

**LO SCIOPERO DELLA GENTE DI MARE \***

*Simone Varva* \*\*

SOMMARIO: 1. Lo sciopero “mondiale” del 1959 e il reato di ammutinamento. – 2. Gli sviluppi sino alle decisioni più recenti. – 3. Spunti conclusivi.

1. – “Fermi al primo approdo”: questa la parola d’ordine ricevuta dalle imbarcazioni italiane in navigazione per il mondo nel giugno ‘59. Per mezzo di fantasiosi messaggi in codice (trasmessi attraverso il telegrafo e perciò sottoposti al controllo preventivo del comando delle navi) i marinai italiani, sparsi ai quattro cantoni della Terra, coordinarono un’azione di lotta estrema nei confronti degli armatori. Mentre i miserabili scaricatori di New York, rappresentati da Brando in “Fronte del porto”, attendevano speranzosi di essere scelti per lavorare a giornata, i marittimi italiani davano il via a uno sciopero a oltranza (protrattosi per quaranta giorni) al fine di ottenere il rinnovo contrattuale di un accordo corporativo stipulato trenta anni prima. L’astensione è stata a ragione definita di estensione “mondiale”: tra i molti porti ove le centodiciotto navi interessate attraccarono, infatti, si ricordano i nomi di località esotiche ed evocative come Calcutta, Cristobal, Dar es Salaam, Karachi, Melbourne, Orano, Port Sudan, Suez, Vancouver <sup>1</sup>.

Dalle parole di Giuseppe Lagorio (segretario della Federazione italiana lavoratori del mare Film-Cisl) emergono tanto le ragioni di una astensione così estrema quanto le antinomie dell’ordinamento italiano dell’epoca; in una intervista del tempo Lagorio ribadisce che:

---

\* Lo scritto è destinato alla pubblicazione “Il lavoro nei trasporti” nella collana della Facoltà di Giurisprudenza dell’Università degli studi di Milano Bicocca.

\*\* Assegnista di ricerca in Scienze giuridiche, *curriculum* in Diritto del lavoro, Università degli Studi di Milano-Bicocca.

<sup>1</sup> Ariemma I., *L’orma profonda della lotta dei marittimi del 1959*, in Loreto F. (a cura di), *Panatica e libertà: fermi al primo approdo*, Roma, 2010.

*“finché gli armatori italiani non accetteranno il costume che lo “sciopero” è un diritto che va rispettato e quindi non frustrato facendo sbarcare d'autorità l'equipaggio e facendo ripartire la nave con marittimi reclutati tra i disoccupati, lasciando a terra gli scioperanti, senza più la possibilità di riprendere il lavoro [...] la FILM CISL sarà costretta a programmare eventuali scioperi, se le circostanze lo richiederanno, soprattutto in porti stranieri, per avere la garanzia che, ultimato lo sciopero, il navigante possa riprendere il suo lavoro”*<sup>2</sup>.

Sugli spunti offerti da questa citazione è allora il momento di addentrarsi in considerazioni più specificamente giuridiche sulla situazione del tempo. In una prospettiva generale, il codice penale del 1930 (c.d. Codice Rocco, ancora vigente) reprimeva in modo sistematico l'esercizio dello sciopero: tanto nel settore privato (artt. 502-507) quanto (e soprattutto) nel settore pubblico (artt. 330-333). Nel 1948 entra in vigore la Costituzione che introduce disposizioni gerarchicamente sovraordinate alla legge ordinaria (e quindi anche al Codice penale). Ai nostri fini rileva in particolare quanto disposto dall'art. 40 cost. secondo cui, come noto, *“il diritto di sciopero si esercita nell'ambito delle leggi che lo regolano”*. La questione centrale, evidentemente, riguarda la compatibilità della repressione penale dello sciopero con la previsione del diritto costituzionale di esercitarlo. Si ponga attenzione anche al fatto che occorre separare due piani ben distinti: quello dello sciopero quale eventuale reato, con rilevanza sul piano penale, e del medesimo come ipotetico inadempimento contrattuale, con ripercussioni sotto il profilo civilistico del rapporto di lavoro.

Passando allo specifico ambito del diritto della navigazione, vi è innanzitutto da constatare la diffusa prassi da parte degli armatori a ricorrere al c.d. *“crumiraggio esterno”* (sostituzione del personale in sciopero con lavoratori assunti *ad hoc*). In questa prospettiva ben si comprende la scelta di attuare l'astensione quando le navi siano attraccate in porti stranieri, ove risulta più difficoltoso l'arruolamento dei crumiri.

