

Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica			
	Cisal: stampa			
9	Il Tempo	04/12/2017	NAVI STRANLERI, L'INPS DORME BUTTATI VIA MILIARDI OGNI ANNO (E.Lupino)	2
20	MF - Milano Finanza	01/12/2017	MSC VUOLE PIU' ITALIA A BORDO (N.Capuzzo)	3
1	Il Tempo	01/12/2017	Int. a D.Picone: "PARLARE LA STESSA LINGUA RENDE LE NAVI PIU' SICURE" (E.Lupino)	4
1	Il Tempo	28/11/2017	MARE NOSTRUM. "VIA I NON COMUNITARI!" (E.Lupino)	5
1	Il Tempo	29/11/2017	ONORATO CONTRO GRIMALDI BATTAGLIA NAVALE AL TEMPO (En.lu.)	8
12	Il Tempo	29/11/2017	Int. a E.Grimaldi: "FALSO, CI IMPEGNIAMO PER L'OCCUPAZIONE" (E.Lup.)	9
12	Il Tempo	29/11/2017	Int. a V.Onorato: "IMBARCANO IMMIGRATI ITALIANI SENZA LAVORO" (E.Lupino)	10
1	Il Tempo	27/11/2017	ARMATORI, SINDACATI E SEGRETI BATTAGLIA NAVALE DA 45 MILIARDI (E.Lupino)	11
4	Il Tempo	27/11/2017	Int. a A.Pico: "IO, SINDACALISTA, VI SVELO IL BUSINESS DEI MARITTIMI" (En.lu.)	15
9	Il Tempo	02/12/2017	FORMAZIONE DEGLI EQUIPAGGI GIALLO SUL CONFLITTO D'INTERESSI (E.Lupino)	17
1	Il Tempo	30/11/2017	I SINDACATI DEI MARITTIMI ORA ANNEGANO TRA I GUAI (E.Lupino)	19
10/11	Il Tempo	28/11/2017	IL MISTERO DEGLI STRANIERI A BORDO (E.Lupino)	20

Mare nostrum

Le perdite contributive dovute all'abuso dei marittimi non comunitari

Navi & stranieri, l'Inps dorme Buttati via miliardi ogni anno



Enrico Lupino

■ Un mancato incasso dello Stato da tre miliardi l'anno. Tenendo conto di un parco navi di cento imbarcazioni. Questo sarebbe il risultato di un impiego sfrenato di marittimi extra-comunitari su navi italiane. Tenendo conto delle cifre sborsate per un equipaggio medio di 70 persone. I costi del mantenimento del Registro Internazionale, come evidenziato anche dai sindacati confederali, sono in parte sostenuti dallo Stato ma non vengono coperti del tutto. Quindi la palla a questo punto passa agli armatori. E ai contratti che stipulano a bordo. Quello che ne viene fuori è un sistema misto dove economia di mercato e intervento pubblico si mischiano. E il grigio è il colore che fa da padrone in questo scenario.

Come riferito dalla Federmar, facendo una media di 70 persone a bordo con un costo

medio di 4mila euro per componente dell'equipaggio avremmo 280mila euro mensili di quota stipendi. Mol-

tipicando questo dato per un anno continuativo si scavalcherebbero i tre milioni di euro. E stiamo parlando di una sola imbarcazione. Da una flotta la quota contributi che ne potrebbe venire fuori sarebbe di tutto rispetto, considerando una media contributiva di 8mila euro annuali. Se poi a questo si aggiunge che il rapporto comuni-

tari-non comunitari sulle navi, sempre secondo Federmar, è di uno a quattro, a fronte di oltre sei milioni di contributo versati dagli italiani la cifra va moltiplicata: soltanto una imbarcazione darebbe oltre 26 milioni di contributi l'anno. Se si considera il parco navi si arriva facilmente a 3 miliardi.

Ma al calcolo della sigla sotto l'ombrello della **Cisal** si oppongono altre variabili. In primo luogo i contratti dei marittimi non sono identici fra loro. Un marinaio non comunitario, contrattualizzato secondo i pa-

rametri dell'International Transport Federation, arriva a costare 1800 dollari tutto compreso. Come riferito dal delegato Fit Cisl ora in forza all'Itf nel board competente per il Mediterraneo "un marinaio abilitato - invece fa notare Remo Di Fiore - costa 3800 euro al mese". Dei costi che mettono in dubbio la media retributiva mensile a bordo di una imbarcazione fatta dal segretario generale Federmar Alessandro Pi-

co. La quota stipendi mensili quindi si abbassa, così come il range contributivo massimo per nave. Una conseguenza della mistura fra mercato globale e intervento pubblico. Il primo spinge gli armatori a contenere i costi, il secondo non potendo colmare completamente le spese di mantenimento del Registro Internazionale non ostacola la riduzione delle spese voluta dal mercato globale. Un contesto,

