

Francia e Grecia cambiano le leggi per difendere i loro marittimi nazionali

Record di imbarchi per i lavoratori greci sulle navi di bandiera nazionale. E l'Italia continua a chiudere gli occhi sugli abusi degli armatori che imbarcano extracomunitari

Francia e Grecia voltano pagina: solo marittimi comunitari e, segnatamente, francesi e greci, sulle navi che trasportano passeggeri su rotte infra-comunitarie; riserva assoluta di equipaggi nazionali (o comunitari) sulle rotte del cabotaggio nazionale, sui rimorchiatori e sui mezzi portuali e sui pescherecci. Per quanto riguarda la Francia, la percentuale di extracomunitari che potranno essere imbarcati sulle navi da crociera (alle quali viene riconosciuta una forte libertà di azione), sui mezzi offshore e sulle unità cargo impegnate in traffici internazionali dovranno essere frutto di un decreto del ministero competente che valuterà le posizioni degli armatori e dei sindacati, ma specialmente il rapporto dell'Agenzia nazionale per l'impiego per quanto riguarda il numero di marittimi francesi disoccupati. E in Grecia è boom di impieghi di marittimi nazionali.

Mentre le Istituzioni italiane e gli organismi preposti al controllo continuano a chiudere forse entrambi gli occhi sugli abusi commessi da armatori italiani che anche sulle rotte nazionali, mascherate da rotte internazionali, utilizzano marittimi extra comunitari con salari da schiavitù, Paesi con forti tradizioni marittime hanno deciso - sottolinea l'Associazione Salviamo il futuro - di cambiare rotta.

Pur non dovendo affrontare, come accade in Italia, una vera e propria emergenza nazionale sul fronte della disoccupazione marittima, Francia e Grecia sono intervenuti con una riforma legislativa e con misure amministrative di totale protezione dei lavoratori nazionali e comunitari.

In Francia il 25 agosto scorso, il Senato ha approvato la proposta di legge di riforma delle norme sul Registro internazionale marittimo francese sancendo una "riserva" esclusiva negli imbarchi per cabotaggio comunitario e nazionale a favore dei marittimi francesi, ma prevedendo anche per i traffici internazionali una valutazione puntuale delle % di extra comunitari autorizzati in funzione delle indicazioni che arriveranno dall'Agenzia nazionale per l'impiego. In altre parole, se saranno evidenziate larghe sacche di disoccupazione di marittimi francesi, la percentuale di extracomunitari autorizzata, sarà oggetto di un drastico ridimensionamento. Il Senato francese ha anche fissato procedure molto restrittive di controllo sui requisiti e le certificazioni professionali dei marittimi extracomunitari imbarcati su navi francesi e che una quota del risparmio (in tasse e oneri previdenziali) di cui gli armatori francesi iscritti al Registro internazionale beneficiano dovrà essere devoluta a favore della cassa di previdenza e pensione dei marittimi francesi.

Dalla Francia alla Grecia, dove il numero di marittimi nazionali con impiego a bordo di navi mercantili comunque riconducibili a interessi greci ha raggiunto nel

2017 quota 15.968 in crescita del 12% rispetto all'anno precedente e ai livelli più alti dal 2000 a oggi: secondo i dati forniti dall'Hellenic Statistical Authority (Elstat) questi dati sono in netta controtendenza rispetto ai decenni precedenti e il cambio di rotta si è verificato nel 2016 in particolare su navi battenti bandiera greca, ma anche su navi di bandiera estera riconducibili a interessi greci.

Ciò è conseguenza dell'applicazione della legge che prescrive con precisione la percentuale di marittimi greci che devono essere imbarcati sulle navi greche e di una serie di circolari amministrative finalizzate, ad esempio nel caso dei cadetti, a rendere conveniente l'imbarco di personale di nazionalità greca.

Per altro la legge prevede che solo marittimi comunitari (greci) possano operare a bordo di navi impegnate in servizi passeggeri per le isole e che lo stesso valga per i servizi di rimorchio nei porti greci.

Salviamo il futuro

“La svolta imposta da Francia e Grecia - afferma Vincenzo Onorato, al timone di Salviamo il futuro - dimostra che è possibile cambiare rotta e mette finalmente alla berlina chi ha goduto, ma anche chi ha consentito, lo scandalo degli imbarchi abusivi di extracomunitari a salari da schiavitù condannando alla disoccupazione più di 50.000 marittimi italiani”.

Milano, 24 settembre 2018