

Onorato vara la sua ‘nave manifesto’

Scende in acqua a Flensburg il nuovo ro-ro Maria Grazia Onorato, che opererà tra Genova, Livorno, Catania e Malta insieme alla gemella Alf Pollak



Flensburg (Germania) – E’ scesa in acqua (letteralmente) a Flensburg (Germania), la Maria Grazia Onorato, la seconda delle due newbuilding in costruzione presso il cantiere Flensburger destinata alla flotta di Tirrenia.

Una nave che, oltre ad essere la più grande ro-ro del Mediterraneo, con 209 metri di lunghezza e 4.200 metri lineari di capacità (come la sua gemella Alf Pollak, varata lo scorso maggio), “è anche il mio manifesto politico” ha dichiarato Vincenzo Onorato, patron del gruppo, durante il discorso di rito che ha preceduto il varo ufficiale del nuovo traghetto cargo.

E, anche in questo caso, non si tratta solo di una metafora: la Maria Grazia Onorato, così chiamata in onore della madre dell’armatore partenopeo, porta infatti sulla fiancata un’enorme scritta che recita “Onorato per i marittimi italiani”. Una dichiarazione d’intenti in linea con le posizioni assunte dal vertice di Moby e Tirrenia nell’ormai annosa battaglia che lo vede contrapposto a Confitarma e, nello specifico, al concorrente Manuel Grimaldi.

“Si tratta – ha assicurato Onorato – di una politica concreta, che si può toccare con mano, fatta di 35.000 tonnellate di acciaio: con questa nuova nave daremo lavoro a 30 marittimi, tutti italiani”.

“Dobbiamo pensare – ha ribadito l’armatore dal palco allestito sotto l’imponente scafo della Maria Grazia Onorato, prima che la madrina Barbara Ugolini battezzasse con successo (la bottiglia si è rotta al primo colpo) la nuova costruzione – a quei 60.000 marittimi italiani che sono a casa, senza lavoro. Questa è la mia battaglia personale”. La tesi

di Onorato è sempre la stessa, ribadita in moltissime occasioni anche recenti dall'armatore di Moby e Tirrenia, ovvero: "Gli armatori italiani, grazie alla legge 30/98, sono l'unica categoria imprenditoriale italiana che è esentata dal pagamento delle tasse. Agevolazione che però era stata concessa a fronte dell'obbligo di imbarcare solo italiani sulle rotte di cabotaggio nazionali. Lo spirito della legge è stato tradito e grazie ad accordi di alcuni armatori coi sindacati, è possibili imbarcare quasi tutti extra-comunitari. Io dico – ha tuonato Onorato – che se uno vuole non pagare le tasse, deve imbarcare solo italiani. Se invece gli armatori vogliono imbarcare extra-comunitari benissimo, ma che allora paghino le tasse in Italia".

Esaurita l'appassionata, e ormai ben roduta, argomentazione politica, Onorato è passato poi ad alcune notazioni di carattere più tecnico: "Queste due nuove e bellissime navi, per cui devo ringraziare Kristian Siem, Presidente di Flensburger, e tutti i lavoratori del cantiere, opereranno sulla Genova-Livorno-Catania-Malta, linea che abbiamo aperto circa un anno e mezzo fa nello scetticismo generale. In molti dicevano: Onorato ha navi troppo piccole, durerà poco. In parte – ha ammesso il patron del gruppo – avevano ragione. All'inizio abbiamo impiegato due ro-ro da 2.500 metri lineari, ma la capacità era insufficiente. Allora abbiamo preso due navi da 3.500 metri lineari, ma siamo talmente pieni di carico che anche queste sono ormai insufficienti. Presto (a inizio 2019; *ndr*), su questa linea, debutteranno quindi Alf Pollak e Mria Grazia Onorato, che saranno le più grandi navi ro-ro operative in Mediterraneo, oltre ad essere particolarmente rispettose dell'ambiente grazie all'efficienza energetica e all'installazione di scrubber".

Durante l'evento è intervenuto anche Stefano Messina (arrivato a Flensburg da Genova, insieme al Presidente dell'autorità Paolo Emilio Signorini), in qualità di vertice di AssArmatori, l'associazione nata proprio come alternativa a Confitarma e di cui fanno parte tutte le compagnie del gruppo Onorato. L'armatore genovese ha esortato l'Italia, come sistema-Paese, a sostenere le aziende dello shipping e dell'indotto, guardando all'intera filiera, dalla cantieristica navale fino al settore finanziario.

Ed è proprio su quest'ultimo aspetto che si è concentrata maggiormente l'attenzione di Messina: "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".

In sostanza, il Presidente di 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".

Francesco Bottino