

Onorato allarga la flotta Moby con nuovi traghetti

di Nicola Capuzzo

La flotta Moby-Tirrenia a partire da fine anno vedrà l'ingresso nella flotta di due nuove navi ro-ro per il trasporto di camion e semirimorchi in costruzione a Flensburg, in Germania, per conto di Onorato Armatori (la holding di famiglia) che le prenderà a noleggio a lungo termine con opzione d'acquisto. A descrivere i piani della compagnia è stato il patron del gruppo, Vincenzo Onorato, affiancato dai figli Alessandro e Achille che rivestono rispettivamente i ruoli di direttore commerciale e amministratore delegato. In occasione del varo della seconda nave ro-ro in costruzione in Germania e ribattezzata Maria Grazia Onorato, l'armatore partenopeo si è lasciato sfuggire che il suo gruppo si appresta anche a ordinare «tre nuovi rimorchiatori che saranno impiegati nei porti sardi. La firma dell'ordine avverrà entro la fine di quest'anno» ha poi aggiunto Onorato, precisando però che il gruppo non è intenzionato ad allargare la propria quota di mercato nel rimorchio portuale con nuove acquisizioni. Il cantiere coinvolto sarà l'olandese Damen.

Le nuove navi che entreranno a far parte del gruppo Moby (destinato a diventare Tirrenia con la fusione per incorporazione che si chiuderà entro il 2018) saranno dunque nove perché a questi rimorchiatori vanno aggiunte appunto le due navi ro-ro da 4.200 metri lineari (da impiegare sulla linea Genova-Livorno-Catania-Malta da inizio 2019) e i quattro traghetti ordinati con Grandi Navi Veloci in Cina. Quest'ultime sei unità, diversamente dai rimorchiatori, saranno rilevate in charter dall'azienda di famiglia Onorato Armatori e poi subnoleggiate a Tirrenia e Moby.

Dal punto di vista finanziario il gruppo della balena blu ha anche lanciato un nuovo codice etico con gli autotrasportatori chiamato "Progetto Dignità" che comprende fra i suoi elementi fondanti anche «l'intenzione di favorire la possibilità di accesso al credito alle imprese di autotrasporto, rigorosamente attraverso contatti diretti e non mediati dalle compagnie del gruppo».

Presente alla cerimonia di varo era anche Stefano Messina, presidente dell'associazione di categoria Assarmatori, che ha colto l'occasione per rivolgersi al mondo finanziario dicendo: «Qua in Germania, come in Cina, c'è un sistema Paese dove il Governo finanzia i cantieri, i quali a loro volta hanno una filiera composta per oltre il 70% da aziende del territorio. Oltre a Fincantieri, che già usufruisce del sistema export credit messo a disposizione da Sace e Simest, ci sono dei cantieri minori in Italia che, con una visione sistemica di filiera, potrebbero tornare a lavorare. Soprattutto penso ai lavori di refitting che si renderanno necessari su molte navi in vista dell'introduzione dal 2020 delle nuove regole sulle emissioni di zolfo nel trasporto marittimo».

Insomma Assarmatori chiede un pacchetto finanziario che favorisca il rinnovo delle flotte e induca gli armatori a utilizzare i cantieri italiani. «Perché non creare anche in Italia una filiera anche per la cantieristica minore (non solo con Fincantieri) che genererebbe un impatto significativo nell'indotto locale?», si chiede Messina, aggiungendo però che «per fare questo ci vuole necessariamente una regia finanziaria. Bisogna motivare nuove risorse affinché entrino nel settore navale».

