

Il Trump-pensiero di Vincenzo Onorato: Jones Act in salsa tricolore

Di

Redazione

-

27 giugno 2018

«Crediamo che anche per l'Italia – afferma l'armatore italiano – sia venuto il momento di seguire questo esempio». Una delle più longeve misure protezionistiche adottate negli Stati Uniti è in vigore da quasi cent'anni. Si tratta del Jones Act, la legge che risale al 1920 e che impone che sulle rotte di cabotaggio negli USA vengano impiegate esclusivamente navi di bandiera americana, di proprietà americana, con a bordo marittimi americani e costruite in cantieri navali americani.

Una legge che negli ultimi anni è salita per qualche sporadica volta alla ribalta della discussione politica negli USA, con la ripetuta richiesta della sua abrogazione. Sollecitazione che però è sempre stata lasciata cadere nel vuoto. Un disinteresse che molti osservatori attribuiscono al potere di lobbies che premono affinché i traffici marittimi intra-americani non vengano aperti alla concorrenza straniera. Una tesi che tuttavia non sembra motivare appieno l'effettiva indifferenza rispetto all'attuale efficacia o inefficacia della legge, per lo più sconosciuta anche a coloro che frequentano le aule del Congresso. Valore della norma – osserviamo noi di inforMARE – che è tutto da dimostrare nel contesto di un'economia statunitense che per i propri scambi commerciali con l'estero si avvale quasi esclusivamente di vettori marittimi internazionali che utilizzano navi di bandiera estera e nel contesto di una cantieristica navale statunitense che, costruzioni militari a parte, appare marginale rispetto alle industrie delle nazioni leader mondiali del settore. C'è anche chi, molto probabilmente con intenti denigratori, ha affermato che lo stesso presidente statunitense Donald Trump, quello della politica dell'"America First", ignorasse il poco noto Jones Act e che ne sia venuto a conoscenza solo quando è stato posto il problema delle restrizioni all'impiego di navi straniere per portare aiuti e merci a Porto Rico, colpito dall'uragano Maria. A chiedere la possibile introduzione in Italia di una legge analoga al Jones Act è ora Vincenzo Onorato, un armatore sostenitore dell'"Italians First", slogan con cui nel Bel Paese – notoriamente abitato da cittadini meno nazionalisti degli americani – è stata rilanciata la politica "Prima l'America" dettata da Trump. Secondo Onorato, che ha promosso la sua campagna "Salviamo il Futuro" con lo scopo dichiarato di salvaguardare il lavoro marittimo italiano, lo Jones Act rappresenterebbe tutt'oggi

«l'asse portante dell'industria e dei trasporti marittimi americani. Una legge che – ha sottolineato – potrebbe e dovrebbe essere mutuata in Italia». Per il patron del gruppo Onorato Armatori, che opera servizi traghetto con le compagnie di navigazione Moby, Tirrenia e Toremar – lo Jones Act, a più riprese, in un secolo di storia, riconosciuto come una legge tipicamente protezionistica, «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 – è il parere di Onorato – 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 – ha ammesso 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 – ha sottolineato Onorato – questa scelta ha pagato, eccome». «Da noi invece, se si esclude l'eccellenza di Fincantieri, dovuta in particolare al genio e alla volontà di un uomo, l'amministratore delegato, Giuseppe Bono che ha saputo interpretare al meglio il know how e la cultura della cantieristica italiana – ha proseguito Onorato – per il resto rischia di essere solo un deserto». «Crediamo che anche per l'Italia – ha concluso Vincenzo Onorato – 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». Nessuno credo possa dubitare che Matteo Salvini, premier (oops) ... ministro dell'Interno della Repubblica Italiana, accoglierà a braccia aperte la proposta di legge per adottare l'Onorato's Act.