

Gli aiuti che restano promesse

La beffa dei decreti dimenticati stangata dell'Inps sugli armatori

Antonino Pane

Crociera, autostrade del mare, aliscafi e traghetti: per il trasporto passeggeri via mare il 2020 è stato un anno

da dimenticare al più presto. «Gli aiuti per il settore - dicono gli armatori - sono rimasti per ora promesse». E ora la beffa dell'Inps che batte cassa per i contributi. *A pag. 8*

Trasporti marittimi gli aiuti ancora al palo e l'Inps batte cassa

► Mancano i decreti attuativi, il settore senza i sostegni previsti dal governo ► In un anno persa più della metà dei flussi di traffico e passeggeri, crollano le crociere

L'ISTITUTO DI PREVIDENZA CHIEDE ALLE SOCIETÀ IL PAGAMENTO DI QUEI CONTRIBUTI DA CUI ERANO STATE ESENTATE PER IL 2020

IL CASO

Antonino Pane

Crociera, autostrade del mare, aliscafi e traghetti: per il trasporto passeggeri via mare il 2020 è stato un anno da dimenticare al più presto. «Un anno orribile, senza precedenti nella storia recente del nostro Paese», sottolinea Assarmatori. Secondo i dati raccolti da Assoporti, uno dei settori più colpiti è stato sicuramente quello delle crociere: rispetto al 2019 il crollo nel settore è stato del 94,6%. Una batosta pesantissima anche per il comparto dei traghetti: ha perso il 46,7%. E ancora più pesante il calo del corto raggio, vale a dire il comparto che comprende aliscafi e traghetti su rotte brevi come quelle per le isole del golfo: -49,2%. Assarmatori mette in evidenza

come di fronte a questo disastro, il comparto non ha ancora ricevuto aiuti. Oltre alla quasi totale cancellazione del traffico crociera (si è passati dagli oltre 12 milioni di passeggeri del 2019 a poco più di 700 mila), i dati mettono in evidenza come, nel corso del 2020, le imprese di navigazione operanti servizi di collegamento con le isole maggiori e nelle Autostrade del Mare hanno registrato, su base annua, una perdita di passeggeri e relativo fatturato di oltre il 50%. Allo stesso modo, le imprese attive nei settori dei trasporti marittimi di corto raggio, prevalentemente insulari, hanno subito lo scorso anno una riduzione di passeggeri di circa il 53% con conseguenti perdite di oltre metà del fatturato rispetto all'anno precedente. E di fronte a questi cali il settore, del trasporto passeggeri via mare, non ha potuto beneficiare di nessun tipo di assistenza. E neanche quegli aiuti, che pure erano stati promessi, si sono concretizzati. La mancata emanazione dei decreti attuativi, infatti, costringerà gli armatori a versare i contributi previdenziali per i dipendenti da cui erano stati esentati proprio per la pandemia.

AIUTI TEORICI

Ma come si è arrivati a questa situazione? Cominciamo col dire che ad agosto scorso il governo si era mosso varando due misure di sostegno all'interno del decreto n. 104. Per il cabotaggio con l'articolo 88 era stata prevista per alcuni mesi la decontribuzione del costo del lavoro del personale navigante imbarcato sulle navi iscritte al registro nazionale. Va anche sottolineato che in un primo tempo l'aiuto temporaneo doveva durare da agosto a dicembre 2020, successivamente, con la legge di bilancio, il periodo è stato esteso fino ad aprile 2021. Insomma, questi provvedimenti avevano esteso temporaneamente anche al cabotaggio un aiuto che c'è dal 1990 per il personale imbarcato sulle navi italiane operanti su rotte internazionali e che ha



l'obiettivo di rendere il costo del lavoro dei marittimi italiani in linea con quello della concorrenza estera.