D'altra parte l'esercizio dello sciopero in corso di navigazione era radicalmente vietato<sup>3</sup>, in considerazione dell'esigenza di evitare ogni pregiudizio alla sicurezza del personale, degli eventuali passeggeri e (pur con ben diverso rango) delle merci.

Dal codice della navigazione<sup>4</sup> si evince una ulteriore ragione al divie-

---

<sup>2</sup> Intervista del 1963 e citata in Pera G., *Le norme transitorie per garantire minimi di trattamento economico e normativo ai lavoratori nel giudizio della Corte Costituzionale*, in Pera G., *Gli scritti di Giuseppe Pera*, vol. II, Milano, 2007, p. 1132, nt. 44.

<sup>3</sup> Sulla legittimità dello sciopero durante l'effettiva navigazione anche oggi vi sono riserve; sul punto, v. *infra*.

<sup>4</sup> Regio decr. 30 marzo 1942, n. 327.

to di sciopero in corso della navigazione: quello di garantire in modo assoluto l'integrità dell'autorità del comandante<sup>5</sup>. Una manifestazione diretta del ruolo assunto dal capitano dell'imbarcazione si riscontra nella disciplina dell'art. 1105 c.nav.; la norma prevede il reato di ammutinamento per "*i componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile che in numero non inferiore al terzo*" disobbediscono ad un ordine del comandante ovvero diano vita in modo concertato "*a manifestazione tumultuosa*". Non è certamente questa la sede adatta all'approfondimento ermeneutico del contenuto complessivo della disposizione: basti osservare come l'esercizio dello sciopero sia idoneo a configurare le circostanze oggettive della fattispecie prevista. Peraltro il reato ammutinamento è punito severamente: è stabilita la pena della reclusione da sei a trentasei mesi, con inasprimento del regime edittale nel caso in cui venga commesso "*in condizioni nelle quali non è possibile ricorrere alla forza pubblica*" ovvero "*al fine d'interrompere la navigazione, di variarne la direzione o di compromettere la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi*" o, ancora, "*con minaccia*". La pena può essere aumentata fino a un terzo "*per i promotori, gli organizzatori e i capi*"<sup>6</sup> e, soprattutto, "*se il fatto è commesso durante la navigazione*"<sup>7</sup>.

Il reato di ammutinamento è ancor oggi previsto immutato nel codice della navigazione. Tuttavia vi è da prendere in considerazione l'art. 40 cost., come visto norma sopravvenuta sovraordinata alla legge ordinaria, che riconosce lo sciopero quale diritto.

L'astensione collettiva del '59 innescò una notevole quantità di contenzioso, parte trasposto innanzi a pretori chiamati al delicato compito di contemperare il diritto di sciopero costituzionalmente garantito con le esigenze connesse alle peculiarità del settore interessato.

Dalle decisioni rese dalla giurisprudenza negli anni immediatamente successivi, possono essere ricostruiti almeno quattro diversi orientamenti, ispirati ad altrettanti filoni dottrinali<sup>8</sup>.

Secondo una prima e più conservativa lettura, i marittimi non godrebbero di alcun diritto di scioperare, causa la prevalenza della tutela degli interessi pubblici<sup>9</sup>.

<sup>5</sup> A ben vedere, indirettamente strumentale a tutelare l'incolumità delle persone e delle merci.

<sup>6</sup> Art. 1106 c.nav.

<sup>7</sup> Art. 1110 c.nav.

<sup>8</sup> Per approfondimenti sul punto si rinvia alla sintetica ricostruzione con i richiami alle pronunce e ai commenti scientifici del tempo in Menghini L., *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, in Cicu A., Messineo F., Mengoni L. (diretto da), *Trattato di diritto civile e commerciale*, vol. XXVII, tomo III, Milano, 1996, p. 539 ss.

<sup>9</sup> C'è da tenere in debito conto che, a quel tempo, il settore della navigazione mercantile rappresentava una significativa voce del Pil italiano, tanto da meritarsi uno specifico ministero.

