

N. R.G. 2608/2021



**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

**TRIBUNALE di GENOVA
Sezione Lavoro**

Il Tribunale, nella persona del Giudice dott. Stefano Grillo ha emesso fuori udienza la seguente

SENTENZA

procedendo ai sensi dell'art. 221 co. 4 D.L. n. 34/2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 77/2020, e successive modificazioni, nella causa iscritta al n. r.g. **2608/2021** promossa dal comandante sig.:

Dario SAVINO, nato a Napoli il 18/12/1961, codice fiscale SVNDRA61T18F839G, residente in Via Privata Antonio Rainusso 20c, Santa Margherita Ligure (GE), elettivamente domiciliato in Roma, alla via del Tritone n. 169, presso lo studio degli Avv.ti Giuseppe LOFFREDA e Alberto COZZO, i quali lo rappresentano e difendono, anche disgiuntamente, giusta procura in calce al ricorso

-ricorrente-

CONTRO

l'ISTITUTO NAZIONALE DELLA PREVIDENZA SOCIALE – I.N.P.S. (c.f. 80078750587), in persona del Presidente e legale rappresentante pro-tempore, agli effetti del presente atto elettivamente domiciliato in Genova, Piazza della Vittoria, 6/R (Ufficio Legale Distrettuale INPS), presso l'Avv. XXXXXXXXXX, in virtù di procura generale alle liti del 21.7.2015, a rogito Dott. Paolo Castellini, notaio in Roma (Rep. n. 80974)

Conclusioni delle parti

RICORRENTE:

“Per le ragioni esposte:

-accertare e dichiarare che il Com.te Dario Savino ha maturato il diritto di vedersi riconosciuta la Pensione di vecchiaia nella gestione Fondi speciali e nel fondo Prev. Marinara;

-condannare l'INPS, in persona del legale rappresentante pro tempore, a riconoscere e corrispondere la prestazione pensionistica al ricorrente computando il periodo dal 16/05/2006 al 18/03/2019, pari a 12 anni e mesi 10, e quindi per un periodo di 667 settimane di effettiva navigazione al servizio di stazione radiotelegrafica sin dalla domanda;

*-condannare l'INPS, in persona del legale rappresentante pro tempore, a corrispondere i ratei arretrati dovuti a far data dalla domanda de qua in data 28.12.2020 in esito alla computazione, con interessi come per legge.
Con vittoria di spese, diritti ed onorari del presente giudizio”.*

INPS:

“Voglia il Tribunale Ill.mo respingere la domanda avversaria perché inammissibile ed infondata in fatto e diritto, oltre che sfornita di prova. Spese come per legge”.

Motivi della decisione

1. Con ricorso depositato telematicamente il 22 ottobre 2021, il sig. Dario SAVINO ha convenuto in giudizio l'INPS, per sentire accertare il proprio diritto alla corresponsione della “Pensione [anticipata] di vecchiaia nella gestione Fondi speciali e nel fondo Prev. Marinara”, a decorrere dalla domanda amministrativa del 28.12.2020, avendo diritto, con riguardo al periodo d'imbarco quale Comandante della nave da diporto “Regina d'Italia”, dal 16.5.2006 al 18.3.2019, pari a 12 anni e 10 mesi, al riconoscimento di 667 settimane di “effettiva navigazione al servizio di stazione radiotelegrafica”; e per sentire condannare l'Istituto a corrispondergli, dunque, gli arretrati della prestazione, a far data dalla menzionata domanda amministrativa.

Il ricorrente ha dedotto, in particolare, a fondamento delle proprie domande, quanto segue:

-egli è lavoratore marittimo con qualifica di comandante ed abilitato al servizio di “stazione radiotelegrafica di bordo”;

-nel corso della propria attività professionale è stato imbarcato quale Comandante e ne ha svolto le funzioni, nonché quelle di addetto alla stazione radiotelegrafica di bordo;

-in data 28.12.2020 ha chiesto il riconoscimento della pensione di vecchiaia nella gestione Fondi speciali e nel Fondo Prev. Marinara, avendo già maturato il requisito contributivo di 520 settimane al servizio di macchina o di radiotelegrafista (v. ricevuta di presentazione, doc. 1 ric.);

-con nota del 10.03.2021 l'INPS ha rigettato la domanda, così argomentando: “non ha maturato il requisito contributivo di 520 settimane al servizio di macchina o radiotelegrafista. Lei ha infatti dal 1.6.1989 al 28.5.2019 un totale di 0 contributi di macchina” (v. doc. 2 ric.);

-l'INPS non ha riscontrato il ricorso amministrativo (doc. 3 ric.) proposto avverso il provvedimento di reiezione;

