

La guerra dei giganti del mare finisce in tribunale

Onorato querela l'ex governatore Pili e attacca Guido Grimaldi. Il leader di Alis: il mio ruolo per nulla ambiguo

di Simona Brandolini



2

La guerra del mare tra i due armatori napoletani, Vincenzo Onorato e Guido Grimaldi, finisce in tribunale. Non bastavano le petizioni on line, le contropetizioni e gli strali lanciati. Onorato ieri ha annunciato di aver querelato per diffamazione Mauro Pili, ex governatore sardo nonché deputato di Forza Italia, con parallela richiesta di risarcimento danni per 20 milioni di euro. E di aver richiesto all'autorità giudiziaria di indagare su una campagna diffamatoria articolata anche attraverso interventi diretti del direttore short-sea della Grimaldi Lines, Guido Grimaldi.

Le prove sarebbero contenute in una serie di messaggi telefonici inviati a qualche autotrasportatore (i migliori clienti Tirrenia) contro Onorato. Senza contare — aggiunge il patron di Moby e Tirrenia — «dichiarazioni perfettamente sovrapponibili a quelle rilasciate da Pili anche nell'ambito di una petizione in rete finalizzata a colpire la convenzione con lo Stato per l'esercizio dei servizi di collegamento marittimo con la Sardegna, Sicilia e isole minori e attraverso la "gestione" di attività di volantinaggio all'imbarco dei traghetti del gruppo Grimaldi». Ora, pensate che Grimaldi abbia avuto una reazione scomposta? Niente affatto. La sua nota è la rivendicazione di una battaglia che il

gruppo armatoriale condivide con Pili: contro la convenzione tra Stato e Tirrenia che creerebbe una sorta di distorsione della concorrenza avvantaggiandosi di 90 milioni l'anno. Insomma quello di Grimaldi è tutt'altro che un ruolo ambiguo. È chiaro e trasparente.

Per Onorato, invece, si tratta solo di «fango contro il gruppo, che solo in Sardegna dà lavoro a 500 lavoratori. Siamo sempre stati i fautori di un libero mercato e di una libera concorrenza sulle rotte del cabotaggio e delle autostrade del Mare — prosegue Vincenzo Onorato — ma esistono limiti oltre i quali non solo è chiamato in causa lo stile di un'impresa, ma anche lo sconfinamento in forme di concorrenza sleale, attraverso metodi e modalità di diffusione di false informazioni e palese diffamazione nei confronti dei competitors. Per noi sono metodi incomprensibili e impensabili».

Accuse che Grimaldi, ovviamente rispedisce al mittente. «Apprezziamo l'iniziativa del presidente Mauro Pili, nonché quella del presidente Ugo Cappellacci, e ci rallegriamo per la sottoscrizione della petizione da parte di oltre 60 mila cittadini — spiega Grimaldi — i quali chiedono la revoca della Convenzione per la continuità territoriale vigente tra lo Stato italiano e Tirrenia. Il nostro non è quindi un ruolo ambiguo ma un chiaro sostegno ad una lodevole iniziativa che difende gli interessi dei cittadini italiani. Trattasi di una convenzione che non è stata messa in gara, a differenza dell'unica convenzione sottoscritta dal Gruppo Grimaldi con lo Stato maltese la quale è stata oggetto di gara per ben tre volte nell'arco degli ultimi 10 anni». La convenzione tra Grimaldi e Malta vale 200 mila euro l'anno per collegare, con l'Italia, una nazione più grande dell'isola d'Elba (per la quale vengono erogati oltre 20 milioni annui). Inoltre, il nostro gruppo opera servizi regolari tra il Pireo e l'isola di Creta (Heraklion e Chania) con modernissime navi traghetto (costruite da Fincantieri) senza ricevere alcun contributo dallo Stato greco, contrariamente ai 72 milioni annui erogati alla Tirrenia per collegare la Sardegna al continente». Per gli armatori il governo dovrebbe adottare il modello spagnolo (i contributi vengono erogati direttamente ai cittadini residenti nelle isole). «Concludo — scrive Grimaldi — affermando che, qualora il nostro gruppo beneficiasse solo della metà del contributo erogato alla Tirrenia, potremmo trasportare gratuitamente tutti i residenti e nativi della Sardegna tra l'Isola ed il Continente». Una vera battaglia navale.

19 settembre 2018 | 09:58

© RIPRODUZIONE RISERVATA