

Le navi americane ai marittimi americani, lo Jones Act del 1920

27 giugno 2018

17



14 miliardi di dollari di fatturato e 84.000 posti di lavoro nei cantieri americani

70.000 posti di lavoro per marittimi americani a bordo delle navi Usa

Più di 39.000 navi che battono la bandiera a stelle e strisce

Questo lo Jones Act del 1920, una norma che dura da quasi un secolo e che rappresenta tutt'oggi l'asse portante dell'industria e dei trasporti marittimi americani. Una legge che – secondo Vincenzo Onorato, promotore non solo di una campagna a difesa dell'occupazione marittima sulle navi italiane, ma anche di uno studio sul dramma della disoccupazione giovanile nel nostro Paese – potrebbe e dovrebbe essere



mutuata in Italia.

A più riprese, in un secolo di storia, riconosciuto come una legge tipicamente protezionistica, lo Jones Act non è mai stato seriamente indicato come una norma da abrogare; anzi è accaduto il contrario, anche perché l'intera economia del mare è sopravvissuta negli Stati Uniti proprio grazie allo Jones Act del 1920. E perché a questo assetto gli Stati Uniti hanno legato una sommatoria di valori considerati dalla stragrande maggioranza dei cittadini assolutamente prioritari: valori che vanno da quelli sociali di salvaguardia dei diritti prioritari dei lavoratori e delle famiglie americane, sino a quelli di sicurezza e di prevenzione e tutela anche dai rischi di terrorismo (o di immigrazione clandestina) attraverso le coste degli Stati Uniti.

“È vero – sottolinea Onorato – questa fermezza sulla americanità dei trasporti marittimi ha generato e genera un prezzo che è stato pagato dall' economia e quindi dai caricatori, dalle imprese e dalla collettività tutta, che se ne è fatta carico per un secolo e continua a farsene carico all'insegna della difesa di un interesse collettivo superiore. Si potrebbe affermare che ai cassa integrati e ai giovani senza lavoro è stata preferita una scelta protezionista? È vero. Ma questa scelta ha pagato, eccome.



Vincenzo Onorato

Da noi invece, se si esclude l'eccellenza di Fincantieri, dovuta in particolare al genio e alla volontà di un uomo, l'AD, Giuseppe Bono che ha saputo interpretare al meglio il know how e la cultura della cantieristica italiana, per il resto rischia di essere solo un deserto.”

In grande sintesi, lo Jones Act, prevede che tutti i servizi di collegamento marittimo, merci e passeggeri, fra porti americani siano svolti da navi battenti bandiera americana, di proprietà di compagnie Usa, costruite in cantieri americani e dotate di equipaggi tutti americani.

“Crediamo che anche per l'Italia – sottolinea Vincenzo Onorato, al timone del progetto Salviamo il Futuro – sia venuto il momento di seguire questo esempio, ponendo fine ad abusi che si traducono in un confronto impietoso: 60.000 marittimi italiani senza lavoro; 70.000 marittimi americani impegnati sulle navi che operano nel cabotaggio fra porti americani. Ci batteremo con il nuovo governo proponendo con forza una soluzione che imponga solo navi costruite in cantieri comunitari e armate con equipaggi comunitari dimostrando, numeri alla mano, come le scelte di presunta liberalizzazione senza norme o con violazione sistematica delle norme (violazione confermata anche in questi giorni post approvazione della Legge Cociancich), siano state e siano prima di tutto una follia economica e sociale”.