI Servizi Marittimi in A. S.*

Si rammenta che, ai sensi degli artt. 317 cod. nav. e 426 reg. es. cod. nav., la riduzione dell'equipaggio per inoperosità della nave - stante il parere espresso dal Comando Generale delle Capitaneria di porto nella ben nota circolare n. 3/2020 - è una prerogativa che **competete in via esclusiva** al Comandante del porto che, anche in questo, deve assumersi tutte le responsabilità conseguenti alla decisione assunta. In definitiva, è il Comandante del porto che deve valutare se le tabelle minime di sicurezza predisposte dal Comando Generale possano essere disattese nel caso in cui la nave si trovi in una condizione di sosta "*inoperosa*" o "*non operativa*" temporanea purché detta riduzione appaia idonea ad assicurare il mantenimento degli *standard* minimi di sicurezza anche con riguardo al rischio di inquinamento delle acque marine circostanti.

La nave autorizzata alla sosta inoperosa, oltretutto, dovrà sempre essere pronta a muovere e deve mantenere, pertanto, il personale imbarcato sufficiente onde assicurare la pronta operativa della nave ogni qual volta l'*Autorità Marittima* o quella *Portuale* richieda, per qualsiasi evenienza, il suo spostamento e/o movimentazione all'interno dell'area portuale.

Il Comandante del porto nel concedere l'autorizzazione, evidentemente, ha valutato che la riduzione dell'equipaggio a solo sette unità (anziché dieci come previsto dalle tabelle minime di



Unione
Marittimi

sicurezza) sia sufficiente ad assicurare l'immediato spostamento della nave ogni qual volta l'Autorità marittima o quella portuale (a tal proposito non è dato comprendere se il Comandante del porto abbia o meno chiesto un parere anche all'Autorità portuale) ne faccia espressa richiesta, soprattutto in caso di imminente pericolo o di necessità. Il Comandante del porto, in verità, nel provvedimento autorizzativo (che non appare dal medesimo sottoscritto) dispone che *“per qualsiasi movimento, anche lungo la banchina, o viaggio di trasferimento delle suddette navi nell'ambito del porto e/o rada di Taranto **dovranno essere rispettate le “tabelle minime di sicurezza”**”*. In definitiva, il Comandante del porto, per un verso, autorizza la riduzione della forza equipaggio poiché la nave risulterebbe non operativa, per altro verso, prescrive che ove si prospetti la necessità o l'urgenza di spostare e/o movimentare la nave sarà necessario ripristinare l'equipaggio previsto dalle tabelle minime di sicurezza. Colpisce, infine, la particolare attenzione riposta dal *Comandante del Porto* nel tentare di liberarsi da ogni responsabilità specificando che l'*ADI Servizi Marittimi in A. S* e, persino, i Comandanti delle navi, con la sola notifica del provvedimento di autorizzazione, accettano” di mallevare l'*Autorità Marittima* da qualsivoglia responsabilità possa discendere per i danni che dovessero derivare a persone e/o ai beni dei soggetti partecipanti e dei Terzi in dipendenza dell'attività oggetto del provvedimento autorizzativo, persino nell'ipotesi in cui il **danno non derivi dell'inosservanza delle prescrizioni stabilite**. Verificheremo se i Comandanti delle navi abbiano mai “accettato” di mallevare l'Autorità Marittima da siffatte responsabilità o se i medesimi siano consapevoli di aver accettato e/o di assumersi ogni responsabilità connessa e conseguenziale alla riduzione del personale, per effetto della sola notifica e/o conoscenza del provvedimento disposto dal Comandante del porto.

Con altrettanto stupore notiamo, infine, come l'*Autorità Marittima* si è premurata a scaricare sui *Comandanti delle navi* ogni responsabilità conseguente alla riduzione dell'equipaggio concernente la sicurezza e la gestione del personale, persino quella di assicurare l'osservanza delle disposizioni in materia di lavoro marittimo con specifico riferimento all'orario di lavoro ed al riposo del personale imbarcato.

