

Grimaldi contro Onorato, appoggiato da Aponte: tra gli armatori italiani è guerra totale

- Francesco Bottino
- 23/7/2017 6:00:27

Non accenna a placarsi l'ormai **aperta battaglia che vede contrapposti due dei principali armatori italiani** del settore traghetti, **Emanuele Grimaldi**, patron dell'omonimo gruppo partenopeo, e **Vincenzo Onorato**, **proprietario di Moby e Tirrenia**, oltreché appassionato velista e fondatore del team **Mascalzone Latino**.

Una contrapposizione sempre più marcata, **nata ormai un paio di anni fa sulle agevolazioni fiscali** per tutte le navi che battono bandiera italiana (motivazione ufficiale che sottende però uno **scontro di matrice anche e soprattutto commerciale per le rotte tra Sardegna e continente**) e che oggi sta avendo effetti dirompenti sull'intero armamento nazionale e sulla sua rappresentanza associativa: **Confitarma, affiliata a Confindustria e presieduta da Grimaldi, perde membri illustri, che Fedarlinea** – associazione 'concorrente', **aderente a Confcommercio-Contrasporto**, di cui **Onorato** fa parte – prova a portare tra le sue fila mettendo in campo **mediatori del calibro di Fabrizio Palenzona**.

Benefici fiscali e marittimi italiani

La **diatriba con Grimaldi** inizia a fine 2015, quando **Onorato decide di ritirare le sue società** (in totale 70 navi e 4.000 dipendenti) **da Confitarma**, presieduta dal collega e concorrente Grimaldi, **accusando l'organizzazione di non tutelare a sufficienza i marittimi italiani**. Proprio in quei giorni si discute di alcune **modifiche al regime di Tonnage Tax, un sistema di imposizione fiscale forfettario**, e fortemente agevolato, **garantito agli armatori che battono bandiera italiana** sulle loro navi.

La legge che istituisce questo schema – il **Decreto Legislativo n. 344** del 12 dicembre 2003, reso poi operativo con Decreto del Ministero dell'Economia del 23 giugno 2005 – deve essere modificata, su richiesta della Commissione Europea (**Caso EU Pilot 7060/14/TAXU**), **consentendo l'accesso ai medesimi benefici anche alle altre bandiere comunitarie**. Il problema è che questa nuova formulazione (inserita nella **Legge Europea 2017**, il cui iter di approvazione è attualmente in corso) ridurrebbe ulteriormente il vincolo all'imbarco di marittimi italiani, consentendo un **maggior ricorso a forza lavoro estera a minor costo**.

Onorato, che si fa paladino della 'gente di mare' soprattutto della sua regione, la Campania, chiede che i benefici fiscali e contributivi siano riservati solo agli armatori che imbarcano italiani, mentre **Grimaldi** – che gestisce una flotta di oltre 100 navi per un fatturato che supera i **2,5 miliardi di euro**, con società controllate in Grecia e Finlandia – ribatte che un **tale vincolo renderebbe poco competitiva la flotta nazionale** e costringerebbe gli armatori a mettere le navi sotto bandiere estere, con ulteriore danno per l'occupazione e per l'erario (il Presidente di Confitarma, in audizione alla Commissione Trasporti della Camera nel settembre 2016, quantificava in almeno **1.500 posti di lavoro** il potenziale danno dei nuovi vincoli).

La contrapposizione diventa sempre più aspra, e travalica il confine della questione relativa all'imbarco dei marittimi: **Grimaldi attacca Onorato sui finanziamenti che l'armatore riceve dallo Stato** per i servizi di continuità territoriale operati da **Tirrenia (72,6 milioni all'anno**, in base al [contratto di convenzione](#)), ex compagnia marittima pubblica che l'armatore partenopeo ha acquisito nel 2012 per 380 milioni di euro, parte dei quali devono ancora essere corrisposti allo Stato. **Onorato ribatte snocciolando pubblicamente il numero di extracomunitari che Grimaldi imbarcherebbe** sulle sue navi, pur godendo dei benefici concessi dalla Tonnage Tax, **con il benessere (colpevole, secondo Onorato) dei sindacati confederali**.

La frattura interna a Confitarma

Dopo l'addio, polemico, a Confitarma, **Onorato entra in forze in Fedarlinea**, associazione aderente a Conftrasporto che un tempo raggruppava solo le compagnie marittime pubbliche – ovvero Tirrenia e le sue varie controllate regionali – ma che ora accoglie gli armatori privati attivi nei servizi di cabotaggio nazionale. L'ingresso di Moby dà nuovo impulso all'associazione, che **si schiera su posizioni antitetiche a quelle di Confitarma** e quindi del suo presidente Grimaldi, **replicando peraltro sul versante marittimo il dualismo esistente a livello nazionale tra Confindustria e Confcommercio**.