Ad avviso di una seconda posizione, definibile come mediana, lo sciopero sarebbe legittimo solo se attuato a terra: quindi prima o al termine del viaggio. Il viaggio, nella sua unitarietà, costituirebbe un “ciclo operativo minimo”. Ne discenderebbe che l’astensione dal lavoro sarebbe vietata anche in corso di c.d. “navigazione virtuale”, ovvero in fase di stazionamento nei porti intermedi. Tale lettura, assai estensiva della nozione di viaggio, viene adottata e giustificata sull’assunto che, nel corso di tutto il ciclo operativo, sussisterebbe la medesima situazione di pericolo (quale quella, ad esempio, derivante da tempeste o incendi).

Parzialmente simile all’ultimo orientamento richiamato è quello che nega lo sciopero quando l’approdo avvenga in porti intermedi esteri: in caso di necessità non sarebbe infatti possibile far affidamento sull’intervento della forza pubblica. In aggiunta, il “turbamento all’organizzazione e all’attività economica dell’impresa” risulterebbe illegittimamente ampliato in quanto sarebbe assai complesso ricorrere al *crumiraggio*<sup>10</sup>.

Un’ultima opinione, certamente più progressista e costituzionalmente orientata, ritiene che lo sciopero sia di principio sempre legittimo, nei limiti in cui non metta in pericolo la navigazione. Tale minaccia è da valutarsi in concreto e non in astratto, attraverso la ricostruzione della fattispecie materiale nel corso del giudizio di merito.

Risulta facilmente intuibile come la grande varietà delle posizioni assunte dai diversi giudici (certamente condizionata anche dalle circostanze del caso concreto, oltre che da inevitabili considerazioni di ordine politico e ideologico) abbia causato gravi incertezze sul piano interpretativo.

L’intervento della Corte costituzionale nel 1962 ha fornito qualche indicazione per le decisioni successive, pur non contribuendo a risolvere definitivamente le incertezze interpretative sul tema. Con sentenza del 13 dicembre 1962, n. 124, la Consulta si è in particolare interessata della costituzionalità del reato di ammutinamento *ex art. 1105 cod. nav.* La pronuncia interpretativa di rigetto ha chiarito che ai marittimi è riconosciuto “*in via di massima*” il diritto di sciopero; tuttavia la legittimità dell’esercizio è condizionata “*all’adempimento dell’obbligo dei lavoratori di abbandonare il lavoro solo dopo avere adottato tutte quelle cautele le quali si palesino necessarie ad evitare il pericolo o della distruzione degli impianti, oppure della produzione di danni alle persone o ai beni dello stesso datore, o, a più forte ragione, dei terzi*”. Si osserva che tale pericolo sussiste sempre quando la sospensione (o anche la mera “irregolarità”) dell’attività lavorativa avvenga “*dopo l’inizio del viaggio e durante l’intero periodo della navigazio-*

<sup>10</sup> Il che violerebbe l’ormai obsoleto principio del c.d. “danno ingiusto”: secondo il quale risulterebbe sproporzionato il danno inferto alla controparte rispetto al sacrificio sofferto dagli scioperanti.

ne, fino al compimento del medesimo”<sup>11</sup>.

In definitiva, è in occasione dello sciopero del personale navigante del 1959 che gli operatori del diritto sono stati chiamati per la prima volta a tentare di sciogliere le questioni di compatibilità del codice penale e del codice della navigazione rispetto al sopravvenuto diritto di sciopero costituzionalmente garantito.

Dinanzi a evidenti punti di attrito tra il disposto costituzionale e le norme ordinarie penali, la Corte costituzionale ha assunto un atteggiamento di sensibile prudenza e ha operato principalmente nella direzione di un progressivo adattamento della norme codicistiche ai nuovi valori introdotti dalla Carta. Questa attitudine si riscontra sia sul piano dello sciopero in generale sia, *mutatis mutandis*, nel settore specifico dello sciopero della gente di mare.

Sotto il primo profilo, la Corte ha dichiarato integralmente incostituzionale l'art. 502 c.p. che identificava una fattispecie criminosa nello sciopero a fini contrattuali<sup>12</sup>; ha poi dichiarato parzialmente incostituzionale l'art. 503 c.p. sul reato di sciopero a fini politici<sup>13</sup>; ha infine “salvato” dalla pronuncia di incostituzionalità l'art. 505 c.p. sullo sciopero di solidarietà, pur intervenendo indirettamente sulla sua interpretazione con una pronuncia interpretativa di rigetto<sup>14</sup>.

