



Le agenzie di manning La querelle tra sindacati autonomi e confederali

Formazione degli equipaggi

Giallo sul conflitto d'interessi

Enrico Lupino

■ Per alcuni sono un utile espediente per formare gli equipaggi. Per altri un corpo intermedio assai poco limpido. Nella querelle che vede opporsi sindacati autonomi e confederali nella battaglia per l'occupazione dei marittimi, la posizione delle agenzie di man-

Crociera
Alcuni passeggeri a bordo di un traghetti durante l'attraversata dal continente in Sardegna



Il segretario Federmar Pico
«I candidati devono essere a disposizione dell'armatore»

ning è un utile cartina al tornasole per capire su cosa si sia innestata la polemica partita dagli armatori e finita a bordo delle navi trasporto che solcano il Mediterraneo nelle acque nazionali. Si tratta di società addette alla formazione degli equipaggi. L'armatore insomma si rivolge a un gruppo di persone che mette insieme le due metà della mela per poter far salpare la nave con un adeguato, e regolare, personale di bordo. Il richiamo al mito di Platone però non addolcisce quella che è la vulgata, presso gli ambienti del sindacato autonomo, su cosa siano e come siano composte le dette agenzie.

Per il segretario generale della Federmar Cisl, Alessandro Pico, i candidati a salire a bor-

do è importante che «siano a totale disposizione dell'armatore». E il compito dell'agenzia sarebbe quindi formare, secondo Pico, personale che non dia grane a bordo della nave. Opposta la posizione del mondo delle sigle di categoria confederali. Remo Di Fiore, delegato Cisl per l'International Transport Federation (sindacato internazionale con sede a Londra) spiega a Il Tempo come la teoria del segretario Federmar non sia certo uguale alla sua. «L'agenzia marittima si rivolge al sindacato del paese dell'armatore - spiega il membro Itf responsabile del board Mediterraneo - se questi è tedesco, è col sindacato tedesco che firma».



Riparazioni Su un traghetti

Il delegato Cisl Di Fiore
«La regolarità delle procedure è del tutto palese»

Insomma un legame in questo passaggio c'è che coinvolge il sindacato. Su questo si sofferma ancora Pico, che non la manda a dire. «C'è una parte del sindacato confederale che è dentro, sotto forma di uomini, ma non direttamente» specifica il sindacalista. Si tratterebbe infatti di familiari. Un'accusa che non piace affatto al capitano Di Fiore, che comunque ammette di avere un parente nella sezione turismo di una



In mare La vista dalla prua

agenzia di manning con sede a Genova: la Esa (Enterprise Shipping Agency). Detto parente figura anche nei quadri dirigenziali più alti, come mostrato dal sito internet della società. «Al fine di estendere il network dei propri equipaggi» scrive l'agenzia sulle pagine del suo sito internet, la Esa ha aperto varie sedi in giro per il mondo. Fra i paesi dove la shipping agency ha messo la bandierina: Hong Kong e Filippine, con ben due sedi in quest'ultimo stato. Il delegato Fit Cisl però ci tiene a sottolineare che «il suo parente non lavora nel settore del manning», non avendo questi nulla a che fare con la selezione dei marittimi.

L'adombrare il conflitto di interessi da parte della controparte non intimorisce Di Fiore che anzi rilancia: «I contratti dei marittimi devono superare due livelli di controllo». Quelli delle normative internazionali e quelle del sindacato internazionale, l'Itf. Quindi la regolarità delle procedure è palese, spiega il capitano in forza all'Itf al momento. Ma le precisazioni non convincono la fazione di addetti ai lavori finita al fianco dell'armatore Vincenzo Onorato in difesa dell'italianità dell'armamento italiano. Per loro il tutto assume i contorni di una coincidenza troppo strana. E la polemica non smette di salire di intensità. E di veleno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La circolare 2017 della Finaval per la «bassa forza» a bordo delle petroliere

L'azienda di trasporto ordina

«Assumete extracomunitari»

■ «È necessario che l'Azienda differenzi il proprio organico di bassa forza fra lavoratori comunitari e non comunitari». Con queste parole il 20 febbraio 2017 la Finaval, azienda attiva nel trasporto marittimo di prodotti petroliferi, motiva la richiesta di messa in mobilità di 23 suoi dipendenti, marittimi «di bassa forza»: elettricisti, cuochi, mozzini e meccanici. Tutti comunitari, s'intende. L'azienda è in crisi e il triennio 2015-2016-2017 non ha cambiato le carte in tavola.