-l'art. 31 della Legge 26 luglio 1984 n. 413, come modificato dal co. 2 dell'art. 5 del D.P.R. 28 ottobre 2013 n. 157, prevede il diritto dei marittimi al conseguimento della pensione anticipata di vecchiaia al compimento del cinquantottesimo anno di età a decorrere dal 1° gennaio 2018, a condizione del possesso di almeno 1040 settimane di contribuzione, di cui almeno 520 settimane di effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo;

-nel messaggio n. 2409 del 7.4.2015 (doc. 4d ric.) l'INPS ha indicato che “nei casi di lavoratori marittimi che abbiano ricoperto contemporaneamente diverse qualifiche, il periodo di svolgimento dell'effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione

radiotelegrafica deve essere attestato dall'azienda armatoriale con esplicita assunzione di responsabilità su quanto dichiarato”;

-nel caso di specie, ricorrono allora tutte le condizioni richieste dalla normativa, in quanto egli, al momento della domanda di pensione, era in possesso dei requisiti: a) anagrafico (59 anni) essendo nato nel dicembre 1961; b) oltre 1040 settimane di contribuzione riferite ad attività di navigazione - precisamente 1688,29 (periodo: dal 1.6.1989 al 20.10.2021: settimane: 1.688,29) (doc. da 1b a 1f e 1l ric.); c) oltre 520 settimane, tra quelle indicate, di effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo (periodo dal 16.5.2006 al 18.3.2019, pari a 12 anni e mesi 10, quindi precisamente 667 settimane), come confermato anche dall'estratto conto previdenziale (v. ancora doc. 1l ric.); d) possesso dell'attestazione prevista dal messaggio INPS n. 2409 del 7.4.2015 (ha depositato, unitamente alla domanda di pensione, dichiarazione di responsabilità - doc. 1m ric. - e attestazione AP16 - doc. 4c ric. - sottoscritte dall'armatore Stefano GABBANA in data 20.03.2019 e in data 4.8.2020, a copertura, complessivamente, del periodo dal 16.5.2006 al 28.5.2019, pari a 13 anni e 678 settimane di effettiva navigazione al servizio di stazione radiotelegrafica di bordo, ben più di quante richieste dal citato art. 31 della legge 413/84 per avere accesso alla pensione di vecchiaia anticipata);

-egli è anche in possesso del certificato che attesta l'idoneità e la competenza nell'uso di apparati di comunicazione nelle navi e, a conferma del titolo posseduto, offre in comunicazione la documentazione relativa a due verbali di collaudo, rispettivamente del 5.5.2006, ad opera del Ministero delle Comunicazioni Ispettorato territoriale Liguria eseguito dall'ispettore DEGIULI nel porto della Spezia (doc. 6), e in data 16.2.2017, della Divisione X - Ispettorato Territoriale Liguria - Ministero dello Sviluppo Economico, eseguito dall'ispettore TETTI nel porto di Lavagna (doc. 7); collaudi entrambi riguardanti la “stazione radiotelefonica” ed effettuati a bordo della “Regina D'Italia”, dell'Armatore Stefano GABBANA;

-nel secondo verbale <<... oltre ai dati tecnici del complesso ricetrasmittente radiotelefonico in uso, vengono contestualmente verbalizzate le annotazioni sul personale radiotelefonista e nella fattispecie quelle relative al comandante SAVINO il quale esibisce il GOC [certificato di abilitazione] n. GG22341 rilasciato dal Regno Unito il 28/01/2000, e la cui convalida portava la scadenza del 18.02.2019. Il GOC (General Operator Certificate) è appunto il Certificato Generale di Operatore GMDSS. Quest'ultimo è l'acronimo di Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (Global Maritime Distress Safety System). Il GMDSS è un sistema di comunicazioni radio, con copertura globale, concepito per la sicurezza marittima e per la gestione delle emergenze in mare. L'utilizzo di apparati radioelettrici a bordo di navi di qualsiasi tipo è subordinato al possesso da parte degli operatori di un Certificato che garantisca che il livello di competenza sia adeguato al servizio da svolgere. In Italia il Servizio radioelettrico mobile marittimo è regolamentato dagli artt. 164-165 del Codice delle Comunicazioni elettroniche ed è la DGAT (Direzione Generale Attività Territoriali) competente al rilascio e al rinnovo del certificato in questione”>>;

-egli, conclusivamente, è pienamente legittimato a richiedere il riconoscimento della “prestazione precoce di vecchiaia anticipata di cui all'art. 31 della legge 26/07/1984 n. 413”;

-l'INPS competente, disponendo della dichiarazione dell'armatore e degli attestati di esercizio di impianto, “ha errato nel non riconoscere la prestazione di radiotelegrafista svolta a bordo di navi da parte del Ricorrente nel periodo di riferimento”.