Passano i mesi tra accuse incrociate e – parallelamente – una concorrenza sempre più agguerrita sulle rotte per la Sardegna ("Più accuse e più minacce ci muove Onorato, più nuove linee apriremo con la **Sardegna**, dove **puntiamo a prenderci il 50% del mercato**" dichiarava a inizio 2016 **Guido Grimaldi**, figlio di Emanuele e direttore commerciale del gruppo), ma nel frattempo **cresce il malumore tra alcuni dei soci di peso di Confitarma**, convinti che questa guerra personale tra Grimaldi e Onorato stia danneggiando l'associazione e l'intero cluster marittimo nazionale.

La tensione interna deflagra nei mesi scorsi, quando si avvicina la scadenza per il **rinnovo della presidenza di Confitarma**: l'accordo sul nome del successore di Emanuele Grimaldi non si trova e le trattative, invece di ricomporre le divergenze, fanno emergere il malcontento che, secondo diversi aderenti alla confederazione italiana degli armatori, nascono dalla **gestione troppo personalistica su cui Grimaldi** ha impostato il suo mandato. Lo strappo ormai sembra insanabile e **alcuni soci di peso annunciano clamorosamente l'abbandono di Confitarma**. Escono il **gruppo d'Amico**, realtà di primo piano dell'armamento italiano – una della società, la d'Amico International Shipping, è quotata a Piazza Affari, e in totale il **fatturato aggregato 2016** è stato pari a **345 milioni di dollari** – poi **Italia Marittima**, controllata italiana del colosso dei container Evergreen di **Taiwan**, la compagnia genovese di traghetti **Grandi Navi Veloci (GNV)** e la storica società, anch'essa genovese, **Ignazio Messina**, attiva da oltre un secolo nei collegamenti marittimi tra Mediterraneo, Africa e Medio Oriente.

Nel frattempo Confitarma procede con l'individuazione del **nuovo Presidente, che sarà Mario Mattioli**, armatore napoletano al vertice del gruppo Cafima (attivo nel rimorchio portuale, tramite la società Capieci, e nel settore delle navi gasiere con la compagnia Synergas), ma ormai l'organizzazione è lacerata e indebolita.

Il ruolo di Gianluigi Aponte

Nell'intera vicenda **un ruolo determinante, anche se dalla 'seconda fila', lo gioca Gianluigi Aponte**, armatore campano ma ormai da oltre 30 anni stabilito a Ginevra, in Svizzera: è **il fondatore e azionista unico del gruppo MSC, il secondo vettore al mondo nel trasporto**

di container e un operatore di peso anche nel settore crocieristico con la sua MSC Crociere.

Aponte non si è mai schierato apertamente – anche perché le sue dichiarazioni alla stampa sono molto rare – nella battaglia tra Onorato e Grimaldi, **ma coi fatti ha dimostrato a più riprese di voler impiegare la sua enorme ‘potenza di fuoco’ a vantaggio del patron di Moby e Tirrenia.**

Oltre a partecipare di persona, evento più unico che raro vista la proverbiale riservatezza dell'armatore italo-svizzero, a un'assemblea pubblica di Confrasperto a fine 2016, **il numero uno di MSC stringe un'alleanza operativa su alcune rotte tirreniche con Moby**, tramite la sua controllata al 100% **GNV**, che è anche una delle compagnie che recentemente hanno abbandonato Confitarma in polemica con la gestione Grimaldi (**Aponte è peraltro in trattativa per acquisire il 49% di Ignazio Messina**, altra società in uscita dalla confederazione).

Inoltre **Aponte esprime di fatto il presidente di Fedarlinea – Raffaele Aiello**, al comando di **SNAB**, altra compagnia di traghetti del gruppo MSC – che ormai si propone come alternativa a Confitarma e anzi, secondo le ricostruzioni non ufficiali degli ultimi giorni, starebbe corteggiando i transfughi.

Per approcciare le compagnie che hanno da poco lasciato l'associazione confindustriale, Fedarlinea avrebbe schierato un nome importante come quello di Fabrizio Palenzona, ex vicepresidente di Unicredit, uomo molto vicino agli ambienti dell'autotrasporto italiano e per questo anche **in stretti rapporti con Paolo Uggé**, ex Sottosegretario ai Trasporti a metà degli anni 2000 (in quota Forza Italia) e attuale Presidente di Confrasperto, di cui Fedarlinea fa parte.

Resta da capire che successo potrà avere questa offensiva, specie su grandi gruppi come i d'Amico o i Messina, il cui business: rinfuse (*merci trasportate non in container, come per esempio carbone e petrolio ndr.*) e container è diverso da quello degli attuali membri di Fedarlinea, attivi soprattutto nel comparto dei traghetti, e che grazie alla loro dimensione non devono per forza affiliarsi a un'associazione di categoria.

Quello che è certo, però, è che **l'armamento italiano non è mai stato frammentato e spaccato al suo interno come lo è oggi.**