

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
SILVANO MOFFA

La seduta comincia alle 14,15.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva su taluni fenomeni distorsivi del mercato del lavoro (lavoro nero, caporalato e sfruttamento della manodopera straniera), l'audizione di rappresentanti dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA).

Sono presenti, e li ringrazio, il presidente di IPSEMA l'avvocato Antonio Parlato, già deputato, e la dottoressa Palmira Petrocelli, direttore generale.

Ringraziandoli nuovamente per la presenza, do la parola ai nostri ospiti.

ANTONIO PARLATO, *Presidente dell'IPSEMA*. Signor presidente, la ringrazio di questa convocazione, che ci consente di rappresentare alla Commissione una condizione del lavoro marittimo totalmente

diversa da altre realtà, come dimostra la specificità di un codice dedicato addirittura a questo argomento, quello della navigazione marittima ed aerea. È un settore che non ha punti di contatto con le condizioni di altri lavoratori, in particolare quelli in nero.

Circa il 30 per cento delle navi ha un equipaggio extracomunitario, senza permesso di soggiorno e con divieto di sbarcare a terra, secondo quanto previsto dall'attuale disciplina vigente. I ministri che si sono succeduti, da Salvi ad oggi, compreso il Ministro Damiano, hanno ritenuto di introdurre (il primo) e di mantenere (gli altri) questa norma, non come elemento distorsivo della concorrenza, ma, al contrario, come elemento che assicurava alla flotta italiana la competitività.

Considerato che la questione dell'extracomunitario è letta in chiave molto aperta dalle altre flotte europee, la competitività rappresentava un problema. C'è, però, un aspetto molto delicato, che riguarda la legge che regola il cosiddetto Casellario centrale infortuni dell'INAIL, dove confluiscono non tutti — come molti potrebbero pensare — ma alcuni dei dati sugli infortuni. Non arrivano i dati degli infortuni del volo — ma ci aspettiamo che il Parlamento possa rimediare a questa carenza — e non arrivano quelli relativi a incidenti derivanti dal lavoro svolto da extracomunitari a bordo.

Ma c'è di più. I sindacati, in qualche modo, riescono a mediare — soprattutto l'ITF — nel confronto internazionale — da ultimo, a Manila, questo ha consentito di alzare in maniera significativa lo stipendio dell'extracomunitario a bordo — ma nessuno svolge l'attività relativa alla prevenzione degli infortuni. La nave, per quello che è di sua competenza — come qualun-

que azienda — provvede alla prevenzione, ma in Italia abbiamo una civiltà molto più avanzata: dall'INAIL all'IPSEMA ci occupiamo di svolgere attività di prevenzione.

Questo non accade sulle navi perché la copertura di questi equipaggi viene effettuata da assicurazioni di diritto privato, il cui unico interesse è quello di produrre rischi per incassare premi più alti, non certo di svolgere attività di prevenzione. Sono assicurazioni di diritto inglese, i cosiddetti «Protection and Indemnity club», con i quali ovviamente noi non abbiamo alcun rapporto.

Sarebbe ottimale, fermo restando la parte retributiva, che sicuramente è ancora conveniente per gli armatori e non è profondamente lesiva per l'extracomunitario che si è adeguato, che lo Stato, il Parlamento, il Governo si facessero carico di rendere obbligatoria, quanto alla prevenzione degli infortuni e all'erogazione delle prestazioni, la copertura pubblica, a norma dell'articolo 38, quarto comma della Costituzione, che sancisce che tutte le attività riguardanti la salute e il lavoro sono gestite dallo Stato o da società da esso controllate, il che ovviamente per le assicurazioni di diritto inglese non si verifica.

Noi potremmo addirittura pensare di lanciare una sfida sul piano economico in ordine all'entità dei contributi versati da parte degli armatori alle aziende private, offrendo meno di quanto costi questa operazione agli armatori stessi. Insomma, si potrebbe organizzare un tavolo in cui approfondire questi aspetti, che nascondono la realtà degli infortuni e delle coperture sociali così chiaramente definite dalla legislazione dello Stato italiano e dalla stessa Costituzione.