In tema di sciopero dei marittimi, come visto, la Corte ha considerato il reato di ammutinamento compatibile con il dettato costituzionale; si potrebbe sintetizzare il pensiero della Consulta secondo il principio che il reato di ammutinamento non può esistere finché sussiste il (legittimo) esercizio dello sciopero. Giuridicamente il “ponte” che mette in connessione le due norme sarebbe la previsione dell'art. 51 c.p., secondo cui l'esercizio di un diritto è una ipotesi scriminante che perciò “*esclude la punibilità*”<sup>15</sup>.

A ben vedere, il limite della sentenza 124 del 1963 sta tuttavia nell'adozione di una nozione di sciopero legittimo assai angusta. Viene infatti considerata esclusa l'applicazione della scriminante nel corso del viaggio:

*“[lo sciopero] non può mai essere esercitato non solo durante la navigazione, ma neppure durante la sosta in un porto, poiché in tale fase non viene meno l'eventualità di*

<sup>11</sup> La presunzione appare *iuris et de iure*, considerato che il pericolo sarebbe “*sempre imminente*”.

<sup>12</sup> Corte cost. 4 maggio 1960, n. 29.

<sup>13</sup> Fattispecie che resta penalmente rilevante soltanto nei casi estremi in cui lo sciopero “*sia diretto a sovvertire l'ordinamento costituzionale ovvero ad impedire o ostacolare il libero esercizio dei poteri legittimi nei quali si esprime la sovranità popolare*”, Corte cost. 27 dicembre 1974, n. 290.

<sup>14</sup> Corte cost. 31 dicembre 1962, n. 123.

<sup>15</sup> Nelle parole della Consulta “*l'art. 1105, mentre non incide sulla titolarità del diritto garantito dall'art. 40 predetto, ha riguardo solo a situazioni temporanee che, finché durano, appaiono incompatibili con l'esplicazione del diritto medesimo*”, Corte cost. 124/1962 cit.

*dovere intervenire per assicurare la sicurezza della nave. Si potrebbe se mai ritenere che la tutela dell'autorità di bordo e del potere disciplinare ad essa inerente cessi di profilarsi quale esigenza a sé stante allorché la nave soste in un porto nazionale, dato che la presenza in loco delle autorità di terraferma non rende necessario l'intervento del comandante. Nessuna deroga, invece, è possibile alla disciplina di bordo ove la nave stazioni in porti esteri, nei quali si applica l'ordinamento dello Stato della bandiera per tutti gli eventi i quali si esauriscono nella cerchia della nave”.*

La Consulta sembrerebbe negare la possibilità di scioperare tanto in corso di effettiva navigazione quanto durante le soste intermedie, attenuando eventualmente il rigore soltanto nel caso di stazionamento in porti nazionali, ove la sicurezza potrebbe essere garantita dalle forze dell'ordine e quindi l'autorità del comandante (temporaneamente e parzialmente) disattesa.

Va in chiusura rilevato come l'intervento della Corte ha riguardato la tenuta costituzionale di una previsione di rilevanza penale: ne consegue che quanto statuito nella sentenza non può essere automaticamente applicato al settore privatistico e alla disciplina sulla responsabilità civile in particolare.

2. – Da quanto riportato, la sentenza costituzionale del '62 appare in linea più con gli orientamenti conservativi che con la posizione che ho sopra definito come progressista (e, in modo apparentemente paradossale, come costituzionalmente orientata).

A ben vedere, riconoscere al personale navigante il diritto di sciopero soltanto prima o al termine della navigazione<sup>16</sup> significa limitarne fortemente l'esercizio. Si pensi in particolare ai lavoratori assunti con contratti di arruolamento proprio coincidente alla durata di quello che la Consulta definisce “ciclo operativo minimo” di viaggio; peraltro, anche in caso di un rapporto lavorativo a tempo indeterminato (o a tempo determinato di maggiore durata), al termine della crociera il personale gode di un periodo di congedo. Risulta allora evidente come uno sciopero organizzato all'inizio o al termine del viaggio potrebbe non arrecare pregiudizio alcuno alla controparte. Occorre allora ipotizzare l'attuazione dello sciopero secondo modalità specifiche: si potrebbe pensare all'esercizio di una astensione solo parziale, limitata ad esempio al rifiuto di effettuare le operazioni di carico e scarico delle merci.