L'INPS si è ritualmente costituito in giudizio, chiedendo che la domanda avversaria sia respinta, "perché inammissibile ed infondata in fatto e diritto, oltre che sfornita di prova".

Secondo il convenuto, infatti:

-ai sensi dell'articolo 31 della Legge n. 413/1984, recante la normativa di riordino del sistema di pensionistico dei lavoratori marittimi, questi ultimi possono ottenere il trattamento di pensione anticipata di vecchiaia, al compimento del 58° anno di età a decorrere dal 1° gennaio 2018; il diritto è subordinato, però, al soddisfacimento di un requisito contributivo pari a 1040 settimane, esclusi i periodi assicurativi non corrispondenti ad attività di navigazione, di cui almeno 520 settimane accreditate per effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo;

-il sig. SAVINO ha allegato, in sede di presentazione della domanda di pensione di vecchiaia: dichiarazione di responsabilità dell'azienda armatoriale attestante lo svolgimento di attività di navigazione con qualifica di comandante ed operatore qualificato per l'esercizio della stazione radiotelegrafica per il periodo dal 16.5.2006 al 18.3.2019; attestazione dell'armatore, riguardante lo svolgimento di attività di navigazione con qualifica di comandante ed operatore qualificato per l'esercizio della stazione radiotelegrafica per il periodo dal 16.5.2006 al 18.3.2019 [*recte* 28.5.2019];

-la presentazione di tali dichiarazioni è conforme alle disposizioni di cui al messaggio INPS n. 2409 del 7.4.2015; tale messaggio <<... è stato tuttavia integrato dal successivo Hermes n. 6701 del 03/11/2015 che ha chiarito quanto segue: "*Con il messaggio n. 2409 del 07/04/2015 si è precisato che nei casi di lavoratori marittimi che abbiano ricoperto contemporaneamente diverse qualifiche, il periodo di svolgimento dell'effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica deve essere attestato dall'azienda armatoriale con esplicita assunzione di responsabilità su quanto dichiarato, utilizzando il modello allegato al medesimo messaggio. Alcune sedi hanno chiesto chiarimenti relativamente a casi di comandanti che hanno fatto richiesta di pensione di vecchiaia anticipata di cui all'art. 31 della legge 413/1984, allegando la dichiarazione dell'azienda relativa all'attestazione dell'effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica (ovvero radiotelefonica/radioelettrica) di bordo, anche se dal libretto di navigazione risulti la sola qualifica di comandante. Al riguardo occorre precisare che il libretto di navigazione è un atto che ha, ai sensi del codice della navigazione, una doppia valenza: abilita alla professione marittima; attesta il servizio prestato dagli iscritti nelle matricole della gente di mare a bordo delle navi. Occorre altresì considerare che ai sensi del codice delle comunicazioni elettroniche il servizio radioelettrico a bordo delle navi è posto sotto l'autorità del comandante. Pertanto, ai fini dell'accertamento dei periodi di effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo occorre che dal libretto di navigazione risulti tale qualifica, oltre che quella di comandante. Solo per i periodi di effettiva navigazione al servizio di stazione radioelettrica di bordo, è sufficiente che risulti dal libretto di navigazione la qualifica di comandante. Resta fermo che in tutti i casi sopra indicati, è necessario acquisire la dichiarazione di cui al messaggio n. 2409/2015*">>;

-<<Nel nostro caso sia nel libretto di navigazione che nell'estratto di matricola del sig. SAVINO, risulta riportata esclusivamente la qualifica di comandante ma non quella di radiotelegrafista. L'impossibilità di riconoscere tale periodo in assenza della registrazione sul libretto di navigazione è stata segnalata all'odierno ricorrente il quale è stato invitato, con

mail del 10/03/2021, a recarsi in Capitaneria al fine di chiedere la rettifica del libretto di lavoro. Allo stato, non risultando attestato il requisito delle 520 settimane di effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo..., come richiesto dall'art. 31 della Legge 26 luglio 1984 n. 413, la domanda è stata respinta per carenza del requisito contributivo>>;

-più in generale, la prova della sussistenza dei requisiti richiesti dalla legge per il riconoscimento del diritto alla prestazione grava su chi li invochi (e quindi, qui, sul ricorrente);

-la domanda amministrativa non corredata dalla documentazione richiesta dalla legge per dimostrare il possesso dei requisiti necessari per la sussistenza del diritto alla prestazione previdenziale deve considerarsi incompleta, non idonea, quindi, a dare impulso al procedimento di liquidazione della prestazione stessa.

La causa è stata istruita documentalmente, tramite richiesta di informativa alla Capitaneria di Porto di Genova e con l'escussione di un testimone.

