

SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI



Sei in Home » Shipping » Cociancich, il Ministero intorpidisce le acque

11/07/18 19:33

Shipping

Cociancich, il Ministero intorpidisce le acque

Nella risposta di Coletta a Federmar Cisa sul monitoraggio degli effetti della norma tutta la confusione di Porta Pia



Il Decreto Cociancich sta dispiegando i suoi effetti o no?

La risposta, come è noto, può essere antitetica a seconda di colui a cui la si ponga. Così, per il presidente di Confitarma Mario Mattioli, è chiaro che la norma che a fine 2016 ha modificato le regole d'imbarco dei marittimi sulle navi ro-ro e ro-pax attive sulle rotte cabotiere, "non sarà efficace, stando al comma 2 dell'articolo 9, fino a quando la Commissione Europea non si sarà pronunciata in proposito, per quanto sia altrettanto chiaro che, scaduti lo scorso 11 giugno i diciotto mesi dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, sia entrata in vigore dal punto di vista giuridico".

All'opposto per Vincenzo Onorato, patron del Gruppo Moby, "la Legge Cociancich è vigente dallo scorso 11 giugno" e quindi ci sarebbero degli armatori "per cui la violazione di legge sembra essere la norma, considerato che su numerose navi battenti bandiera italiana e beneficiarie dei vantaggi del Registro Internazionale, continuano a essere imbarcati e a lavorare marittimi extracomunitari".

Il problema vero, dopo l'assicurazione, un mese e mezzo fa, del Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio di un'imminente e dirimente pronuncia di Bruxelles (sulla cui sollecitazione da parte delle autorità italiane è ormai legittimo interrogarsi), è che chi sarebbe deputato a dirimere l'arcano, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella persona del direttore generale per la navigazione Mauro Coletta, si guarda bene dal fornire chiarimenti, così come evita l'argomento il Comando Generale delle Capitanerie.

Al sindacato Federmar Cisa, tuttavia, Coletta ha fatto sapere, in merito al Cociancich, che "il monitoraggio è tutt'ora in corso e, pertanto, a conclusione dello stesso sarà cura di questa Direzione provvedere alla stesura della relazione annuale al Parlamento e condividere i risultati dei dati raccolti".

Una risposta che, se possibile, confonde ulteriormente il quadro. La norma infatti stabilisce che "il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tramite le competenti direzioni generali, assicura il monitoraggio sugli effetti del presente decreto per il settore

marittimo”. Se come dice Coletta a Federmar “il monitoraggio è in corso”, significa quindi che il decreto starebbe dispiegando i suoi effetti, perché, diversamente, non ci sarebbe nulla da monitorare.

Il che a sua volta solleva più d'un interrogativo sulle esplicite accuse che la stessa Federmar muoveva ancora pochi giorni fa alla Capitaneria sulla presunta mancata effettuazione da parte della Capitaneria stessa dei controlli sulla nazionalità degli equipaggi (in particolare quelli delle navi di Grimaldi, mentre, secondo il sindacato autonomo, le “uniche verifiche sarebbero quelle effettuate su richiesta del sindacato confederale sulle navi noleggiate a scafo armato - cioè sotto la diretta responsabilità socio/economica del proprietario/armatore - da Moby e GNV e relative ai salari del personale extracomunitario imbarcato”): tali controlli devono effettivamente essere già effettuati? Lo sono? E, se no, per quali ragioni e cosa e come si sta allora monitorando se il monitoraggio è davvero “in corso”?

A.M. N.C.