

"A bordo solo marinai italiani" Ma sulla nave ci sono i polacchi

di ANDREA MOIZO

"Il nostro personale? È tutto italiano!". E, a dire il vero, anche un po' polacco. Lo slogan con cui negli ultimi mesi le compagnie facenti capo a Vincenzo Onorato (Tirrenia, Moby, Toremar) hanno inondato i media italiani non fotografa tutti i dettagli della situazione. Il *Fatto Quotidiano*, infatti, ha visionato la *crew list* (la lista dell'equipaggio) del tragheto cargo Pauline Russ, che Tirrenia da fine gennaio utilizza sulla tratta Olbia-Civitavecchia-Cagliari, stilata lo scorso 28 febbraio nello scalo laziale. Nemmeno un italiano, neppure il comandante, tutto l'equipaggio è polacco.

La cosa in sé non è illecita.

La guerra di lobby
Dopo aver finanziato la Open renziana è arrivata una legge che lo aiuta

Il quadro delle regole di imbarco italiane ed europee è complesso. Un tragheto che collegava l'Italia continentale a quella insulare senza fare triangolazioni all'estero può battere una bandiera comunitaria (anche di convenienza, come, nel caso di

specie, quella di Madeira, registro internazionale portoghese) ma deve attenersi alle regole italiane per l'equipaggio. Quindi marittimi comunitari e retribuzione non inferiore a quella del contratto collettivo nazionale di categoria.

Nel caso della Pauline non è chiaro quale contratto sia applicato al personale, nelle scorse settimane il sindacato confederale e le associazioni datoriali (Confitarma, Fedarlinea e Assarmatori) si sono confrontate su questi temi perché mai come in questi mesi il Tirreno è pieno di traghetti battenti bandiere estere ma noleggiati da compagnie italiane.

IL SINDACATO ha chiesto di vederci chiaro, dopo che sulla Caroline Russ (gemella della Pauline, noleggiata da Gnv per la Genova-Termini Imerese-Malta, quindi con triangolazione e suscettibile di usare regole diverse e più flessibili rispetto a quelle italiane standard) un'ispezione della federazione sindacale internazionale Itf ha rilevato che la nave, nel momento dell'entrata in servizio (13 marzo), imbarcava solo polacchi con un contratto tede-

sco. Che è accettato dal sindacato internazionale, ma è inferiore a quello italiano e pertanto inapplicabile senza l'escamotage della triangolazione con Malta.

Da qui il fermento sindacale, l'incontro con gli armatori e i controlli che saranno avviati nei prossimi giorni su almeno sette navi sospette con a bordo circa 150-200 marittimi. Quattro operano per Moby o Tirrenia. Oltre a Pauline ce ne sarebbe almeno un'altra (Wedellsborg) con equipaggio solo polacco (eccezione del comandante italiano) impiegata sulla Livorno-Olbia. Ammesso che al personale sia corrisposta la retribuzione prevista dal contratto di categoria italiano, anche in questo caso nulla di illecito. Solo una notevole distanza dalle dichiarazioni pubbliche di Onorato che da due anni si professa difensore dei marittimi italiani al punto da, previo finanziamento alla fondazione Open di Matteo Renzi, ottenere dall'ormai ex Parlamento una legge volta a stravolgere il quadro delle regole d'imbarco, da mesi sotto giudizio a Bruxelles per la verifica di una probabile incompatibilità con l'ordinamento comunitario.



La battaglia Vincenzo Onorato e la lista del personale sulla Pauline Russ Anso

Onorato ha condotto la sua battaglia con imponente dispiego di mezzi pubblicitari e, da ultimo, smarcandosi dal Pd, ma gravata fin dall'inizio dal sospetto di una motivazione commerciale. L'inizio della campagna in difesa della occupazione italiana, fra 2015 e 2016, coincide infatti con l'avvio da parte del rivale Grimaldi di servizi assai competitivi fra Sardegna e continente su rotte che fino ad allora erano state presidiate soltanto da Moby e soprattutto Tirrenia.

FOCALIZZATE sul mercato italiano e con Tirrenia vincolata ad esso dagli oneri del servizio pubblico per cui benefici di 72 milioni di euro di sovvenzioni statali, le compagnie di Onorato non hanno mai potuto utilizzare la leva degli equipaggi internazionali e dei loro contratti più convenienti per competere. Da qui la decisione di tentare la strada della politica (rivelatasi stretta in un Mediterraneo troppo europeo) e del patriottismo dell'armatore che difende l'impiego dei marinai di Torre del Greco. Senza dimenticare di quelli di Danzica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il caso

LA LEGGE
prevede che si possano usare extra-comunitari solo se le navi triangolano con l'estero nelle rotte. Quelle di Onorato sono focalizzate sul mercato italiano

IL PATRON
di Moby e Tirrenia pubblicizza l'uso di solo equipaggio italiano. Ma in almeno due casi non è stato così. I sindacati vogliono fare dei controlli