L'udienza di discussione, non essendo richiesta la presenza di soggetti diversi dai difensori delle parti, si è svolta mediante trattazione scritta, ai sensi della normativa speciale stabilita dall'art. 221 D.L. n. 34/2020 e successive modifiche e integrazioni.

Nelle note scritte depositate, le parti hanno discusso la causa e si sono infine riportate alle conclusioni di cui ai rispettivi atti introduttivi.

Il presente provvedimento viene quindi adottato fuori udienza, ai sensi della norma appena menzionata.

2. Il ricorso è fondato, per le ragioni di cui *infra*.

Alla luce dell'istruttoria effettuata, deve ritenersi provato che il ricorrente vanta un periodo di effettiva navigazione (risultante dagli imbarchi), non solo quale Comandante, ma anche quale addetto alla stazione radiotelegrafica (*rectius* "radioelettrica", come si vedrà nel seguito) di bordo, superiore a quello richiesto dalla legge (520 settimane) per l'accesso alla prestazione.

Il possesso degli altri requisiti è pacifico e comunque non contestato dall'INPS.

Ebbene, il ricorrente ha prodotto, in allegato alla domanda, secondo quanto ammesso dallo stesso Istituto, le dichiarazioni di responsabilità/attestazioni dell'Armatore (v. doc. 1m e 4c ric.), come da circolare INPS, che coprono complessivamente in periodo d'imbarco dal 16.5.2006 al 28.5.2019 (e comunque almeno al 18.3.2019) a bordo della nave da diporto "Regina d'Italia", con qualifica di comandante ed unico operatore GMDSS/addetto al servizio GMDSS.

L'INPS incentra le proprie difese attorno alla carenza di corrispondente annotazione nel libretto di navigazione.

La Capitaneria di Porto di Genova, richiesta ai sensi dell'art. 213 c.p.c., di informazioni in merito, tra l'altro, alle modalità di compilazione del libretto di navigazione del Comandante di nave da diporto, ove addetto anche al sistema radiotelegrafico, e alla specifica posizione del sig. SAVINO in relazione all'attività lavorativa prestata sulla "Regina d'Italia", ha riferito che:

<<dal 1995 è entrato in vigore, a livello internazionale, il sistema GMDSS (Global Maritime Distress Safety System) [di cui al ricorso]. Il GMDSS è un sistema di comunicazioni radio,

con copertura globale, concepito per la sicurezza marittima e per la gestione delle emergenze in mare.

Il sistema consente di allertare le Autorità costiere e le imbarcazioni che si trovano nelle immediate vicinanze di un'unità in pericolo e di chiedere tempestiva assistenza per il soccorso. Il sistema GMDSS consente inoltre la diffusione di messaggi urgenti per la sicurezza della navigazione in rispetto a fenomeni meteorologici.

L'uso degli *apparati radioelettrici* a bordo di navi è subordinato al possesso da parte dei radio operatori di un Certificato che garantisca che il livello di competenza sia adeguato al servizio da svolgere. I certificati sono denominati *G.O.C.* (general operator certificate) ovvero *R.O.C.* (Restricted operator certificate) a seconda della abilitazione conseguita. Con l'entrata in vigore del sistema GMDSS è stata eliminata pertanto la storica figura del *radiotelegrafista* (marconista) che aveva il compito di rimanere in ascolto radio per tutte le sue ore di lavoro. Con l'entrata in vigore del nuovo sistema e in particolare con la funzione DSC (digital selecting call) l'ascolto continuo è effettuato in automatico dall'apparato che, in caso di ricezione di messaggio di distress allerta la guardia in plancia (comandante o ufficiale di guardia) con un allarme sonoro.

Ciò premesso, venendo ai quesiti posti si riferisce quanto segue:

1. Non è prassi indicare sul libretto di navigazione del comandante di nave da diporto la qualifica di *operatore radio GMDSS* (il radiotelegrafista cui si fa cenno e che operava con alfabeto morse ed un ascolto continuativo è una figura del passato che non esiste più);
2. La qualifica di operatore radio GMDSS non viene riportata a libretto. All'imbarco viene riportata a libretto la sola qualifica da comandante secondo quanto previsto dalla Convenzione stipulata tra l'armatore/proprietario e il marittimo. L'espletamento dei compiti non esclusivi da operatore GMDSS può essere svolto da possessori di abilitazioni GMDSS (GOC/ROC), compreso il comandante, senza annotazione a libretto.
3. L'unità Regina d'Italia, dalle informazioni in possesso di questa Capitaneria, era una unità di bandiera italiana classificata quale nave da diporto. Ai sensi delle disposizioni contenute nell'articolo 29 del decreto legislativo 171 del 2005 una nave da diporto deve essere dotata di un apparato radio ad onde elettromagnetiche facente parte del sistema GMDSS e pertanto il Comandante Savino è plausibile possa essere stato il responsabile della stazione radio essendo in possesso di abilitazione GMDSS.
4. In navigazione la nave da diporto ha la stazione radio operante con il sistema DSC attivato e pertanto in caso di chiamata di soccorso il personale di guardia viene allertato da allarme sonoro. Solo il personale abilitato quale operatore radio certificato può utilizzare la stazione radio per le comunicazioni ritenute necessarie>>.