Detta autorizzazione ci induce a fare alcune riflessioni. La circostanza che i dirigenti dell'*ADI Servizi Marittimi in A. S*, improvvisamente si siano accorti della necessità di dover chiedere una riduzione della forza equipaggio stante che le navi versano in uno stato di sosta “*inoperosa*” lascia

UNIONE MARITTIMI

Via Del Brennero n. 9 -37124 Verona

E-mail assunionemarittimi@gmail.com- Pec. unionemarittimi@pec.it



Unione
Marittimi

presumere che non sussistano le ragioni per cui tutto il personale debba essere sbarcato a seguito della richiesta di disarmo. La condizione di sosta inoperosa, di regola, viene chiesta proprio per evitare il disarmo. Ci chiediamo, pertanto, quando durerà siffatta inoperatività e, soprattutto, se sia stato predisposto un piano volto al recupero delle navi interessate, oppure se l'intento dei dirigenti dell'*ADI Servizi Marittimi in A. S* sia quello di lasciarle marcire in porto in attesa della loro demolizione con il conseguente depauperamento del patrimonio appartenente all'*ILVA Servizi Marittimi in A. S.*, il tutto con l'avallo dei *Commissari straordinari* e del *Ministero* competente. Riteniamo che il problema della flotta navale dell'*ILVA* non sia quello di ridurre (unica preoccupazione dei dirigenti dell'*ADI*) a tutti i costi il personale imbarcato sulle navi, bensì quello di predisporre - anche utilizzando i finanziamenti pubblici erogati - un piano volto al recupero del patrimonio navale dell'ex *ILVA*. I dirigenti dell'*ADI*, invece, sembrerebbero aver scelto di corrispondere esosi compensi a consulenti ed esperti esterni intenti a sfornare plurimi piani di sicurezza volti dapprima a chiedere il disarmo e, recentemente, a domandare la riduzione del personale per inoperosità delle navi in oggetto.

In ogni modo, anche alla luce di siffatti rilievi, ci riserviamo di presentare istanza ostensiva al fine di esaminare attentamente tutti gli atti ed i provvedimenti assunti dall'*Autorità Marittima* con riguardo sia al disarmo, sia all'autorizzazione della riduzione dell'equipaggio a seguito della inoperosità della nave, onde appurare se gli stessi siano stati adottati nel rispetto delle leggi vigenti e verificare se siano o meno rinvenibili taluni profili di responsabilità.

Infine, vigileremo attentamente e non esiteremo ad assumere tutte le iniziative necessarie onde salvaguardare i diritti dei lavoratori marittimi imbarcati sulle navi dell'ex *ILVA*, evitando, come sembrerebbe stia accadendo con i galleggianti (barge) ormeggiati nel porto di Genova, che il personale imbarcato sia sostituito con i marittimi di nazionalità non italiana.

Lo scrivente, quale presidente dell'*Associazione Unione Marittimi*, chiede che tutti i Soggetti destinatari della presente intervengano per quanto di loro competenza immediatamente e con urgenza per porre fine ad una vicenda che ha davvero oltrepassato ogni limite di tollerabilità affinché sia assicurata la conservazione e la corretta e sapiente gestione del patrimonio navale di proprietà dell'*ILVA* e siano preservati (quanto possibile) i livelli occupazionali, rammentando come sulle navi in oggetto operano centinaia di lavoratori marittimi. Osserviamo, infatti, come spesso vi

UNIONE MARITTIMI

Via Del Brennero n. 9 -37124 Verona

E-mail assunionemarittimi@gmail.com- Pec. unionemarittimi@pec.it



Unione
Marittimi

sono dei capi d'azienda che sono insigniti del titolo di “*manager dell'anno*” ma che sovente, qualche anno dopo, si rilevano protagonisti di disastrosi fallimenti; dall'altro, ve ne sono tanti altri che hanno saputo gestire l'azienda in modo sapiente così da favorire il suo sviluppo, sfruttandone il suo potenziale, progressivamente, senza rischiare, senza lanciare grandi sfide, senza forzare il contesto in cui hanno operato, senza scendere a compromessi con coloro che risultano portatori di interessi confliggenti.

Rimaniamo a *Vostra* disposizione per qualsivoglia chiarimento e manifestiamo la nostra disponibilità ad un confronto costruttivo che possa portare ad una soluzione condivisa delle problematiche rilevate nel rispetto delle leggi e, soprattutto, dei diritti dei lavoratori marittimi, diversamente, continueremo per la nostra strada e non esiteremo a denunciare eventuali violazioni riscontrate alle Autorità giudiziarie competenti.

Il Presidente

Unione Marittimi

(C.I.C. Bellomo Vincenzo)

UNIONE MARITTIMI

Via Del Brennero n. 9 -37124 Verona

E-mail assunionemarittimi@gmail.com- Pec. unionemarittimi@pec.it