ARRIVA L'INPS

E allora? A tutt'oggi questo aiuto, a un mese dalla sua scadenza, non è stato ancora reso concreto. E non basta. La mancanza dei decreti attuativi ha scatenato l'Inps che pretende dalle società armatoriali il pagamento di quegli stessi contributi che in realtà una norma di legge ha sospeso. E bisogna anche dire che, per lo stesso motivo, l'assenza dei decreti attuativi, non è stato distribuito un centesimo neanche dei soldi previsti con la seconda delle misure di sostegno al traffico marittimo passeggeri adottate con il decreto dello scorso agosto (art. 89), ossia il fondo di ristoro per le perdite subite dai gestori di traghetti: 50 milioni di euro per i mancati ricavi dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020, rifinanziato poi nell'ultima legge di bilancio con ulteriori 20 milioni di euro. Il dettaglio dei numeri è impressionante nel corto raggio, ad esempio, dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020, i dati raccolti dicono che la riduzione dei passeggeri è stata di circa l'85% nel periodo 23 febbraio - 31 maggio 2020, di circa il 33% nel periodo 1° giugno - 30 settembre 2020 e infine di circa il 49% nel periodo 1° ottobre - 31 dicembre 2020. Durante il periodo di lockdown generale (9 marzo - 3 giugno 2020), imposto dal governo, la riduzione dei passeggeri, se confrontata al biennio precedente, è stata davvero senza precedenti. Una ripresa del trasporto passeggeri si è registrata soltanto tra il secondo e il terzo trimestre senza tuttavia recuperare le ingenti perdite, mentre i servizi, anche per garantire i necessari approvvigionamenti alle popolazioni, non si sono mai interrotti.

Avvicendamento equipaggi, sospesa l'emergenza

Accordo fra associazioni armatoriali e sindacati, decadono le deroghe ai periodi di imbarco. Fino a eventuale nuovo allarme



Gli avvicendamenti degli equipaggi di marittimi delle navi italiane tornano alla normalità, almeno fino a quando una recrudescenza della pandemia di coronavirus non muti lo scenario attuale.

Lo hanno stabilito Confitarma e AssArmatori da una parte e le sigle sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Usclac/Uncdim, tornate ad incontrarsi per discutere della problematica che da quasi un anno aveva investito l'armamento italiano, impossibilitato a procedere all'imbarco/sbarco di personale in ossequio ai vigenti contratti di lavoro a causa delle restrizioni alla mobilità di cittadini comunitari imposte in molti paesi del mondo a causa della pandemia di Covid-19.

L'accordo fa seguito a quanto deciso un mese fa, con lo stop alle deroghe sui periodi di imbarco, strumento con cui si è fatto fronte per 11 mesi al rischio di dover fermare le navi coinvolte. Le parti hanno constatato "il progressivo miglioramento, registrato nelle ultime settimane, anche in virtù delle importanti azioni diplomatiche svolte dalle competenti amministrazioni italiane e dalle organizzazioni sindacali" e "che, anche grazie a notevoli sforzi gestionali, le imprese armatoriali — salvo casi limitati e circoscritti - sono tornate ad avvicinare il personale marittimo italiano e comunitario nell'ambito dei periodi massimi di imbarco previsti dal vigente CCNL".

Da qui la conclusione che "il ricorso a periodi di imbarco superiori a quelli massimi previsti dal vigente CCNL potrebbe ormai risultare residuale" e la conseguente decadenza degli accordi sulle deroghe sottoscritti negli ultimi 11 mesi. Sia le associazioni datoriale che le sigle sindacali, tuttavia, sono ben consapevoli che la situazione potrebbe mutare velocemente, tanto da concordare non solo la possibilità di specifici accordi *ad aziendam* in caso di problematiche particolari che riguardino una singola compagnia, ma anche l'eventuale ricostituzione di un tavolo emergenziale nazionale coordinato da Ministero e Comando Generale delle Capitanerie.

“Qualora il protrarsi della emergenza sanitaria derivante dalla diffusione della pandemia Covid-19 e la diffusione delle varianti del virus determinino nuove pesanti restrizioni da parte di Paesi Terzi all’ingresso di cittadini comunitari nei loro Paesi – si legge infatti nella conclusione del verbale di incontro – le parti si incontreranno al fine di effettuare una valutazione della portata e della dimensione degli effetti conseguenti ed eventualmente riportare al tavolo nazionale la gestione del processo, anche in ragione dei risultati positivi in termini di risposta ed efficacia per la continuità del lavoro marittimo. Inoltre, in conformità al vigente dettato contrattuale, le parti si danno atto che eventuali specifiche problematiche negli avvicendamenti degli equipaggi, che dovessero emergere per singole imprese armatoriali, saranno oggetto di confronto fra l’azienda interessata, assistita dall’associazione datoriale di riferimento, e le organizzazioni sindacali firmatarie del presente accordo”.