La C.P. ha anche allegato alla propria nota copia dei due messaggi INPS menzionati (e prodotti) dal ricorrente e dall'Istituto.

Dunque, le indicazioni della C.P. sono coerenti con quanto dedotto in ricorso in merito all'esistenza a bordo della Regina d'Italia di una Stazione GMDSS, che è (una stazione radioelettrica e) l'equivalente moderno della stazione radiotelegrafica (quest'ultima non più esistente), così come l'operatore GMDSS è l'equivalente moderno del radiotelegrafista (o marconista).

Al di là delle dichiarazioni armatoriali, esistono (ulteriori) elementi documentali che confermano le funzioni del com.te SAVINO di addetto alla stazione GMDSS, nel periodo dedotto.

A ben vedere, l'elenco dei membri dell'equipaggio iscritti nelle matricole della gente di mare, riferito alla nave da diporto Regina d'Italia, rilasciato il 16.3.2015, prodotto in copia agli atti (doc. 1o ric.), indica il sig. SAVINO quale "Com.te Diporto", in forza della convenzione di arruolamento del 16.5.2006, ma riporta altresì in nota che questi "all'atto dell'imbarco svolge anche funzioni di operatore GMDSS, come da titoli in possesso".

Ha precisato il sig. SAVINO (v. interrogatorio libero) che tale ultima indicazione "è stata inserita in sede di periodico rilascio di detto documento, che ha validità di 3 anni. Avevo chiesto di inserirla conoscendo la disciplina INPS".

Il libretto di navigazione del ricorrente indica l'imbarco in qualità di Comandante della Regina d'Italia, avvenuto a Viareggio, il 16.5.2006, con sbarco definitivo a Loano, il 28.5.2019.

L'estratto di matricola del Com.te SAVINO, compilato dalla C.P. di Genova il 3.3.2021, indica complessivi anni 28, mesi 7 e giorni 9 di navigazione, dei quali, sulla nave da diporto in questione, anni 2, mesi 10 e giorni 22 fino al 7.4.2019, anni 5, mesi 11 e giorni 9 da tale data al 16.3.2015 e anni 4, mesi 2 e giorni 12 dall'ultima data indicata fino al 28.5.2019. Ciò risulta del tutto coerente con l'estratto contributivo in atti (doc. 1m ric.).

Sono stati prodotti, poi, due verbali di collaudo della "stazione radiotelefonica" di bordo della Regina d'Italia, del maggio 2006 e del febbraio 2017, i quali indicano il Com.te SAVINO quale "radiotelefonista", munito di certificato *GOC* rilasciato nel 2000 (e convalidato con scadenza 18.2.2019).

E' stata altresì offerta in comunicazione la licenza, dell'8.1.2007 (rilasciata dietro richiesta di modifica), di esercizio dell'impianto radioelettrico della nave da diporto (doc. 1n ric.).

Se ne ricava agevolmente che sulla Regina d'Italia è stato operativo un apparato radioelettrico GDMSS per tutto il periodo d'imbarco del com.te SAVINO, il quale si è occupato del relativo esercizio, essendo in possesso del titolo di abilitazione.

Comunque, il teste escusso ha fornito ulteriore e precisa conferma del fatto che il sig. SAVINO, nel periodo in considerazione, sia stato comandante della nave da diporto e l'unico addetto al sistema radiotelegrafico (rectius radioelettrico) GDMSS.

Da segnalare che il teste è stato Direttore di macchina dell'unità e ha lavorato su di essa, assieme al ricorrente, pressoché per l'intero periodo oggetto di accertamento, in particolare dal gennaio 2006 al giugno 2019, cosicché le informazioni dal medesimo fornite possono ritenersi particolarmente importanti.