I documenti recapitati all'Inps mostrano un passivo pesante: un debito da oltre 170 milioni euro segnalato dalla società Finaval. La crisi aziendale è quindi inevitabile come «una necessaria riduzione dei costi operativi per ottenere - scrive l'azienda all'Inps - una riduzione delle uscite».

La «differenziazione» dei lavoratori dovrà essere fatta in modo «da non superare il livello del costo medio previsto - motiva la Finaval - in ambito mondiale per tali lavoratori».



È necessario che l'azienda differenzi l'organico tra comunitari e non comunitari

La richiesta di aiuto arriva al fondo Solimare, costituito dagli armatori per dare una mano alle aziende del settore in difficoltà. L'istanza di Finaval però, fra le polemiche di Fedarlinea (la cordata di armatori pro Onorato quindi pro marittimi italiani), arriva alle orecchie sensibili del sindacato e del fondo. La situazione migliora per gli operai a rischio in Finaval: da 23 passano a 16 quelli in possibile mobilità.

Fit Cisl, Filt Cgil e Uiltrasporti incontrano i vertici aziendali il 18 maggio scorso e la rosa dei malcapitati, tutti esuberanti col rango di sottufficiali, si accorcia. Per i 16 sarà chiesto al fondo Solimare di provvedere. Pochi mesi prima, il 7 febbraio, gli stessi si erano incontrati firmando un accordo di deroga all'imbarco di soli comunitari. Sul modello di quello firmato fra Confitarma e la Triplice il 21 febbraio 2002: il pomo della discordia fra Vincenzo Onorato e Emanuele Grimaldi.

Il 25 ottobre scorso il fondo Solimare ha esaminato la vicen-

da e votazione, con il parere contrario di Fedarlinea, ha deciso la riduzione dell'attività lavorativa per quattro lavoratori della Finaval. Stanziando oltre 80mila per una delibera che Fedarlinea ha criticato aspramente traducendo la richiesta della Finaval con un «licenzieremo i lavoratori comunitari per sostituirli con gli extracomunitari». Non le manda a dire quindi la associazione legata a Confcommercio che da anni polemizza con Confitarma per la situazione di disparità, a loro dire, dei marittimi italiani e non. A danno dei primi.

Come scritto negli accordi con i sindacati confederali, le 5 navi della Finaval hanno un equipaggio di 59 marittimi, «tutti comunitari» come scriveva la stessa azienda che si occupa del trasporto di greggio. Ma quei dipendenti sottoposti alla solidarietà ora che fine hanno fatto? I vertici della Finaval non dicono nulla: «no comment».

Enr. Lupino

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'armatore Aponte alla consegna della nuova nave Saeside

«Più italiani a bordo delle Msc»

■ Msc Crociera vuole più italiani a bordo. Lo ha annunciato l'azienda stessa in occasione della consegna a Monfalcone della nuova Msc Seaside, costruita da Fincantieri.

Secondo le proiezioni occupazionali della società guidata dall'armatore Gianluigi Aponte, molti dei trentamila assunti potrebbero essere italiani.

L'azienda vuole infatti aumentare il comparto di marittimi e personale italiano a bordo delle sue navi.

«Le modifiche alle norme sul Registro Internazionale non devono quindi

essere oggetto di uno sterile scontro all'interno del settore armatoriale italiano», ha detto Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Msc.

Le parole fanno riferimento alla polemica innescata sull'italianità del comparto rivendicata da Vincenzo Onorato (presidente di Moby) all'indirizzo di Emanuele Grimaldi. La compagnia chiede quindi alla politica più attenzione al problema dell'occupazione dei marittimi italiani e sgravi per la loro assunzione in Msc.

E. L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA