

Ora un ccnl unico per tutti i marittimi



Vincenzo Fausto Pagnotta

Coordinatore Nazionale FIT-CISL

Trasporto marittimo

La firma deve arrivare in tempi rapidi per rilanciare e armonizzare il settore

Nel contesto dell'emergenza Covid, che ha scosso il sistema produttivo del nostro paese, anche il comparto marittimo è stato messo a dura prova, soprattutto sotto il profilo della tenuta economica delle compagnie di navigazione. La riduzione dei traffici ha minato la stabilità dei livelli di occupazione. Come Fit-Cisl, insieme a Filt-Cgil e Uiltrasporti, siamo stati da subito pronti alla massima collaborazione per tutelare il settore e chi vi lavora. In questa nuova fase, attraverso un confronto continuo con le parti datoriali e grazie all'attenzione che il Governo è tornato a dare al comparto, auspichiamo di progettare un nuovo futuro per il trasporto marittimo e per il Paese.

Il rinnovo del contratto collettivo nazionale di settore diventa dunque un'importante variabile e rimane un argomento di peso su vari tavoli di confronto. Sarà proprio con la contrattazione che il sindacato contribuirà a uscire da questo periodo difficile, attraverso il potenziamento del valore del lavoro e mettendo al centro la persona.

I vigenti contratti del comparto mare sono stati sottoscritti nel 2015 a Roma tra Confitarma, Fedarlinea, Assorimorchiatori, Federimorchiatori e Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti; sono scaduti a dicembre 2017. In particolare vigono il ccnl per il settore privato dell'industria armatoriale stipulato con Confitarma, diviso in due parti, area contrattuale mare e area contrattuale terra, e in 15 sezioni (che prima erano altrettanti contratti), e un ccnl per il personale navigante e amministrativo delle società che svolgono servizi di cabotaggio di breve, medio e lungo raggio sia con navi superiori a 50 tsl sia con unità veloci hsc, dsc e aliscafi, sottoscritto con Fedarlinea.

Grazie a uno studio ad opera di Cnel e Inps sappiamo che sono 32.893 le lavoratrici e i lavoratori italiani e comunitari a cui si applica il ccnl Confitarma, mentre sono 3.090 quelli a cui si applica il contratto Fedarlinea, per un totale di 35.983 persone. Di questi, 8.117 sono personale di terra, quindi il numero degli impieghi a bordo risulta pari a 27.866 che, in virtù delle rotazioni necessarie a garantire i riposi a terra, danno lavoro a circa 38mila marittimi.

Fin dall'inizio della trattativa a febbraio 2018, avevamo puntato a un contratto unico per tutto il settore, di prospettiva sul piano della professionalizzazione delle mansioni, della qualità del lavoro e della relativa stabilizzazione del rapporto di lavoro. La piattaforma è stata presentata in un clima positivo con le controparti, anche se l'ingresso della nuova associazione armatoriale Assarmatori ha cambiato lo scenario. Con Assarmatori, aderente a Confcommercio e avente tra i suoi affiliati oltre a Fedarlinea quasi tutte le aziende fuoriuscite da Confitarma, cambiano infatti l'assetto e gli interessi della parte armatoriale, non più concentrata solo sul cabotaggio. E questo ha portato la trattativa a focalizzarsi su un possibile ccnl delle attività marittime unico, con conseguente "assorbimento" del contratto Fedarlinea. In questa direzione Assarmatori ha chiesto la firma di un Protocollo di allineamento della contrattazione di Fedarlinea con quella di Assarmatori, che costituirà uno specifico allegato al

Sarà proprio con la contrattazione che il sindacato contribuirà a uscire da questo periodo difficile, attraverso il potenziamento del valore del lavoro e mettendo al centro la persona

testo di rinnovo del ccnl. Durante il percorso di confronto è stato, quindi, necessario concentrarsi sugli impatti sociali e aziendali del processo, visto che per la prima volta in questo settore si stava prospettando un quadro contrattuale armonizzato. Diversi sono, infatti, gli incontri necessari per garantirne l'efficacia per tutte le aree contrattuali e il rispetto del principio di irriducibilità delle retribuzioni, anche attraverso la previsione di meccanismi di compensazione.

Dall'inizio della trattativa, la nostra forza è stata la capacità di mediazione su temi che assumono sempre maggiore rilievo, soprattutto in previsione di un contratto unico. Nel contesto della trattativa, proseguita con alcuni stop dovuti anche alla nostra proclamazione di sciopero di luglio 2019, abbiamo quindi fatto passi avanti in relazione all'accordo su alcune sezioni del dettato contrattuale e abbiamo concluso la verifica sull'accordo per l'impiego degli allievi del 31 luglio 2015, da riproporre migliorando magari l'indennità riconosciuta ai ragazzi.