Ebbene, il testimone ha riferito che: il ricorrente è stato comandante della Regina d'Italia per tutto il periodo indicato in ricorso; la nave era equipaggiata con un sistema GMDSS, come del resto obbligatorio per le navi da diporto senza limiti di navigazione; il ricorrente era "certificato" per poter utilizzare il sistema GMDSS; a bordo, la zona della stazione radio è sita tra la timoneria e la cabina del comandante, quindi anche fisicamente in una zona di pertinenza del medesimo; "tenuto conto delle caratteristiche dell'Armatore e delle esigenze di tutela della riservatezza, l'accesso alla stazione era necessariamente ristretto e riservato al solo Comandante"; della stazione si è sempre occupato il solo ricorrente; nel periodo 2006-2019, a bordo della Regina d'Italia non vi erano altri membri dell'equipaggio con certificazione GMDSS; la stazione era utilizzata non solo per le comunicazioni di emergenza e per ragioni di sicurezza, ma anche per le comunicazioni con l'Armatore e dell'Armatore quando a bordo con altre persone, laddove non vi fosse copertura GSM; era il

comandante ad accompagnare l'Armatore nella postazione radio e ad assisterlo nelle operazioni; la stazione radio è sempre attiva, 24 ore al giorno, anche se la nave non è in navigazione; "chiaramente la figura del radiotelegrafista di bordo non esiste più e, con i nuovi sistemi di comunicazione, la stazione non richiede un impegno continuo ma è compatibile con le funzioni di comandante o con altre funzioni di bordo".

Ne consegue che la domanda di pensione a suo tempo presentata dal ricorrente deve ritenersi completa, (anche) nei suoi allegati, atteso che non era possibile pretendere che il medesimo producesse all'INPS ciò che la C.P. non poteva fornirgli. E che era sussistente, alla data della domanda, (anche) l'unico requisito contestato dall'INPS, cioè quello di (almeno) 520 settimane di "effettiva navigazione al servizio di stazione radiotelegrafica" (oggi radioelettrica).

3. La norma di cui il ricorrente invoca l'applicazione (art. 31 l. 26.7.1984, n. 413, "Età di pensionamento per particolari categorie") prevede, nel testo applicabile *ratione temporis* (novellato dall'art. 5, co. 2, d.P.R. n. 157/2013), quanto segue:

"1. I lavoratori marittimi possono ottenere la pensione anticipata di vecchiaia, al compimento del... cinquantottesimo anno di età a decorrere dal 1° gennaio 2018, purché facciano valere millequaranta settimane di contribuzione - esclusi i periodi assicurativi non corrispondenti ad attività di navigazione - accreditata ai sensi della presente legge nonché della normativa preesistente, di cui almeno cinquecentoventi settimane di effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo.

2. Ai fini del conseguimento dei requisiti di cui al comma precedente i servizi militari sono considerati utili e valutati secondo la normativa vigente nell'assicurazione generale obbligatoria e tenendo conto del beneficio previsto dall'articolo 23 della presente legge.

3. La pensione di cui al presente articolo è equiparata, a tutti gli effetti, alla pensione di vecchiaia prevista dalla predetta assicurazione generale obbligatoria e spetta ai superstiti in base alle norme dell'assicurazione stessa".

Della portata e dell'ambito di applicazione della norma, si è occupata, nel recente passato, la Corte di appello di Genova (sent. 25.2.2019, n. 70).

Secondo la Corte <<Costitui[va] circostanza pacifica che l'appellante abbia svolto le mansioni di addetto alla stazione radiotelegrafica di bordo in via promiscua, svolgendo al contempo mansioni di comandante di coperta. Il Tribunale, preso atto di ciò, ha rilevato che l'appellante non aveva dedotto (né tantomeno provato) lo svolgimento delle mansioni di addetto alle trasmissioni radio di bordo in via prevalente. L'affermazione suddetta non viene contestata dall'appellante, il quale infatti ha incentrato la sua difesa unicamente su una diversa interpretazione del messaggio Inps n. 1431/2016 secondo cui l'attività di addetto alle trasmissioni radio di bordo deve essere svolta da un'unica persona, in ciò consistendo il requisito della "esclusività", non essendo invece ostativo lo svolgimento di mansioni ulteriori.

L'interpretazione suddetta non convince.

Va innanzitutto osservato che il messaggio Inps n. 1431/2016 non ha ad oggetto lo svolgimento di mansioni in via promiscua bensì l'equiparazione, ai fini e per gli effetti di cui all'art. 31 della legge n. 413/1984, dei periodi di effettiva navigazione al servizio di stazione radiotelegrafica di bordo con i periodi di effettiva navigazione al servizio di apparati radioelettrici a bordo.

Orbene, l'Inps afferma che tale equiparazione è possibile purché dalla tabella di armamento risulti che il marittimo sia adibito all'attività di addetto al servizio radioelettrico di bordo in via esclusiva e che non vi sia altro personale certificato GMDSS.

A parere di questa Corte essere “dedicato” ad una attività in via esclusiva (in questi termini si esprime il messaggio Inps) significa, secondo una stringente interpretazione letterale, non aver svolto in contemporanea anche altre mansioni.

Quanto alla seconda condizione prevista dall'Inps, cioè non esservi a bordo altro personale certificato GMDSS, si tratta di un requisito ulteriore, atto ad evitare l'attribuzione del beneficio nel caso in cui le mansioni in questione vengano svolte da più soggetti.