quest'ultimo, dove i costi, non solo dello shipping passeggeri, sono molto risicati. Basti pensare ai volumi di merci trasporta-

te dai container cinesi, con costi irrisori vista la mole spostata. Tornando alla quota contributiva: per dirimere definitivamente la contesa come una manna dal cielo era venuta la circolare derivata dall'emendamento Cociancich. Una norma, passata al Senato ma non in sede di revisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che avrebbe concesso i benefici fiscali nel cabotaggio nazionale soltanto a chi avrebbe imbarcato marittimi comunitari. Il documento diretto alle capitanerie di porto e alla Direzione Generale del Mit avrebbe potuto stilare quel database generale dei marittimi. E su questo avrebbe potuto basarsi ogni calcolo di eventuale ammanco contributivo. Ma i numeri, ad ora, non ci sono. E ogni calcolo resta appeso, senza conferma e senza smentita. In un balletto delle cifre che non ammette soluzione.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Sistema misto

Mercato e intervento pubblico si mischiano in uno scenario grigio

I costi di italiani e stranieri

1.800 euro per un non comunitario
3.800 per un nostro connazionale



IL GRUPPO FA SPAZIO AGLI ITALIANI TRA I 30 MILA CHE ASSUMERÀ A BREVE

Msc vuole più Italia a bordo

Per questo la compagnia chiede di modificare il Registro Internazionale così da estendere gli sgravi contributivi concessi alle navi con bandiere comunitarie

PAGINE A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Testa e portafoglio in Svizzera (la sede è a Ginevra) per il gruppo Mediterranean Shipping Company, ma forte legame con il Belpaese dove è nato il fondatore Gianluigi Aponte. Secondo i dati forniti dalla stessa società, infatti, in Italia le attività di Msc che, oltre a essere la quarta compagnia crocieristica al mondo è anche e soprattutto la seconda



La nave Msc Seaside di Msc Crociere

compagnia di navigazione globale nel trasporto container via mare, generano affari complessivi per 5 miliardi di euro l'anno, cifra che, oltre a crociere e cargo, include anche i terminal portuali e i traghetti Grandi Navi Veloci e Snav. Il tutto a fronte di 10 mila dipendenti italiani, ma Msc ne vorrebbe molti di più, specie a bordo delle navi da crociera, e per questo chiede al Governo di modificare il Registro Internazionale delle navi. «È ora di trovare a livello europeo un equilibrio che possa favorire l'assunzione di cittadini comunitari», ha dichiarato infatti Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di

Msc Crociere, in occasione della consegna a Monfalcone dell'ultima nave da crociera Msc Seaside costruita da Fincantieri. Noi, ad esempio, con le navi in costruzione, nell'arco di pochi anni assumeremo più di 30 mila persone. E, con un adeguamento normativo, potrebbero essere in buona parte italiani. Le modifiche alle norme sul Registro Internazionale non devono quindi essere oggetto di uno sterile scontro all'interno del settore armatoriale italiano, bensì un'opportunità da cogliere anche da parte della politica». Il riferimento è alla battaglia politica e commerciale in corso tra i gruppi Grimaldi (sup-

portata da Confitarma) e Moby (da Confrtrasporto), ma al ministero del Lavoro Msc chiede soprattutto di poter beneficiare di sgravi contributivi sui marittimi italiani imbarcati sulle proprie navi battenti bandiera maltese. Perché questo avvenga non basta però l'estensione anche ad altre bandiere comunitarie dei benefici fiscali e contributivi previsti dal Registro Internazionale delle navi approvato con l'ultima Legge Europea. L'estensione riguarda il pacchetto fiscale di benefici per le navi battenti le altre bandiere dell'Ue, ma esclude lo sgravio contributivo dei marittimi italiani imbarcati su navi registrate in altri Paesi comunitari. Le richieste di Msc sono le stesse avanzate l'anno scorso da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, e cioè lo sgravio dei contributi previdenziali

italiani (33% dello stipendio lordo) a carico delle società armatoriali straniere. La modifica aumenterebbe di poco la spesa pubblica nazionale e garantirebbe un maggiore impiego dei marittimi tricolore su navi battenti bandiere estere perché il loro costo risulterebbe competitivo rispetto a quello di altri marittimi Ue e, almeno per gli ufficiali, anche extracomunitari. Il provvedimento interesserebbe non solo Msc Crociere ma anche altre compagnie crocieristiche e armatoriali che reclutano marittimi italiani, come Carnival Cruise Line, Princess Cruises e Royal Caribbean. La blue economy, l'economia legata al mare, secondo Msc vale 43 miliardi di euro l'anno, il 3,5% del pil nazionale, e garantisce 835 mila posti di lavoro. Forse si potrebbe fare di più. (riproduzione riservata)



Codice abbonamento: 125183

Intervista all'ammiraglio Picone «Parlare la stessa lingua rende le navi più sicure»

■ «Tutti i marittimi devono avere una perfetta comprensione della lingua a bordo, anche i non comunitari». Non fa sconti sulla sicurezza sulle navi l'ammiraglio Ispettore del Corpo delle Capitanerie di Porto Domenico Picone.

