

Ecco la Maria Grazia Onorato, la nave ro-ro più grande del Mediterraneo

Varata nel cantiere di Flensburg, in Germania. E il gruppo rilancia le sue sfide



La cerimonia del varo, ma anche – anzi, soprattutto – il rilancio delle sfide del gruppo, dalle merci ai passeggeri, continuando a fare dell'italianità una bandiera non solo di facciata, ma nel senso più pratico possibile, quello della creazione e del mantenimento di posti di lavoro. Il Gruppo Onorato, che gestisce Moby, Tirrenia, Toremar e Spl, festeggia a Flensburg, nell'estremo nord della Germania all'interno di un fiordo che sfiora la Danimarca: la "festeggiata" è la **nuova motonave Maria Grazia Onorato**, costruita nei cantieri locali che vantano una tradizione lunghissima e costituiscono uno dei fulcri dell'economia del posto, ma l'occasione è propizia per fare il punto a 360 gradi su tutte le attività del gruppo, a partire dal "progetto dignità" per l'autotrasporto che sarà presto sottoposto all'attenzione delle varie società che operano in questo campo, "per far crollare il monopolio, evitare il dumping sulle tariffe e ricatti legati alla fedeltà ad una singola compagnia".

LA NAVE La Maria Grazia Onorato è la nave ro-ro più grande del Mediterraneo, visto che potrà trasportare fino a poco meno di 300 camion. Sarà operativa fra Genova, Livorno e Catania, andando a costituire un'arteria delle "autostrade del mare" tanto care al presidente del gruppo, Vincenzo Onorato, e anche ad AssArmatori del presidente Stefano Messina, associazione di categoria di cui fa parte la holding. Lunga poco più di 200 metri e con una capacità lineare di oltre 4000 metri, la Maria Grazia Onorato è "gemella" della Alf Pollack, anch'essa costruita nei cantieri di Flensburg e varata nella scorsa primavera. Intanto il gruppo, oltre che in Germania, ha commissionato due navi anche in Cina: in questo caso si tratta di ro-pax, cioè di navi in grado di trasportare anche passeggeri: avranno una capacità di 2500 persone e 3800 metri lineari di carico, e anche in questo segmento saliranno sul gradino più alto del podio nel Mediterraneo.

ORGOGGIO ITALIANO La Maria Grazia Onorato è stata realizzata con i più moderni criteri eco-compatibili, e darà lavoro ad almeno trenta persone. "E saranno tutte italiane – dice il presidente Vincenzo Onorato – Questo è un punto che voglio sottolineare. Noi armatori godiamo di un regime di de-fiscalizzazione condizionato all'imbarco di personale italiano. Esistono mille modi ed escamotage legali per aggirare questo regolamento, mi basterebbe una toccata di un paio d'ore in Corsica nella tratta Genova-Olbia per imbarcare solo marittimi stranieri, ma non lo faccio a differenza di altri. Quando sono dalle mie parti ci sono persone che mi vengono a cercare, che implorano un lavoro per il figlio: io credo che cose di questo genere non debbano succedere, il lavoro è dignità. Noi armatori abbiamo un regime fiscale più che vantaggioso, in cambio ci viene chiesto questo. E io lo faccio volentieri, si tratta della mia gente". E se gli si domanda come mai non abbia fatto costruire le sue navi in Italia, magari a Fincantieri, Onorato non si scompone e argomenta: "Quando si fa impresa non si fanno le cose in cinque minuti, dateci un po' di tempo. E il discorso dovrebbe essere più ampio, bisognerebbe arrivare ad un regolamento in cui se una nave effettua trasporto passeggeri in Europa, allora deve essere costruita in Europa. Ma il vero problema è che abbiamo un'unione monetaria, e non politica".

AUTOTRASPORTO Nell'occasione del varo della Maria Grazia Onorato, il gruppo ha anche tolto i veli al "Progetto dignità", un contratto con l'autotrasporto nato con l'intenzione di evitare situazioni spiacevoli. "Parliamo di monopoli, dumping sulle tariffe, ricatti – racconta il vicepresidente Alessandro Onorato – per i quali stiamo pensando di intraprendere le vie legali. Quello che proponiamo è un contratto a tutti gli effetti che mira a tutelare soprattutto la parte più debole, i lavoratori, e che vuole favorire l'accesso al credito delle imprese di autotrasporto". Nello specifico, il contratto si concretizza in un decalogo che contiene, fra le altre cose, la volontà di "collaborare per individuare le soluzioni

tecniche atte a razionalizzare l'interfaccia strada-nave; concordare il planning per gli orari migliori di partenza; pianificare servizi essenziali per l'autotrasporto e gli autotrasportatori; non bypassare le imprese di autotrasporto evitando il dumping sulle tariffe; bandire e denunciare qualsiasi tentativo di ricatto legato alla fedeltà ad una singola compagnia; favorire la possibilità di accesso al credito delle imprese di autotrasporto”.