Dovere di realismo porta ad aggiungere che nel corso degli anni sessanta il dibattito sulla natura e sui limiti del diritto di sciopero resta assai articolato e che la posizione della Corte, regressiva agli occhi di un lettore del nuovo secolo, sconta tutte le contraddizioni e le incertezze nelle ricostruzioni del tempo<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Correttamente intesa come “ciclo operativo minimo”.

<sup>17</sup> Ampia ricostruzione sul punto in Gaeta L., *Le teorie dello sciopero nella dottrina italiana*.

Nelle pronunce successive rese della magistratura ordinaria, i giudici sembrano in ogni caso aver tendenzialmente disatteso le indicazioni della Consulta. D'altro canto, la decisione non assume effetti vincolanti per gli interpreti, considerato che si tratta di una sentenza costituzionale interpretativa di rigetto<sup>18</sup>. In ogni caso la responsabilità penale degli scioperanti è stata regolarmente esclusa dai giudici di merito per insussistenza dell'elemento soggettivo<sup>19</sup>.

A chi scrive appare senza dubbio da preferire l'approccio casistico suggerito dalla giurisprudenza di merito più evoluta, perché ha il pregio di non incardinare il giudizio a presunzioni assolute di illegittimità. Lo sciopero sarebbe in tale ottica consentito anche in corso di navigazione qualora, nel caso concreto, il suo esercizio non recasse minaccia o pregiudizio alla sicurezza delle persone imbarcate. Anche in questo caso sarebbe utilmente adottabile l'esercizio di uno sciopero parziale, ove l'astensione riguardi soltanto alcune mansioni.

Dopo questa calda fase vertenziale della prima metà degli anni sessanta, l'interesse alla fattispecie dello sciopero dei marittimi è venuta meno e sembra che soltanto negli anni più recenti abbia riacquisito una certa rilevanza.

Sotto un primo profilo, l'interesse riemerge in seguito all'approvazione della disciplina sullo sciopero nei servizi pubblici<sup>20</sup>. Il trasporto navale può infatti rientrare nel novero dei servizi essenziali, definiti dalla legge come *“quelli volti a garantire il godimento dei diritti della persona, costituzionalmente tutelati, alla vita, alla salute, alla libertà ed alla sicurezza, alla libertà di circolazione, all'assistenza e previdenza sociale, all'istruzione ed alla libertà di comunicazione”*<sup>21</sup>. Tra gli altri, sono considerati essenziali i servizi concernenti *“l'approvvigionamento di energie, prodotti energetici, risorse naturali e beni di prima necessità”* nonché *“i tra-*

Una guida alla lettura, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1990, p. 139 ss.

<sup>18</sup> Ad avviso di una attenta dottrina l'intervento della Consulta sarebbe criticabile in quanto avrebbe operato *“un giudizio di merito, allorché si è affermato che la situazione di pericolo e la lesione degli interessi del datore di lavoro superiori al limite consentito sono sempre ravvisabili nello sciopero dei marittimi effettuato nel corso della navigazione e fino al compimento del viaggio”*; giudizio di merito che atterrebbe invece alla giurisprudenza ordinaria, chiamata di volta in volta a verificare la sussistenza di detta situazione di pericolo o lesione, Smuraglia C., *L'attività interpretativa della Corte costituzionale e il diritto di sciopero*, in *Riv. giur. lav.*, 1963, I, p. 240.

<sup>19</sup> In altri termini, non vi era né dolo né colpa nella condotta degli scioperanti in relazione al reato di ammutinamento.

<sup>20</sup> Rubricata *“norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. Istituzione della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge”*, l. 12 giugno 1990, n. 146 (novellata in modo significativo da l. 11 aprile 2000, n. 83).

<sup>21</sup> Art. 1, c. 1, l. 146/1990.

*sporti [...] marittimi limitatamente al collegamento con le isole*<sup>22</sup>. L'elencazione dei servizi è meramente esemplificativa e dunque integrabile. Secondo la Commissione di garanzia istituita dalla medesima legge<sup>23</sup>, ad esempio, la *ratio* di tutela dei diritti costituzionalmente protetti della persona è applicabile anche ai servizi di traghetto internazionali<sup>24</sup>.

