

I DUE BIG DEL TRASPORTO VIA MARE

Guerra fra Onorato e Grimaldi

Scontro frontale a suon di accuse e querele: e Livorno è uno dei principali campi di battaglia

Manca ormai solo la bomba atomica nella guerra senza tregua fra le due dynasty dei traghetti merci made in Italy: gli Onorato contro i Gri-

maldi. Adesso il duello si è spostato nelle aule di tribunale. L'ultimo round è la querela per diffamazione da parte degli Onorato, nel miri-

no le dichiarazioni di Mauro Pili, ex governatore Pdl della Sardegna e ora leader dei sardisti di Unidos: il patron di **Moby** sospetta che dietro

la campagna ci sia la flotta concorrente. Grimaldi non si nasconde affatto, anzi rivendica e va al contrattacco. **ZUCHELLI** / INCRONACA

ECONOMIA DEL MARE

Esplode la guerra fra Onorato e Grimaldi Fuoco incrociato di accuse e carte bollate

«No agli sconti fiscali a chi non dà lavoro ai marittimi italiani». «Con i milioni che vi dà lo Stato noi trasporteremmo la gente gratis»

La miccia sono stati gli attacchi del leader sardista querelato dal patron di Moby

Mauro Zucchelli / LIVORNO

Manca ormai solo la bomba atomica nella guerra senza tregua fra le due dynasty dei traghetti merci made in Italy: gli Onorato contro i Grimaldi.

Adesso il duello si è spostato nelle aule di tribunale: l'ultimo round è la querela per diffamazione da parte degli Onorato, nel mirino le dichiarazioni di **Mauro Pili**, ex governatore Pdl della Sardegna e ora leader dei sardisti di Unidos. Colpa della campagna che, tramite petizione on-line, ha preso di mira il **gruppo Onorato** su due fronti: 1) la disdetta della convenzione con lo Stato per garantire i collegamenti via nave con Sardegna, Sicilia e isole minori; 2) lo slittamento delle scadenze dei pagamenti per l'acquisizione di **Tirrenia**.

Il gruppo di **Moby**, **Tirrenia** e **Toremar** rivendica di aver «operato sempre nel pieno rispetto delle leggi e nel caso specifico della convenzione con lo Stato» e scaglia un siluro contro Pili con una richiesta di «risarcimento danni reputazionali e aziendali per un valore iniziale di 20 milioni di euro».

Neanche troppo indiretta l'ennesima dichiarazione di guerra inviata ai rivali di sempre, il gruppo Grimaldi: dal quartier generale della famiglia Onorato si chiede che la magistratura indaghi «su chi

ha «armato» Pili e denuncia l'«ambiguo ruolo di **Guido Grimaldi**», direttore short-sea della Grimaldi Lines, accusato di essersi in certo qual modo inserito in «una campagna diffamatoria» anche attraverso «interventi diretti», come «provato dalla diffusione di messaggi telefonici personali in particolare alla comunità estesa dell'autotrasporto».

Grimaldi non lascia affatto, semmai raddoppia la benzina sul rogo. Ambiguità? Macché, c'è invece «un chiaro sostegno ad una lodevole iniziativa che difende gli interessi dei cittadini italiani». Lo ripete Guido Grimaldi: ben venga non solo l'iniziativa di Pili ma anche quella di Cappellacci, governatore Pdl anche lui e pure lui andato all'attacco contro **Tirrenia** accusata di «strangolare la Sardegna» con «prezzi dei biglietti troppo alti».

Questo nuovo scontro arriva a poche settimane dal precedente attacco di Onorato: l'ultima nave varata ha una enorme scritta sulle fiancate («Onorato per i marittimi italiani»), una sorta di manifesto politico per chiedere che le forti agevolazioni fiscali del settore vadano solo a chi imbarca marittimi italiani e non quasi solo stranieri così come fa la concorrenza. Annunciando l'azione legale, è stato **Vincenzo Onorato**, presidente dell'omonima compagnia armatoriale, a segnalare che all'origine della «campagna diffamatoria» è «la battaglia nella quale ci siamo impegnati ormai da anni per difendere l'occupazione dei marittimi italiani, denunciando una truffa ai danni dello Stato». Co-

me? A «troppi gruppi armatoriali italiani di attuare a bordo delle loro navi, battenti bandiera italiana e in quanto tali esenti da qualsiasi tassazione», è consentito di «sfruttare manodopera extra-comunitaria a livello di pura schiavitù lasciando a terra disoccupati migliaia di marittimi italiani».