Lupino → a pagina 9



Intervista L'ammiraglio Picone, consulente dei pm sulla Concordia «Parlare la stessa lingua in nave aumenta il livello di sicurezza»

Enrico Lupino

■ «Tutti i marittimi devono avere una perfetta comprensione della lingua a bordo, anche i non comunitari». Non fa sconti sulla sicurezza sulle navi l'ammiraglio Ispettore del Corpo delle Capitanerie di Porto Domenico Picone. L'ex direttore marittimo di Calabria, Campania e Lazio, ora in pensione, puntualizza sul

Isola del Giglio
La nave Concordia su un fianco dopo il naufragio del 13 gennaio del 2012



L'ex direttore

«Se si deve parlare inglese a bordo tutti devono conoscerlo»

tema della lingua unica a bordo.

Ammiraglio, l'equipaggio come deve relazionarsi su questo aspetto?

«Poniamo che la lingua di bordo sia l'italiano. L'extracomunitario deve saper parlare l'italiano e comprenderlo perfettamente. Il problema è quello della lingua comune adottata a bordo di una nave. Sia che si tratti di imbarcazioni per il cabotaggio nazionale che di altro tipo. Non può essere imbarcato personale che non conosca la lingua della nave. Se la scelta dell'armatore per quella nave è che la lingua comune deve essere l'inglese, l'equipaggio deve comprendere l'inglese».

Lei ha svolto attività di consulente per la Procura di Grosseto anche durante il processo sulla Costa Concordia, ci furono in-

toppi derivati da questo problema?

«Lei sa bene, se ha seguito il discorso della Concordia, che su tutte le navi vi è una lingua comune che deve essere osservata. Se rammenta sempre la vicenda del Giglio, rammenterò quel problema di comprensione fra il comandante Schettino e il timoniere».

Ma come si fa a testare che la comprensione sia ottimale?

«Tutti i marittimi che imbarcano hanno una certificazione su quello che è l'addestramento per le mansioni da sbrigare. Fra le varie certificazioni c'è anche quella della lingua. La stessa società armatrice deve accertarsi che chi va a bordo sia tecnicamente abile. Guardi non ci vuole



Ammiraglio Domenico Picone

Marittimi

«Devono avere una certificazione che attesta l'addestramento»

molto se la persona capisce la lingua o no. Lo può fare tecnicamente lo Stato Maggiore a bordo ma in realtà non ci vuole molto».

È solo degli organi di controllo questa attività di controllo?

«La stessa società armatrice prima di imbarcare il marittimo deve accertarsi dell'abilità del lavoratore, sia esso comunitario che extracomunitario».

Quali sono i rischi in caso contrario?

«Questo discorso di mandare

a bordo persone che si e no conoscono qualche parola o che hanno una comprensione limitata degli ordini che vengono dati in una certa lingua trasforma tutto, in un momento di emergenza, in una non perfetta conoscenza o nella possibilità che si possa comprendere qualcosa invece che un'altra. E tutto ciò ha esiti catastrofici».

Nel caso dell'incidente del Giglio non fu fatto allora questo controllo.

«Un accertamento sulla comprensione evidentemente non era stato fatto perché il problema è nei momenti di emergenza nei quali si può inserire la variabile del panico. L'importante che tutti siano in grado di comprendere la lingua. In caso ci fosse un malfunzionamento il marittimo deve essere chiaro con il superiore nell'esplicitarlo».

Un impiego maggiore di non comunitari potrebbe avere una ricaduta sulla sicurezza?

«I marittimi italiani devono già fare un esame di inglese altrimenti non ci vanno a bordo con la nuova normativa. Questo bisogna pretenderlo anche dagli equipaggi non nazionali. Purtroppo se ci sono altri elementi, economici per esempio, il personale preparato e che ha una perfetta comprensione costerà di più di quello che è stato tirato su rapidamente. Laddove giocano aspetti di carattere economico ci sono questi fattori che hanno il loro peso».



Ex comandante Schettino

©RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il nostro cronista a bordo. «Gli stranieri rubano il lavoro agli italiani»
Nascosti i veri numeri sui marittimi. E poi parlano di sicurezza...**

Mare nostrum. «Via i non comunitari!»



di **Enrico Lupino**

«Gli ecuadoregni non ci possono tanto vedere». È una spaccatura profonda quella a bordo delle navi traghetto italiane. E gli addetti ai lavori, anche quelli più umili, non la mandano a dire: i marittimi sentono tutta la frattura che si sta consumando nel mondo dello shipping nazionale. Questa ferita, che ora rischia di lacerare anche gli equipaggi, sembra visibile anche a bordo. (...) **segue → a pagina 11**