Una specifica questione affrontata è stata quella dell'inclusione del servizio di rimorchio portuale tra i servizi essenziali per il pubblico. La risposta della Commissione è stata positiva<sup>25</sup>: è infatti evidente il “*nesso di strumentalità, tra il servizio di rimorchio portuale ed i servizi pubblici essenziali di cui all'art. 1*”<sup>26</sup>. Sul punto è intervenuta anche la giurisprudenza, statuendo che lo sciopero dei rimorchiatori viene disciplinato dalla l. 146/1990 soltanto quando incida direttamente sui servizi ritenuti essenziali dall'art. 1; nel caso specifico, la violazione della normativa è stata esclusa poiché lo sciopero aveva interessato soltanto le “*operazioni commerciali non disciplinate [dalla l. 146/90], escludendo totalmente dallo sciopero i collegamenti da e per le isole e garantendo tutti i servizi che l'autorità marittima [consideri] necessari per la sicurezza*”<sup>27</sup>.

Sempre in tema di servizi essenziali, vi sono peculiarità applicative della l. 146/1990 determinate dalle specificità del lavoro nautico. Si può far cenno, ad esempio, alla tolleranza della Commissione circa la mancanza di specifica indicazione del tempo d'inizio dello sciopero; momento comunque determinabile attraverso il riferimento al momento dell'entrata in banchina della nave<sup>28</sup>.

Passando alle pronunce sullo sciopero in generale, il materiale è scarso ma assai significativo.

Sulle specificità delle modalità di esercizio del diritto di sciopero nel

<sup>22</sup> Art. 1, c. 2, l. 146/1990.

<sup>23</sup> Ex art. 12, l. 146/1990; la Commissione, organo amministrativo composto da nove membri, ha il compito di “*valutare l'idoneità delle misure volte ad assicurare il contemperamento dell'esercizio del diritto di sciopero con il godimento dei diritti della persona, costituzionalmente tutelati*” (art. 12, c. 1). Le funzioni e i poteri della Commissione sono specificati nei successivi artt. 13 e 14.

<sup>24</sup> Nel caso specifico operati dall'Adriatica di Navigazione S.p.a. verso Dalmazia, Montenegro, Albania; delibera 04/480 del 15 luglio 2004.

<sup>25</sup> Delibera 03/92 del 29 maggio 2003.

<sup>26</sup> Delibera 02/159 del 25 luglio 2002.

<sup>27</sup> Vengono perciò annullate dalla sentenza le sanzioni precedentemente irrogate dalla Commissione, Trib. Roma 21 gennaio 2005 e Trib. Roma 7 luglio 2004, in *Arg. dir. lav.*, 2005, p. 379 ss.; v. commento critico di Maio, secondo cui si tratterebbe di un servizio essenziale “*in sé*” e che l'impostazione del tribunale “*finisce col presupporre che la definizione delle prestazioni minime indispensabili possa essere rimessa alla valutazione unilaterale degli scioperanti*”, *ivi*, p. 309.

<sup>28</sup> Delibera 01/63 del 31 maggio 2001.

settore marittimo, si richiama una significativa sentenza del 2001<sup>29</sup>. Il personale navigante di una petroliera aveva attuato una forma di sciopero dai risvolti molto favorevoli per i lavoratori. In particolare era stata volta a vantaggio degli scioperanti una disposizione, stabilita da molte capitanerie di porto, secondo cui è vietato alle imbarcazioni che trasportino materiale pericoloso di sostare in porto oltre il tempo strettamente necessario per compiere le operazioni di carico e scarico.

In sostanza, era stata indetta una giornata di sciopero, da iniziare nel momento in cui la nave fosse stata ormeggiata in banchina; la vigenza della suddetta disposizione da parte della capitaneria, tuttavia, impediva lo svolgimento dello sciopero in porto. All'attracco in banchina i lavoratori entravano in sciopero, rifiutandosi di dare inizio alle procedure di scarico; l'autorità portuale ordinava quindi la partenza immediata e la nave era costretta a sostare "in rada" (ovvero a largo, in un tratto di mare riparato). Ma in tale situazione i lavoratori, per ragioni di sicurezza e di organizzazione<sup>30</sup>, erano costretti a interrompere l'astensione. La situazione di *impasse* si prolungò quindi sino al termine del periodo di agitazione (nel caso di specie, dieci giorni).