Si rileva peraltro che il Tribunale ha sostanzialmente disatteso il contenuto del suddetto messaggio Inps, ritenendo sufficiente all'attribuzione del beneficio contributivo in oggetto lo svolgimento delle mansioni di addetto alla stazione radiotelegrafica di bordo in via prevalente rispetto alle altre mansioni svolte (e non, dunque, in via esclusiva).

Tale interpretazione si pone in linea di continuità con la giurisprudenza formatasi relativamente alla spettanza di altri, analoghi, benefici contributivi.

Si richiama, sul punto, Cass. n. 20321/2008: “l'art. 5, comma 2, del d.lg. n. 503 del 1992, che conserva i più favorevoli limiti di età per il pensionamento di vecchiaia previsti dalla legislazione previgente a favore del «personale viaggiante addetto ai servizi pubblici di trasporto» attesa la natura di lavoro usurante, si applica ove detta mansione, avuto riguardo all'intero corso del rapporto lavorativo, sia stata svolta con assoluta prevalenza, dovendosi intendere la locuzione «personale viaggiante» nel senso di «personale che viaggia normalmente”.

Ed invero, se il legislatore ha riconosciuto l'attribuzione di un determinato beneficio contributivo a fronte dello svolgimento di determinate mansioni in considerazione della loro natura usurante, gravosa etc., non può essere privo di rilievo il fatto che le stesse abbiano impegnato il lavoratore per la totalità del tempo di lavoro ovvero per una modesta frazione dello stesso.

Nel caso in esame, secondo quanto riferito dall'Inps e non contestato dall'appellante, deve ritenersi che quest'ultimo abbia svolto in via prevalente le mansioni di comandante di coperta e solo in via residuale quelle di addetto agli apparati radioelettrici a bordo.

Con la conseguenza che non possono ritenersi integrati i presupposti di legge segnatamente: 520 settimane di effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo) per il riconoscimento del beneficio contributivo richiesto>>.

Occorre tenere conto, tuttavia, che ad avviso dello stesso INPS (v. messaggio Hermes n. 6701 del 3.11.2015, cit.) vi possono essere, nella materia della pensione anticipata, casi di lavoratori marittimi che abbiano “ricoperto contemporaneamente” (cioè nel medesimo momento) diverse qualifiche e, così, in particolare, di comandanti di unità che facciano richiesta di pensione di vecchiaia anticipata, allegando la dichiarazione dell'azienda relativa all'attestazione dell'effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica (ovvero radiotelefonica/radioelettrica) di bordo, o meglio (per quanto qui rileva) di operatore radio GMDSS (“anche se dal libretto di navigazione risulti la sola qualifica di comandante”).

Addirittura, il messaggio INPS 2409/2015 (cit.) fa riferimento alle condizioni per il riconoscimento del requisito delle 520 settimane, “nei casi di marittimi che svolgano periodi di navigazione con doppia qualifica di comandante e di direttore di macchina”, con

equiparazione di questi ai casi di (contemporaneo svolgimento di) servizio di addetto alla stazione radiotelegrafica.

Del resto, il modulo da compilare a cura delle Aziende armatoriali, allegato al messaggio INPS, prevede l'attestazione di "attività effettiva di navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo", senza evocare il criterio della esclusività.

Invero, al requisito dell'esclusività non sembra riferirsi neppure l'art. 31 l. 26.7.1984, n. 413, il cui tenore letterale è quello "ripreso" nei messaggi e nel modulo di attestazione: "*cinquecentoventi settimane di effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo*".

A fronte di dette situazioni, dunque, l'Istituto non evidenzia alcuna preclusione di principio al riconoscimento dello svolgimento (anche) delle (contemporanee) funzioni di addetto alla stazione radiotelegrafica (oggi radioelettrica GMDSS), ma pretende che, ai fini del riconoscimento, "dal libretto di navigazione risulti la qualifica di addetto alla stazione radiotelegrafica di bordo, oltre che quella di comandante".

Precisando, però (messaggio 6701/2015) che (solo) per i periodi di effettiva navigazione al servizio di stazione radioelettrica di bordo (ed è questo il caso di specie, posto che - come visto - il progresso dei sistemi di comunicazione e allarme ha condotto all'adozione dei sistemi radioelettrici GMDSS), "è sufficiente che risulti dal libretto di navigazione la qualifica di comandante".

Il "distinguo" di cui da ultimo discende evidentemente dal fatto che - come precisato nel messaggio - ai sensi del codice delle comunicazioni elettroniche il servizio radioelettrico a bordo delle navi è posto sotto l'autorità del comandante, cosicché l'INPS esonera il comandante che richieda il riconoscimento di periodi di effettiva navigazione al servizio di stazione radioelettrica di bordo, dal produrre altro, se non il libretto di navigazione dal quale risulti la (sola) qualifica di comandante.

