

Parla Onorato Il patron del gruppo Moby

«Imbarcano immigrati Italiani senza lavoro»

Enrico Lupino

■ «Così la bandiera italiana diventa uno straccio a poppa». Parole dure quelle che vengono dal patron di Moby, Vincenzo Onorato, sulla condizione dei marittimi italiani nel panorama dello shipping nazionale. Condizione oggetto di una inchiesta del Tempo. Ne parliamo proprio con lui, avversario dichiarato del gruppo Grimaldi.

Quando è iniziato tutto questo?

«Lo strappo con la confederazione (Cofitarma, degli armatori, ndr) si è consumato quando "questi" sono diventati ancora più aggressivi nell'imbarco dei marittimi non comunitari. Ormai l'ultima riserva indiana per i lavoratori italiani era il cabotaggio, il trasporto Italia-Italia principalmente per le isole. Quando anche quest'ultimo è stato violato con l'imbarco di extracomunitari, la mia presenza in Confitarma è diventata inconciliabile con la mia visione dell'occupazione dei marittimi italiani».

Le conseguenze quali sono state?

«Ancora maggiore disoccupazione in tutto il Sud Italia chiaramente. In tutte quelle che erano le zone di alta densità di marittimi, se si può usare questa terminologia. È chiaro che nel momento in cui si riduce la presenza di italiani e si imbarcano extracomunitari con stipendi da fame, i nostri marittimi restano a casa».

Ha avuto modo di incontrare i lavoratori?

«Sono persone che hanno perso la speranza perché non c'è nessuno che li difende. La Triplice se ne disinteressa perché ci sono altre mire. Questi marittimi chi li difende? A parte qualche sindacalista autonomo, nessuno. C'è stato un decreto legge che doveva essere notificato qui per andare a Bruxelles ed è passato quasi un anno. Adesso che doveva essere convertito in norma, è stato ritirato perché il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dato parere negativo. Una brutta storia».

Si riferisce alla norma proposta dal senatore del Pd, Roberto Cociancich. L'emendamento omonimo avrebbe obbligato gli armatori nelle

rotte nazionali all'imbarco di soli comunitari pena la caduta dei benefici fiscali. Dal Mit è arrivato l'alt alla proposta. E ora?

«A 60 anni non finirò mai di stupirmi. È un Paese che non cambia: questo è il dramma. Se un cittadino oggi non si identifica più con la classe politica è perché questa non lo difende. Il dato di fatto è che Delrio ha difeso i padroni invece dei marittimi. Un ministro di sinistra si è opposto a una legge per la salvaguardia dei posti di lavoro».

Per i suoi avversari gli alti costi dei lavoratori comunitari non favorirebbero la competitività della nostra bandiera e delle nostre aziende.

«Io sono in questa precisa posizione: o assecondare chi diceva "ma che te ne frega? Imbarca gli extracomunitari che abbassi i costi" o lottare per l'occupazione italiana. Tutto ciò si traduce anche in concorrenza ovviamente. Ma che vuol dire? Che ci sono armatori che hanno un costo del lavoro che è di un terzo rispetto a quelli del gruppo Onorato».

Polemiche iniziate quando Grimaldi ha aperto nuove linee verso la Sardegna, aumentando la competitività in una rotta dove lei è molto presente. Coincidenza?

«L'unico dato temporale è quando si è rotto il vincolo dei marittimi italiani sul cabotaggio. E da lì è finita la storia perché è chiaro che le mie compagnie con tutti gli italiani a bordo hanno un costo maggiore».

Ma i costi non sono ammortizzati da vantaggi fiscali per gli armatori?

«Corretto ma va detto che la legge era favorevole agli armatori perché dice che tu non pa-



ghi le tasse, hai sgravi contributivi e sul costo del lavoro. Il payback per lo Stato era l'occupazione dei marittimi italiani. Negli anni, con gli accordi con la Triplice, s'è disatteso questo in campo internazionale. Da lì gli armatori sono diventati più avidi per incunearsi nella fessura e sfruttare il meccanismo anche sulle rotte nazionali».

Con tutti italiani a bordo però i costi salirebbero e siamo di nuovo al punto di partenza.

«Il problema è stabilire delle regole. Le rotte

Il problema è stabilire regole. Le rotte italiane vanno fatte solo con nostri marittimi o comunitari. Bisogna tornare alla ratio della legge

italiane vanno fatte solo con marittimi italiani o comunitari. Chiaramente se sul cabotaggio nazionale entrano armatori, come Grimaldi, che operano con extracomunitari, io non sono competitivo. Per questo bisogna tornare alla ratio della legge. Poi hai sgravi e vantaggi fiscali, ma che vuoi di più sull'internazionale? Così la bandiera italiana che sventola a poppa diventa uno straccio».

Sanerebbe questa frattura con Grimaldi?

«La questione non è tra me e lui. È un problema dei marittimi. Arrivare a una mediazione significherebbe farla sulla pelle dei marittimi e non si può».