Alla luce del consolidato orientamento della Cassazione che nega in controllo di proporzionalità tra danni arrecati alla controparte e sacrifici sostenuti dagli scioperanti<sup>31</sup>, non può mettersi in dubbio che una modalità di astensione di tal foggia sia legittima. La controversia sorse invece dalla pretesa dei lavoratori di ottenere la piena retribuzione per il tempo trascorso in rada, considerato che lo sciopero era stato sospeso con la ripresa della navigazione. Il giudice valutò legittime le trattenute operate dall'armatore, perché conseguenti all'effettuazione di prestazioni lavorative diverse da quelle richieste nell'interesse datoriale.

In ambito comunitario vi è poi da ricordare la celebre sentenza Viking<sup>32</sup>. La Viking, società di navigazione finlandese, manifestò l'intenzione di cambiare la nazionalità ad una sua imbarcazione. Il battere bandiera estone avrebbe consentito all'armatore d'applicare la più blanda legislazione lavoristica del paese baltico e quindi di abbattere i costi del personale. Quale rappresaglia a tale decisione, il sindacato internazionale dei trasportatori (ITF) ordinò ai sindacati aderenti di intraprendere negoziati con la Viking. Da parte sua, il sindacato finlandese di categoria (FSU) indisse uno sciopero. Il risultato fu quello di costringere l'armatore a desistere dai propositi di adotta-

<sup>29</sup> Trib. Ravenna 18 gennaio 2001, in *Arg. dir. lav.*, 2001, p. 1113 ss.

<sup>30</sup> V. *supra* quanto stabilito in Corte cost. 124/1962 cit.

<sup>31</sup> A partire dalla fondamentale Cass. 30 gennaio 1980, n. 711, in *Law. prev. oggi*, 1980, p. 769 ss.

<sup>32</sup> C. giust. 11 dicembre 2007, causa 438/05, in *Dir. mar.*, 2008, p. 416 ss.

re la c.d. “bandiera di convenienza”.

Nella decisione, la Corte di giustizia CE ritiene che le azioni collettive finalizzate a indurre una impresa a contrattare soltanto con i sindacati di un determinato Stato costituiscono restrizioni alla libertà di stabilimento di cui all'art. 43 TCE (ora art. 49 TFUE); aggiunge peraltro che “tali restrizioni possono, in linea di principio, essere giustificate da una ragione imperativa di interesse generale come la tutela dei lavoratori, purché sia accertato che le stesse sono idonee a garantire la realizzazione del legittimo obiettivo perseguito e non vanno al di là di ciò che è necessario per conseguire tale obiettivo”<sup>33</sup>.

Considerato lo specifico tema trattato, sia in questa sede sufficiente osservare come una delle pronunce comunitarie più rilevanti in tema di rapporto tra autotutela collettiva e libertà comunitarie sia stata sollecitata proprio nell'ambito di un contenzioso sul lavoro marittimo.

3. – Da quanto sopra richiamato, risulta evidente come le peculiarità del lavoro della gente di mare riverberino anche nel conflitto collettivo.

Circa i limiti al diritto di sciopero, sembra superata la risalente tesi secondo cui il suo esercizio è legittimo solo all'inizio o al termine della crociera in favore, invece, di una lettura più attenta all'esame casistico delle fattispecie concretamente dedotte in giudizio.

Le questioni interpretative messe in rilievo dalle specificità del settore sono significative, perché in grado di vivificare e alimentare il dibattito sui limiti all'autotutela collettiva, sia in un ambito più generale, sia nella prospettiva dei servizi essenziali. Si pensi al rapporto tra diritto di sciopero, da una lato, e sicurezza, interesse d'impresa e libertà comunitarie, dall'altro. Ma anche alle particolari problematiche sulla determinabilità del termine d'inizio o delle attività strumentali alla protezione degli interessi costituzionalmente protetti degli utenti.

Anche in questa pur limitata prospettiva d'indagine si coglie allora come il diritto della gente di mare plasma ulteriori articolazioni degli istituti lavoristici, sollecitando gli studiosi intraprendere nuove percorsi di analisi, per giungere infine ad approdi interpretativi sempre più sicuri e riparati.

---

<sup>33</sup> Per approfondimenti sulla pronuncia, Vascello N., *Libertà di stabilimento e limiti all'autotutela collettiva di rango comunitario*, in *Dir. rel. ind.*, 2008, p. 589.