

Armatori, sindacati e segreti Battaglia navale da 45 miliardi

Nostra inchiesta Lavoratori italiani a casa, stranieri a bordo
Uno scandalo tra giri di soldi, danni all'Inps e carte scomparse

■ Inizia oggi una devastante inchiesta sulla battaglia navale che penalizza i marittimi italiani e favorisce i non comunitari. Uno scandalo da 45 miliardi di euro che coinvolge armatori, sindacalisti, governo, guardia costiera e tanto altro.

Lupino → alle pagine 2, 3 e 4

ECCO LA BATTAGLIA NAVALE DA 45 MILIARDI

Lavoratori italiani a casa, stranieri a bordo. È caos
Scontro violento fra gli armatori Onorato e Grimaldi
Giri di soldi, documenti scomparsi, accordi segreti e danni all'Inps
Cosa nasconde la guerra: le accuse alla Triplice e il governo latita

Le perdite per l'Inps

I danni dell'uso improprio di sgravi sarebbero ingenti. Ma tutto tace

I numeri

Un'impresa armatoriale su 10 guidata da under 35

Enrico Lupino

■ C'è una guerra, feroce, che si sta combattendo nei mari italiani. Un conflitto che rischia di lasciarsi dietro morti e feriti tra armatori, sindacati, marittimi, capitanerie di porto, Inps, ministero dei trasporti. È la battaglia navale di tutte le battaglie, a furor di cannonate, sull'onda di un business milionario che l'inchiesta de Il Tempo, a partire da quest'oggi, vi rivelerà in ogni suo più recondito segreto. È, per dirla in soldoni, la guerra che l'armatore Onorato ha scatenato contro il collega Grimaldi per via dei troppi extracomunitari che a parere del primo sarebbero imbarcati sulle navi del secondo, con conseguenti vantaggi economici e fiscali.

IDUE GLADIATORI

Parliamo di due armatori che, in modi diversi, hanno segnato la storia armatoriale di questo paese facendo viaggiare milioni di italiani. Due imprenditori, di primissimo piano, con storie importanti alle spalle, divisi da una competi-

zione economica sempre più aspra. Il primo, Manuel Grimaldi, è alla guida dell'omonimo gruppo internazionale che vanta notevoli primati soprattutto nel trasporto di auto, ma anche nel trasporto di merci su rotabili e passeggeri. Il secondo, patron di «Moby» e da qualche anno della privatizzata «Tirrenia», un tempo fiore all'occhiello dell'armamento pubblico nazionale, è leader dei collegamenti marittimi con la Sardegna e la Sicilia. E se Grimaldi non ha risparmiato censure sugli incentivi pubblici concessi (ancora per poco) alla Tirrenia, Onorato non è da meno e, giovandosi di una buona capacità comunicativa, ha acceso un potente faro sull'impiego di personale extracomunitario su navi che operano su rotte nazionali e conseguentemente sull'improprio utilizzo di quelle agevolazioni fiscali destinate invece ad incentivare l'utilizzo di personale italiano e comunitario.

SGRAVI E PRIVILEGI

Onorato mette in risalto che gli

armatori godono - caso unico nel settore imprenditoriale - di sgravi contributivi sulla base di leggi nazionali nate proprio a sostegno dell'occupazione dei marittimi italiani. E Grimaldi, a dire di Onorato, rappresenta uno dei gruppi che maggiormente utilizzano extracomunitari a bordo delle navi anche su rotte nazionali. E così finisce che ad assumere la difesa d'ufficio dei marittimi italiani è un "eretico" imprenditore, Onorato per l'appunto, che ne diventa anche il maggiore sponsor e si trasforma, imprevedibilmente, in uno straordinario punto di riferimento, come si rileva dalla



massiccia presenza di follower sui media.

PASSALO STRANIERO

Un tema di non poco conto se si pensa che il nostro Paese, con ottomila chilometri di costa, 56 porti commerciali di cui 24 di valenza internazionale, dovrebbe rappresentare una grande aspettativa occupazionale per i giovani in questo settore. E se è vero quel che emerge dalle accuse di Onorato, i 49 Istituti Tecnici Nautici che ospitano oltre 28 mila studenti che vengono formati in ogni ciclo scolastico con l'aspettativa di un imbarco e di una carriera sulle navi, corrono il rischio di spopolarsi. Un tema caldissimo che tocca la sensibilità di un comparto, quello dei lavoratori marittimi, che fino a ieri non aveva voce e che oggi potrebbe trovarsi di fronte ad una svolta epocale perché le istituzioni, la politica e soprattutto i sindacati - travalicando le polemiche tra i due competitor - dovranno prendere posizione e dare una risposta credibile. Anche perché, a conti fatti, il buco che potrebbe venir fuori per l'improprio utilizzo di sgravi a danno delle casse dell'Inps è da brivido e potrebbe contribuire a risolvere la gestione di una cassa fortemente penalizzata dalla crisi occupazionale dell'ultimo decennio.

