



I lati oscuri di Onorato Armatore. Dura replica di Manuel Grimaldi, presidente Confitarma, a Mascalzone Latino

Avviso ai Naviganti

È importante sapere che l'obbligo richiesto da Onorato di imbarcare solo marittimi italiani/comunitari su tutte le navi di bandiera nazionale, al fine di mantenere i benefici fiscali previsti dalla Legge n.30 del 1998, non porterà ad una maggiore occupazione ma, al contrario, porterà disoccupazione.

Infatti, una tale rigidità - unica in Europa e nel mondo - costringerebbe gli armatori italiani a cambiare bandiera per poter competere con quelle che operano secondo regole più flessibili. È noto che, grazie alla flessibilità del Registro Internazionale, dal 1998 la flotta è aumentata da 7,8 a 16,5 milioni di tonnellate di stazza con il conseguente aumento dell'occupazione totale da 30.000 a 60.000 marittimi di cui oltre il 60% italiani/comunitari.

Da sottolineare che l'imbarco di marittimi extra-comunitari non comporta oneri a carico dello Stato mentre, nell'ipotesi di equipaggi solo italiani/comunitari - assolutamente inverosimile - l'onere a carico dello Stato non diminuirebbe ma aumenterebbe di oltre 350 milioni di euro l'anno.

Le affermazioni di Onorato di fatto sono demagogiche, strumentali e fanno leva sulla sciagura della povera gente con il solo fine di perseguire vantaggi personali: infatti, non potendo ostacolare la concorrenza, cerca di creare confusione nel campo avverso e nelle istituzioni con il beneplacito di politici compiacenti.

Stranamente, i sentimenti di patriottismo di Onorato emergono a distanza di oltre 19 anni dall'entrata in vigore della Legge n.30 del 1998 istitutiva del Registro Internazionale, all'indomani dell'entrata in servizio di collegamenti marittimi sulle rotte per la Sardegna gestiti dal Gruppo Grimaldi.

Storicamente Onorato non conosce le logiche dei traffici internazionali, in quanto le sue navi fino a poco fa non hanno mai messo la prua oltre il cabotaggio. Peraltro, la sua recente *joint venture* con la compagnia di navigazione russa St. Peter Line specializzata in crociere nel Mar Baltico, dimostra che anche per la Moby Spa l'imbarco di marittimi extracomunitari sulla nave "*Princess Anastasia*" battente bandiera italiana e iscritta nel Registro Internazionale (al 19 aprile 2017 più di 100 extracomunitari su un equipaggio di 192, perfino con il pizzaiolo ucraino!), sia indispensabile per operare e rimanere competitivi. Da notare poi che per questi marittimi extracomunitari ci risulta sia stato utilizzato il tanto criticato contratto collettivo No-Doms sottoscritto da Confitarma, che garantisce uno stipendio medio superiore ai 1.200 dollari netti (e non 300\$!) oltre agli oneri sociali a totale carico degli armatori.

Non si comprende poi il persistente attacco ai tanti vantaggi di cui usufruirebbero gli armatori italiani che operano nei traffici internazionali: basta vedere la maggior parte dei bilanci dei colleghi da cui risulta che nonostante operino in perdita continuano a pagare la tonnage tax.

Onorato dovrebbe specificare:

- se le sue società percepiscono o meno tutti i vantaggi fiscali del Registro Internazionale, anche in riferimento al caso sopra citato;
- a quale titolo ritiene che tali vantaggi, se percepiti, debbano essere riconosciuti a una compagnia che opera in regime di sovvenzione, quale è la CIN, e se nella sua onestà intellettuale ritiene che questa anomalia necessiti o meno di una correzione normativa;
- se all'atto della stipula della convenzione CIN-MIT si sia tenuto conto dei vantaggi che percepisce (se li percepisce) con l'iscrizione delle navi nel Registro Internazionale;
- se ricorda che, quando la Tirrenia era ancora pubblica, nel 1999 portò avanti una dura campagna contro lo statalismo nel cabotaggio sostenendo che i contributi statali erano un privilegio feudale che ponevano l'Italia fuori dall'Europa. E nel 2008 dichiarò "Non vedo la ragione per la quale lo Stato debba spendere denaro pubblico per sovvenzionare collegamenti che il privato già attua";
- se ritiene che ci possa essere uno spreco di denaro pubblico, dato che lo Stato, attraverso le convenzioni, paga un servizio che altri armatori svolgono senza ingenti sovvenzioni; sovvenzioni, che invece per il gruppo Onorato si aggiungono ai vantaggi fiscali del registro internazionale;
- perché non onora il debito, pagando quanto dovuto alla gestione commissariale per aver rilevato l'ex flotta pubblica Tirrenia;
- se da solo non percepisce sovvenzioni pubbliche e vantaggi fiscali più di ogni altro armatore, per circa 100 milioni di euro l'anno.

Per quanto sopra, si invita il mondo del mare a non dare ascolto a coloro che perseguono solo il loro tornaconto personale senza considerare le concrete conseguenze per l'occupazione marittima italiana.

Venti anni di accorta politica marittima nazionale, condivisa tra Organizzazioni Sindacali, Amministrazione e Armamento, in linea con le indicazioni dell'Unione europea, non possono essere messi a rischio da affermazioni pretestuose basate su mere frasi ad effetto e prive di qualsiasi seria analisi.

Infine, invitiamo Onorato a non qualificarsi "uomo di mare", lui che per mare va per hobby e sport diversamente da chi ci va per lavoro e per il pane.

Emanuele Grimaldi

Presidente Confitarma