

Armatori in guerra. La querela di Onorato

scritto da Lucia Severino 20 settembre 2018



“Non è tanto importante stabilire se sia vero che Grimaldi tenta di assicurarsi il monopolio delle autostrade del mare nel Mediterraneo facendo leva sui minori costi del personale ottenuti imbarcando extracomunitari grazie alle deroghe, o se sia vero che Onorato faccia concorrenza border line, avendo la Tirrenia ancora in pancia importanti contributi comunitari a fronte di obblighi di servizio per collegamenti con le isole maggiori. Quello che conta è che si faccia chiarezza. La nascita spontanea di potenti associazioni di categoria, volute da distinti gruppi armatoriali, non rafforza il sistema Paese, ma corre il rischio di generare ulteriori fratture. Un sereno e costruttivo confronto gioverebbe a tutti i soggetti coinvolti, tenendo ben presente che, su tutto, va tutelato l’interesse dei lavoratori.”

Avevamo scritto così, su questo giornale, lo scorso 29 agosto, ma con buona pace dell’auspicio di un *sereno e costruttivo confronto* le paventate *ulteriori fratture* si sono puntualmente verificate.

E’ dell’altro ieri l’annuncio, da parte di **Onorato**, di una **querela per diffamazione** nei confronti di **Mauro Pili**, ex governatore della Sardegna, reo di aver diffuso dichiarazioni su presunte violazioni della convenzione fra lo Stato e il Gruppo Onorato per l’esercizio dei servizi di collegamento marittimo con la Sardegna, la Sicilia e isole minori. La richiesta di risarcimento danni ammonterebbe a 20 milioni di euro.

Non solo. Ci sarebbe anche una richiesta all’Autorità giudiziaria di indagare su una campagna diffamatoria che vedrebbe coinvolto il **Gruppo Grimaldi**, “interessato commercialmente ... a spingere per una revoca della convenzione” e che trarrebbe origine dall’impegno degli Onorato in difesa dell’occupazione dei marittimi italiani sulla cui pelle si starebbe giocando.

D’altronde, non più tardi di lunedì scorso, Vincenzo Onorato aveva dichiarato che “faremo pervenire al più presto a **Matteo Salvini** i dati e le informazioni sulla piaga della disoccupazione fra i marittimi e sulle connivenze che hanno consentito abusi e violazioni di una legge, quella sul registro internazionale, che era stata pensata per difendere la presenza italiana, quella che veniva definita la bandiera italiana sui mari e l’occupazione dei marittimi italiani”.

E prima ancora, il 10 agosto, aveva lanciato una raccolta di firme a sostegno di una petizione che presenta i seguenti punti chiave:

“1. Le navi che battono bandiera italiana, in regolare servizio tra Paesi comunitari, devono imbarcare personale italiano o comunitario per accedere alle agevolazioni fiscali previste dallo Stato.

“2. I contratti del personale extracomunitario imbarcato su navi italiane in servizio internazionale (ovvero non operanti regolarmente tra Paesi dell’Unione Europea) devono essere uniformati a quelli dei marittimi italiani/comunitari.

“3. Gli standard di formazione e sicurezza devono essere garantiti e verificati per tutti i lavoratori marittimi”.

Botte da orbi, insomma. Ma in tutto questo **che fine hanno fatto i sindacati** di categoria di CGIL, CISL e UIL? La triplice sindacale non può limitarsi a gestire il regime delle deroghe, ha il dovere di individuare e difendere gli interessi dei lavoratori. Nel caso di specie deve intervenire, far sentire la propria voce, denunciare le irregolarità, se e dove ci sono, e lottare. Le trattenute sindacali sugli stipendi non devono servire a mantenere un’altra burocrazia ipertrofica e inefficiente, ma a sostenere battaglie per la difesa della **nostra gente di mare**.

di Lucia Severino