

Roma 16 giugno 2020

FEDERMAR/C.I.S.A.L.

AUDIZIONI INFORMALI SULL'IMPATTO DELL'EPIDEMIA DA CORONAVIRUS NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Illustrissimo Presidente,

Illustrissimi Senatori,

Nel ringraziare per l'opportunità concessaci con questa audizione, cercheremo di illustrare il drammatico scenario conseguente alla pandemia COVID-19 che, oltre che clinica, è diventata social-economica per i lavoratori marittimi e le loro famiglie.

Nel cluster marittimo la crisi è iniziata ancor prima che il Presidente Conte, la sera del 9 marzo, annunciasse agli Italiani che *"Purtroppo tempo non ce n'è. Troppi malati, troppi morti."* e il giorno dopo pubblicasse il decreto lockdown.

Il 5 febbraio 2020, infatti, il Giappone fermava e metteva in quarantena nella rada fuori il porto di Yokohama la nave da crociera Diamond Princess con a bordo 3500 persone tra cui 35 Italiani.

Il resto è storia... tant'è che al Comandante Italiano il Presidente Mattarella ha conferito l'onorificenza di Commendatore al Merito della Repubblica.

Giorno dopo giorno tutte le navi da crociera nel Mondo sono state fermate, lo sono tutt'ora e non vi è certezza sulla loro ripartenza.

Stessa sorte ha investito le navi traghetto/passeggeri e merci operanti nel traffico di cabotaggio internazionale, nazionale con le isole maggiori e minori, nonché le navi che effettuano viaggi costieri per il traffico locale e turistico.

Questa forzata, pandemica sosta ha portato un inestimabile danno economico e sociale ai lavoratori del mare, e ciò in quanto nei Dpcm adottati per la salvaguardia dei lavoratori italiani, solo una piccolissima parte ha ricevuto sostegno economico (benanche ancora non concretizzato) attraverso il Fondo SOLIMARE gestito dall'INPS.

Ma, si badi, il numero dei lavoratori esclusi dal supporto economico dello Stato è inaccettabile!

Difatti solamente circa 4000 unità lavorative italiane di mare e di terra (che hanno un lavoro pressochè stabile e continuativo) hanno percepito il sostegno al reddito a fronte di oltre 60.000 marittimi Italiani impiegati sulle navi battenti bandiera italiana che pur finanziano il Fondo SOLIMARE (quando imbarcati) cui vanno aggiunti gli oltre 47.000 lavoratori imbarcati su navi da crociera battenti bandiere comunitarie ed extracomunitarie.

Il dramma sociale caratterizzato dal mancato introito economico si traduce nell'impossibilità per la maggioranza di questi uomini e donne – che, è bene precisare, **non hanno un rapporto stabile e continuativo con le Aziende di Navigazione** - di contribuire al sostentamento familiare, pagando le spese di vitto e di alloggio, ricorrendo a prestiti bancari e/o onorando i mutui per la casa.

Questa gente ha solo una possibilità: ricorrere alle Imprese usuraie illegali!

Naturalmente le conseguenze drammatiche del COVID-19 appena descritte hanno origine dall'operatività di una legge vigente: la L. 30/1998 che - seppur nata con l'intento di creare occupazione attraverso il rientro di navi battenti bandiera ombra e reinscrizione in un Registro Internazionale Italiano - altro non è che la rappresentazione della globalizzazione del lavoro senza regole e confini; altro non è che un veicolo per le Imprese di Navigazione di "beneficiare" del totale sgravio degli oneri fiscali dando lavoro, negli anni, solo al **10%** di marittimi italiani a fronte del **90%** di marittimi (sottopagati) comunitari e extracomunitari.

Analizzando costi benefici per lo Stato, in questi 22 anni di legge 30/1998 è palese che la norma vada riveduta e corretta, e non solo per la quantità di mancate entrate fiscali, ma per la quantità di denaro, seppur sudato, deportato dai marittimi extracomunitari verso i loro Paesi.

Il Governo un po' d'ossigeno lo sta dando e speriamo prosegua ancora e meglio per i lavoratori e per le Aziende.

Noi, come rappresentanti dei lavoratori, abbiamo apprezzato quanto previsto dall' art. 205 del Decreto Rilancio "**Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori**" che proroga con le giuste motivazioni al 18 luglio 2021 la convenzione con la Tirrenia – Compagnia Italiana di Navigazione. Così come riteniamo corretto che **all'art. 197 del medesimo decreto** sia stato rifinanziato, seppur di poco, il fondo Marebonus.

Tuttavia il vero rilancio ci sarà se lo Stato, senza se e senza ma, contribuirà alla totale ripresa del comparto marittimo, consentendo di recuperare le perdite ingenti con appropriati accorgimenti economici e fiscali, iniziando ad apportare modifiche alla su citata Legge 30/1998 e ad applicarle a tutte le navi che battono la bandiera Tricolore:

A - I benefici di carattere fiscale vanno concessi solo alle Aziende e Compagnie di Navigazione che imbarcano personale Italiano e Comunitario alle stesse condizioni contrattuali ed economiche, escludendo tali benefici qualora venisse imbarcato personale Extracomunitario.

B - L'obbligo delle 100 miglia nautiche tra porti nazionali va considerato anche come sommatoria di viaggi nell'arco delle 48 ore.

C - Il rapporto di lavoro del personale deve essere stabile con le Aziende beneficiarie al fine di garantire in caso di crisi l'accesso automatico ai sussidi previsti dalle leggi dello Stato.

D - Il personale impiegato a carattere stagionale e non compreso nel numero complessivo degli organici nave su impiego annuo va salvaguardato adottando i criteri di salvaguardia previsti per i lavoratori impiegati con le imprese turistiche.

E - Adozione di un provvedimento economico, al pari degli altri lavoratori, per i marittimi rimasti senza lavoro e senza salvaguardia causa COVID-19.

F - Accesso ai fondi Marebonus anche alle piccole aziende che offrono il trasporto costiero di passeggeri che viaggiano senza veicoli al seguito, a supporto della scelta ecologica.

I benefici per la Nazione con l'adozione di queste misure sarebbero importanti consentendo la ripresa del turismo e della regolare mobilità, ma ancor lascerebbero nelle casse della nazione il denaro prodotto.

Infine, riteniamo che le nostre proposte di modifica siano garantiste per gli Italiani e per le Istituzioni anche laddove, per applicarle, vi fosse l'esigenza di ricorrere ai fondi MES, SURE, BEI e RECOVERY FUND.

Il segretario generale

Comandante Alessandro Pico

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alessandro Pico', with a large, stylized flourish above the name.