



Le perdite contributive dovute all'abuso dei marittimi non comunitari

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

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

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 extracomunitari 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. Moltiplicando 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 comunitari-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 Cisl si oppongono altre variabili. In primo luogo i contratti dei marittimi non sono identici fra loro. Un marinaio non comunitario, contrattualizzato secondo i parametri 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 Pico.

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 trasportate 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