Con il Covid-19, la trattativa per il ccnl di categoria ha ceduto il passo a contrattazione e dialogo sociale mirati a fornire risposte concrete per far fronte all'emergenza. La lunga e solida



Foto: Frank Andiver

tradizione del dialogo e confronto tra le parti sociali e datoriali ha posto le basi per una capacità contrattuale più forte, in grado di fornire misure già previste dalla contrattazione o soluzioni ad hoc, nuove e speciali a vantaggio dell'attuazione di operazioni di salvaguardia dei lavoratori.

E possiamo dire di aver adempiuto in maniera efficace, nei limiti del nostro campo di azione, al nostro compito: l'uso del fondo bilaterale di solidarietà Solimare, creato da un accordo tra i sindacati e le associazioni datoriali, ha permesso di sopperire alla mancanza di strumenti ordinari a sostegno del reddito dei marittimi; la richiesta del rifinanziamento del fondo Solimare ha permesso l'estensione del sostegno a un grande numero di lavoratori. Ex novo abbiamo invece chiesto e ottenuto dei benefici, così come era stato fatto con l'articolo 29 del decreto legge "Cura Italia" per i lavoratori stagionali, per quei marittimi "storici" che di fatto sono strutturalmente integrati nelle aziende e che risolvono i problemi di produzione delle stesse nei momenti di incremento dei traffici. Con il nuovo decreto "Agosto" sono state previste su nostra richiesta ulteriori misure finalizzate al sostegno di alcune categorie di lavoratori le cui attività lavorative sono state colpite dall'emergenza epidemiologica da Covid-19. In particolare, l'articolo 10 del citato decreto ha introdotto un'indennità, pari a 600 euro, per i lavoratori rientranti nelle categorie della gente di mare e dei lavoratori dell'appaltatore

che svolga determinati servizi e attività per conto dell'armatore. L'articolo 10 richiama infatti l'articolo 115 del codice della navigazione, ai sensi del quale le categorie della gente di mare sono costituite da: personale di stato maggiore e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina e in genere ai servizi tecnici di bordo; personale addetto ai servizi complementari di bordo; personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera, nonché l'articolo 17 della l. 5 dicembre 1986, n. 856 e successive modificazioni, secondo cui può essere autorizzato l'appalto, da parte dell'armatore, di servizi complementari di camera, servizi di cucina o servizi generali a bordo delle navi adibite a crociera, di ogni altra attività commerciale complementare, accessoria o comunque relativa all'attività crocieristica, di servizi di officina, cantiere e assimilati (limitatamente ai mezzi navali che eseguano lavori in mare al di fuori delle acque territoriali italiane). L'indennità, pari a 600 euro, è subordinata alle condizioni che i soggetti abbiano cessato involontariamente il contratto di arruolamento o altro rapporto di lavoro dipendente nel periodo intercorrente tra il 1° gennaio 2019 e il 17 marzo 2020 e che abbiano svolto le suddette prestazioni lavorative per almeno 30 giornate nel medesimo periodo; sono esclusi i casi di titolarità, al 15 agosto 2020, data di entrata in vigore del decreto legge, di un contratto di arruolamento o di altro rapporto di lavoro dipendente, ovvero di trattamento di disoccupazione Naspi, indennità di malattia o pensione.

Inoltre, con il decreto "Agosto" sono state adottate importanti misure per dare un sostegno economico anche alle imprese armatoriali che operano con navi iscritte nei registri nazionali adibite ad attività di cabotaggio, anche crocieristico, bunkeraggio, nonché a deposito e assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali. Seppure limitato nel tempo, dal 1° agosto al 31 dicembre 2020, è stato infatti esteso l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali previsti dalla legge n. 30 del 1998 alle navi iscritte nel primo registro. Inoltre, è stato istituito un fondo con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per il 2020 per compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

Dicevamo che la trattativa per il rinnovo del ccnl è giunta alla fase cruciale. Noi non vogliamo disperdere il lavoro portato avanti in questi anni: il nostro interesse è quello di addivenire in tempi brevi alla firma di un contratto unico del trasporto marittimo, che preveda una completa armonizzazione dell'esistente, al fine di evitare disparità future di trattamento tra le varie aziende. In sintesi, per citare la vertenza unitaria grazie alla quale abbiamo raggiunto tanti obiettivi, il nostro obiettivo è "rimettere in movimento il Paese". Come sempre vi aggiorneremo su tutti gli sviluppi.