Non potrebbe essere più duro il contrattacco di Grimaldi: «Qualora il nostro gruppo beneficesse solo della metà del contributo erogato alla **Tirrenia**, potremmo trasportare gratuitamente tutti i residenti e nativi della Sardegna tra l'isola ed il Continente». Lo ripete sparando ad alzo zero sulla convenzione di **Tirrenia**: 1) «non è stata messa a gara» mentre quella di Grimaldi con Malta lo è stata tre volte in dieci anni; 2) costa 200mila euro annui per collegare con l'Italia «una nazione più grande dell'isola d'Elba, per la quale vengono erogati oltre 20 milioni di euro annui»; 3) Grimaldi non riceve soldi dallo Stato greco per il collegamento tra il Pireo e l'isola di Creta, «contrariamente ai 72 milioni di euro annui erogati alla **Tirrenia** per collegare la Sardegna al Continente». —



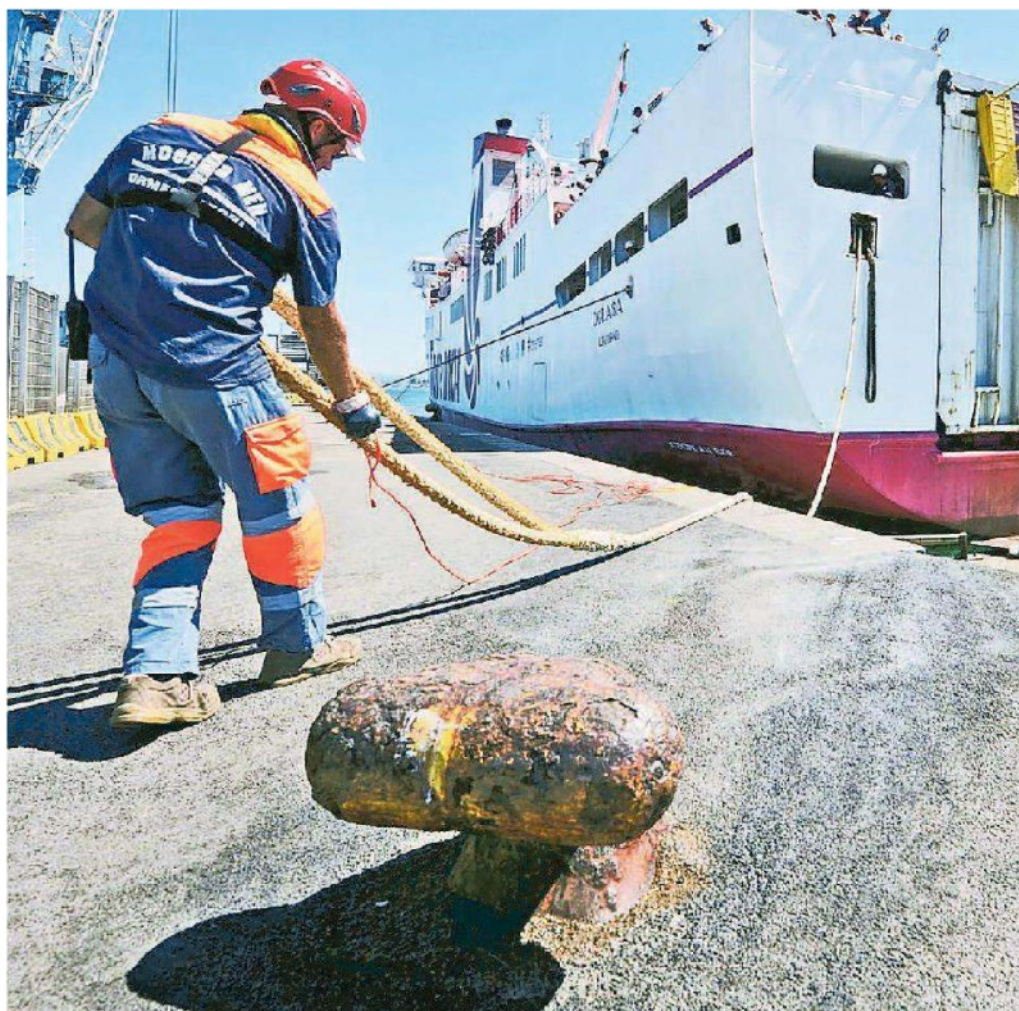
DIETRO LE QUINTE

Così il porto di Livorno è diventato il campo di battaglia fra i due colossi

È l'ultimo atto del durissimo scontro che negli ultimi due anni ha visto contrapporsi due giganti del mare come Grimaldi e Onorato (quest'ultimo con i marchi Moby, Tirrenia e **Toremar**). Di questa guerra Livorno è stato il principale campo di battaglia: è qui che Grimaldi è andato all'attacco con una batteria di nuovi collegamenti con la Sardegna; è qui che i due colossi si sono contesi la privatizzazione della Porto 2000 (con la vittoria

di Onorato in tandem con Msc); è qui che Onorato ha contestato la riacquisizione del parcheggio Azzini alle aree portuali per consentire l'imbarco dei mezzi Grimaldi (a colpi di comunicati stampa con tanto di foto-denuncia di presunte irregolarità).

E chissà se è registrabile come un altro capitolo di questo duello anche le vicende legate alla tensostruttura Grimaldi in Darsena Toscana finite col sequestro. —





A sinistra: Vincenzo Onorato, presidente del gruppo armatoriale della sua famiglia (che include Moby, Tirrenia e Toremar). A destra: Guido Grimaldi, direttore del gruppo Grimaldi settore short sea e presidente della commissione Confitarma Corto Raggi. Foto grande in alto: l'ormeggio di un traghetto Toremar