Dunque l'utilizzo eccessivo di extracomunitari a bordo delle navi costituisce il pomo della discordia che ha spaccato a metà l'universo del trasporto di persone e merci via mare. E l'inizio dello scontro ha una data e dei motivi ben precisi.

LA LETTERA E LO STRAPPO

"In meno di cinque anni la politica della Confederazione Armatori porterà alla fine della bandiera italiana". La frase apre la lunga lettera datata 24 febbraio 2015 che Onorato ha inviato ai vertici di Confitarma, la storica confederazione italiana degli armatori sotto il cui ombrello fino a ieri si compattava tutto il mondo della shipping italiano, anticipando così l'uscita di Moby Lines. Una lettera scritta in aperta polemica con l'allora presidente Manuel Grimaldi, accusato, neppure tanto velatamente, di aver utilizzato strumentalmente la Confederazione per sostenere le proprie strategie imprenditoriali. Per Onorato, infatti, Confitarma non ha sviluppato nessuna politica per tutelare i marittimi italiani e per far emergere la distorsione del mercato dovuta all'improprio utilizzo di sgravi sul personale impiegato. «Di ita-

liano - spiegava infatti l'imprenditore - resteranno solo le persone fisiche degli armatori che beneficeranno delle provvidenze dello stato italiano in materia di sgravi con bandiere estere e marittimi extracomunitari». E se da una parte sulla flotta di 70 navi di Tirrenia e Moby, sosteneva nella lettera Onorato, i 4mila dipendenti sono tutti italiani, "la Confitarma oggi - scriveva l'armatore - non difende più niente di italiano".

ITALIANI SENZA LAVORO

Ma non è tutto. Per Onorato c'era di più: Confitarma si sarebbe occupata di tutelare «interessi di un paio di gruppi armatoriali che navigano con mille bandiere e con marittimi non comunitari, pagati con una manciata di dollari al mese». Accuse gravi. Bombe di profondità. Sbattuta la porta della confederazione, Onorato esce da Confitarma in aspra polemica con Grimaldi e finirà per cercare un'altra casa, collaborando alla nascita di un'altra federazione di armatori. Ma questa è un'altra storia.

LA DEROGA

Dietro le durissime accuse dell'eretico patron di Mascalzone Latino, cosa c'è di vero? Per capirlo serve andare al 1997, quando il Governo varò il decreto legge 457 recante interventi urgenti per «la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare». Un decreto che, con modificazioni, sfociò nella Legge n.30/98 approvata poco prima che si concludesse il governo Prodi. Una legge che generò tantissime aspettative e che di fatto, anche attraverso l'istituzione del «Registro Internazionale», ha dato un notevole contributo allo sviluppo dell'armamento nazionale. Ed è proprio nel testo normativo che per agli armatori è riservata una speciale condizione, unica nel panorama imprenditoriale: quella del totale esonero dal versamento di contributi previdenziali ed assistenziali previsti per legge sul personale imbarcato.

OBBLIGO NON COMUNITARI Un vantaggio compensato dall'obbligo di imbarco di personale comunitario. Ma appena quattro anni più tardi interviene una "deroga" altrettanto unica nel panorama italiano: il 20 febbraio 2002 viene infatti sottoscritto un "accordo quadro" tra Confitarma ed i sindacati di categoria della triplice (filt cgil, fit cisl e uil-trasporti) per definire le possibili deroghe per l'imbarco

di marittimi non comunitari. Viene introdotto così dalle parti sociali una deroga alla Legge 30/98 aggirando di fatto il "divieto di imbarco di personale extracomunitario" conservando, tuttavia, i benefici degli sgravi. Nell'accordo si legge che "in caso di irreperibilità di marittimi italiani o comunitari, si potrà procedere all'imbarco di marittimi non comunitari per tutte le qualifiche con l'esclusione del Comandante".

TRIPlice E VELENI

Nelle stesse poche righe che suggellano l'accordo si evince che "le aziende dovranno inviare alle segreterie nazionali Filt Cgil, Tit Cisl e Uiltrasporti una comunicazione via fax - precisa il testo - nella quale dovrà essere indicata la qualifica o le qualifiche per le quali risultano non reperibili marittimi italiani o comunitari".

In altre parole ai sindacati della triplice si riconosce il ruolo di "certificare" l'irreperibilità del personale marittimo italiano o comunitario. Gli stessi sindacati della triplice che appena un anno più tardi, l'11 febbraio 2003, siglano con Confitarma un nuovo ulteriore accordo che prevede un contributo da versare dagli armatori direttamente ai sindacati di categoria per ciascun marittimo extracomunitario imbarcato.

SOLDI AI SINDACATI

Le tariffe però sono differenti, a seconda che si tratti di equipaggio misto o comunitario. Nell'accordo del 2003 viene specificato che le società di navigazione "verseranno per le navi iscritte nel Registro Internazionale con equipaggio italiano/comunitario direttamente alle organizzazioni sindacali dei lavoratori firmatarie del presente accordo - recita il documento - un contributo annuale di 190 euro per marittimo imbarcato sia italiano/comunitario che non comunitario".