Un altro aspetto sul quale intendo soffermarmi riguarda l'azione dell'IPSEMA oltre a quella di sollecitare il contributo delle Capitanerie di porto che, a norma del Codice della navigazione, devono controllare se vi siano a bordo lavoratori in nero. Devo dire che questa rilevazione non ha portato altro che alla scoperta, da parte delle Capitanerie di porto — secondo i dati approssimativi che

siamo in grado di acquisire — di lavoro nero soltanto su navi adibite alla pesca. Il lavoro nero, dunque, c'è ed è in questo settore.

Abbiamo condotto, con il Comando generale della Guardia di finanza, un approfondimento e degli accertamenti circa l'esistenza di lavoro irregolare. A differenza di quello che ci risulta dall'azione delle Capitanerie di porto, che hanno scoperto una quantità cospicua di lavoro nero nella pesca, nel caso della Guardia di finanza la scoperta ha riguardato non solo — e questo è un elemento distorsivo della concorrenza, signor presidente — la pesca, ma anche il diporto. Attenzione, si tratta di un settore che più di altri risente della circostanza che, a cominciare dall'ultima scelta del Governo in materia di scudo fiscale, vede da tempo immemorabile molti armatori del diporto issare la bandiera «ombra».

Siamo peraltro in presenza — ne ho anche parlato con il direttore Petrocelli e con il direttore generale dell'Agenzia delle entrate, dottor Befera — di una tale carenza di attenzione storica alla specificità del mare che la legge prevede, nel caso che esista una dismissione di bandiera (non si specifica quale tipo di barca), che questa sia comunicata all'INPS.

L'INPS, accorgendosi dell'esistenza di crediti contributivi inevasi da parte dell'armatore che vuole cambiare bandiera, blocca questo cambiamento fino al recupero della nave. L'IPSEMA, però, non ne è a conoscenza, pur vantando crediti cospicui, tanto che siamo riusciti miracolosamente — la nostra avvocatura è molto specializzata in questo ambito — a far fallire una di queste società che ci aveva messo in difficoltà estrema. Infatti, per notificare il nostro credito siamo dovuti andare alla ricerca di una casella postale nelle Isole Vergini britanniche, finché il tribunale di Napoli ha dichiarato il fallimento della società. Si trattava di dodici società, distinte l'una dall'altra, che facevano capo a un soggetto italiano (ho informato naturalmente anche il presidente dell'INPS, perché anche lui agisse). Il dato di fatto è che si trattava di persone

che non hanno avuto nemmeno la copertura pensionistica, quindi lavoratori in nero.

Ho voluto essere breve perché conosco i tempi delle Commissioni.

PRESIDENTE. L'esperienza del passato aiuta.

PALMIRA PETROCELLI, Direttore generale dell'IPSEMA. Ringrazio la Commissione per averci invitato a questa audizione.

Come diceva poc'anzi il presidente, con la Guardia di finanza quest'anno abbiamo rilevato 360 lavoratori in nero nel solo diporto. Posso garantire che i controlli vengono effettuati, perché la Guardia di finanza ha controllato anche me, che sono una diportista.

Per quanto riguarda la pesca, vi è stato detto qual è la situazione. Tuttavia, vorrei ritornare brevemente sul discorso della Marina mercantile. Effettivamente non possiamo, come Stato, permettere che sul territorio italiano — la nave che naviga con bandiera italiana è territorio italiano — ci siano legislazioni diverse. Va bene, questi lavoratori non li possiamo definire in nero, infatti essi tra l'altro sono fuori dei flussi programmati, tant'è che, se arrivano in porto, non possono scendere, ma devono rimanere sulla nave. Non è giusto, però, che a livello di sicurezza del lavoro

e di salute abbiano un trattamento diverso.

Inviterei, dunque, la Commissione a studiare questo problema, per dare a questi lavoratori una tutela, così come avviene per i nostri lavoratori sul territorio nazionale.

PRESIDENTE. Prendiamo atto della richiesta di impegnarci seriamente per risolvere uno dei problemi che ormai si trascina da lungo tempo e che ha una sua configurazione particolare: quella della bandiera è una questione davvero delicata.

Considerato che, anche grazie alla chiarezza espositiva, non vi sono richieste di chiarimenti, ringrazio il presidente e il direttore generale dell'IPSEMA. Ovviamente avremo modo di tornare sull'argomento, perché questa, come sapete, è un'indagine conoscitiva dalla quale cercheremo di trarre spunti per percorsi normativi anche risolutivi di problemi che vengono posti.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,35.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 22 dicembre 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