Effettivamente, il Servizio radioelettrico mobile marittimo è regolamentato dagli artt. 164 e 165 del Codice delle Comunicazioni elettroniche (d.lgs. n. 259/2003), secondo cui l'utilizzo di apparati radioelettrici a bordo di navi di qualsiasi tipo è subordinato al possesso da parte degli operatori di un Certificato che garantisca che il livello di competenza sia adeguato al servizio da svolgere, tra cui - secondo le indicazioni del Ministero dello sviluppo economico, pubbliche e consultabili da ogni cittadino sul sito istituzione - il Certificato Generale di operatore GMDSS (GOC - General Operator Certificate), idoneo per qualsiasi tipo di nave in qualunque area di navigazione. Proprio il certificato di cui è in possesso il ricorrente e di cui doveva disporre, essendo la nave da diporto munita di sistema (radioelettrico) GMDSS

Insomma, non vi è dubbio alcuno che, secondo lo stesso Istituto previdenziale, possano essere rilevanti, ai fini in questione, anche periodi di contemporaneo esercizio delle funzioni di comandante e di addetto alla stazione radioelettrica GMDSS, posto che è venuta meno la figura del radiotelegrafista impegnato nell'ascolto per l'intero turno di lavoro

Ne discende che, a ben vedere, secondo le indicazioni di cui ai messaggi INPS, al sig. SAVINO sarebbe stato sufficiente, onde comprovare il possesso del discusso requisito, allegare alla domanda il libretto con indicazione della (sola) qualifica di comandante (come in effetti avvenuto).

Conclusivamente, deve ritenersi che, nella ricorrenza degli ulteriori e non contestati requisiti, di cui all'art. 31 l. 26.7.1984, n. 413, il ricorrente com.te SAVINO fosse in possesso,

al momento della proposizione della domanda amministrativa, altresì di quello di oltre 520 settimane di effettiva navigazione al servizio di stazione radiotelegrafica (oggi radioelettrica GMDSS) di bordo.

Non sarebbe del resto possibile una valutazione circa la prevalenza quali/quantitativa di una funzione rispetto all'altra, ad esse corrispondendo responsabilità e doveri di vigilanza da esercitarsi durante l'intero periodo d'imbarco ed essendo (state) entrambe indispensabili per l'operatività della nave.

Certamente, il personale "viaggiante" non è tale se non viaggia, mentre l'addetto alla stazione radioelettrica di bordo è e resta tale per tutto il periodo d'imbarco, anche nei momenti in cui operativamente non svolge le relative funzioni (dovendo sempre vigilare sul servizio, anche per previsioni normative, ed essere pronto ad utilizzare l'apparato in caso di necessità).

Il com.te. SAVINO ha il diritto al riconoscimento della pensione anticipata ai sensi della menzionata norma, con decorrenza dalla data della domanda.

Sugli arretrati dovuti spetta altresì la maggior somma tra rivalutazione monetaria e interessi legali a decorrere dal 121° giorno successivo alla data della domanda amministrativa, nonché dalla successiva maturazione dei ratei sino al saldo (Cass., 6 marzo 2001, n. 3244; Cass., 6 aprile 2001, n. 5201; Cass., 14 maggio 2004, n. 9256; Cass., 13 maggio 2002, n. 6882).

4. Quanto alla disciplina delle spese di giudizio, la presenza di precedenti di merito di segno diverso e l'assenza, per quanto consta, di precedenti del Giudice di legittimità, nonché la particolare complessità della materia, fanno sì che sia equo compensare integralmente, tra le parti, delle spese di lite.

P.Q.M.

Il Giudice, definitivamente pronunciando, respinta ogni contraria deduzione, eccezione e conclusione,

-accerta e dichiara il diritto del ricorrente a percepire la pensione anticipata di vecchiaia, quale prevista, per i lavoratori marittimi, dall'art. 31 della Legge 26 luglio 1984 n. 413, e successive modifiche, con decorrenza dalla data della domanda (presentata il 28.12.2020);

-conseguentemente condanna l'INPS, in persona del legale rappresentante pro tempore, a corrispondere al ricorrente detta pensione, nella misura di legge, con i ratei arretrati maturati, oltre alla maggior somma tra rivalutazione monetaria ed interessi legali dal 121° giorno successivo alla domanda e a decorrere dalla successiva maturazione dei ratei sino al saldo.

Compensa integralmente, tra le parti, le spese di lite.

Genova, il 25 maggio 2022.

IL GIUDICE
Stefano Grillo