Nel caso di equipaggio misto il contributo cambia: diventa 300 dollari, o poco più di 280 euro, il contributo da versare per ciascun marittimo. È da qui che partono le accuse al veleno dell'armatore napoletano e che inevitabilmente alza il sipario su ingenti flussi di denaro che transitano dagli armatori nelle casse dei sindacati. E proprio nell'assordante silenzio della triplice e tra le accuse taglienti di alcuni sindacati autonomi, che i marittimi italiani sarebbero stati pesantemente mortificati e sacrificati sull'altare della libera concorrenza del mercato.

SE STRANIERO CONVIENE

Dunque, sgravi per tutti ma costi minori per chi utilizza massicciamente personale extracomunitario.

rio, alimentando così quella sleale competizione che ha determinato gravi distorsioni del mercato e soprattutto ha lasciato a casa tanti marittimi italiani.

E per Onorato il gruppo gestito dall'ex presidente di Confindustria è quello che più degli altri ha beneficiato di questo meccanismo alimentato proprio dalla confederazione che ha guidato per molti anni.

BANDIERA E PRIVILEGI

Per il patron della scuola velica Mascalzone Latino la questione è molto semplice: Grimaldi ha lavorato per «estendere i privilegi fiscali della bandiera italiana ad altre bandiere, per arrivare a imbarcare - dichiara il numero uno di Tirrenia - nel cabotaggio nazionale marittimi extracomunitari». Il tutto mettendo a rischio l'occupazione di quasi 15mila marittimi. Ma Manuel Grimaldi, che da poco ha lasciato la poltrona di Confitarma a Mario Mattioli, replica secco: la polemica di Onorato è iniziata solo da pochi mesi ed è tutta strumentale, spostando l'attenzione sui contributi di circa 72 milioni di euro che Cin (Tirrenia) riceve dallo Stato italiano. Secondo Grimaldi infatti la querelle sarebbe nata da quando il suo gruppo avrebbe iniziato ad avviare collegamenti marittimi verso la Sardegna, fino a pochi mesi fa dominate da Onorato con i suoi traghetti. Troppo tardi, il danno è ormai fatto! L'opinione pubblica è stata mes-

sa al corrente di questioni di cui non aveva mai avuto alcuna consapevolezza.

In questo scenario di accuse imbarazzanti, al centro ci sono i lavoratori marittimi che trovano la loro migliore difesa nelle dichiarazioni di un armatore, nel silenzio imbarazzante della triplice. Ed è facile comprenderne i motivi.

LAVORATORI DIMENTICATI

Le poche dichiarazioni unitarie dei sindacati di categoria della cgil, cisl e uil invocano la pace, chiedendo a tutti di abbassare i toni della polemica.

A sposare invece la battaglia dell'armatore napoletano è stata la Federmar Cisl, rappresentata dal segretario nazionale Sandro Pico, che senza remore si è schierata apertamente a favore della tutela dei marittimi italiani, aprendo così nuove frontiere.

GIALLO MANNING

E nella mischia non potevano non essere trascinate le agenzie di manning, ovvero le società addette alla formazione degli equipaggi, accusate di essere "indirettamente" troppo vicine al mondo del sindacato confederale e di fare un gioco di sponda a Confitarma. Di contro il mondo Cgil-Cisl-Uil si difende dalle accuse di Onorato sul loro presunto disinteresse verso la questione dell'italianità. In particolare la Cgil ha dichiarato, in merito alla polemica lanciata sulla eventuale estensione dei benefici degli arma-

tori di bandiera a omologhi extracomunitari, che "aggiungere il sindacato - dice in una nota la sigla - è un'operazione provocatoria e al tempo stesso anche poco originale".

L'INDOTTO RECORD

Il carattere ruvido della polemica fra Onorato e Grimaldi racconta della rilevanza enorme che ha il comparto dello shipping per l'economia italiana, in termini di crescita e posti di lavoro. I lavoratori nel settore infatti sono 62mila, il 90% di questi a bordo di navi battenti bandiera italiana e la restante parte costituito da personale che opera a terra. La produzione in termini di Pil è il 3% del totale, secondo rilevazioni del 2014: un peso che vale 45 miliardi.

I dati del Registro delle Imprese raccontano anche di un gran numero di giovani impiegati. Si calcola che una impresa armatoriale su dieci sia guidata da under 35. E l'indotto coinvolga fino a 800mila occupati.

Una battaglia all'ultimo sangue, di cui nessuno si occupa, e che rischia di provocare danni inimmaginabili in special modo ai tanti marittimi italiani che rischiano di restare senza lavoro in danno di lavoratori non comunitari. Quel che vi abbiamo raccontato oggi è nulla rispetto a ciò che da domani, e nei giorni a seguire, leggerete su queste pagine.

(1-continua)

©riproduzione riservata