

## La 'reunion del sigaro' è pronta al varo

Il presidente di Confitarma Mattioli bussa nuovamente alla porta del Ministero e non preclude la possibilità di 'fare squadra' con Assarmatori per difendere interessi comuni al comparto

di Angelo Scorza

Roma – L'ispirazione a Mario Mattioli viene dalle [dichiarazioni appena rilasciate all'assemblea annuale di Assoport](#) dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini e soprattutto da quanto emerso [al convegno organizzato 48 ore prima da Ship2Shore](#) a Napoli, che ha rilevato la persistente, e sempre più penalizzante, distanza in essere tra gli operatori di settore e l'apparato pubblico.

E dunque il Presidente di Confitarma, in carica ed uscente – ma il toto elezioni al momento sembra lasciare molto più che socchiusa la porta ad un secondo rinnovo dell'incarico (entro la scadenza di fine anno) e non solo perché candidati fortemente voluti da tutti e altrettanto credibili di quello attuale sembrano un po' scarseggiare... - approfitta dell'incontro romano per una chiacchierata con la nostra Testata molto fuori dai denti, per togliersi più di un sassolino dalle scarpe.

Mattioli lo fa senza lesinare critiche severe e osservazioni poco diplomatiche ma sicuramente veraci, come è nel suo carattere d'altre, e come è giusto che sia per un vero leader di categoria che voglia, come precipua azione, difendere gli interessi dei suoi associati piuttosto che preservare la sua poltrona.

"Viviamo in un Paese 'sbagliato', ovvero che non sa applicare pesi ponderati alle cariche; dunque, in cui ogni presidente vale uguale, a prescindere dal peso economico e sociale dell'associazione di categoria che egli presiede. Un po' lo stesso che accade in sede politica, da un punto di vista partitico, dove ogni lista che magari supera appena l'1% dei voti, tuttavia, ha voce in capitolo quasi alla stregua degli altri, il che è evidentemente sbagliato per un Paese moderno ed efficiente" è la prima osservazione critica, in senso generale, mossa al sistema.

Dal generale al particolare il passo del presidente è rapido.

"Per restare nel nostro ambito, come si fa a dare a Fedarlinea la stessa rilevanza che aveva prima del cambiamento epocale di qualche anno fa? Dopo che è stata privatizzata Tirrenia (a favore del gruppo Moby di Vincenzo Onorato, nda), è radicalmente cambiato il senso intrinseco della prima. Come sindacato datoriale non dovrebbe avere più diritto a partecipare a tutti i tavoli indistintamente così come era nel passato; il suo ruolo doveva essere cambiato, invece è rimasto tale e quale a quando rappresentava la flotta pubblica. E quindi, beffardamente, la neonata associazione Assarmatori, che



Mattioli e Sisto

avrebbe dovuto intraprendere un proprio percorso di crescita e consolidamento prima di essere accreditata, si è vista portare in dote come gentile cadeau da Onorato un 'titolo' per certi versi immeritato, quella di Fedarlinea.

Mentre in un paese 'normale', e non 'sbagliato' come siamo noi, si doveva cessare l'esistenza di Fedarlinea, sicché per questa non avrebbe dovuto più avere alcuna valenza in alcuni tavoli importanti il suo titolo di credito maturato negli anni; mentre a sua volta Assarmatori (nata nel 2018, nda) avrebbe dovuto chiedere un accreditamento ex novo. Col che non intendo affatto delegittimare questa associazione di armatori, sia ben chiaro; il mio disaccordo e disagio è tutto nei confronti delle istituzioni per la loro gestione (o, > 2

WATSON FARLEY & WILLIAMS

SPECIALISTI IN DIRITTO MARITTIMO

[wfw.com/maritime](http://wfw.com/maritime)

### TOP THREE

### GLI ARTICOLI PIÙ LETTI DELLA SETTIMANA

1°

**Per i giovani di Assagenti è tempo di 'Youngster Shipping Summer Party'**

2°

**Da MSC, Fagioli, MNV e Foppani 110 milioni per un nuovo hub logistico in Toscana**

3°

**Un nuovo traffico di bitume per Civitavecchia**

&gt; 1

forse, mancata gestione), di Fedarlinea una volta che la sua natura è stata 'ribaltata', passando da sindacato pubblico a sindacato privato" precisa ancora Mattioli, appellandosi alla storicità dell'associazione che presiede da un lustro, le cui radici – sotto diversa denominazione, e passando attraverso una epocale riunificazione tra armatori genovesi e colleghi partenopei di parecchi decenni fa, esattamente avvenuta nel 1976 (nel frattempo erano scaturite tre diverse associazioni indipendenti) – risalgono al lontanissimo 1901, quando venne fondata come Federazione Armatori Italiani.

E proprio un'altra 'reunion', dopo quella di 46 anni fa, - pare proprio di capire - non sarebbe sgradita, allo scopo principale di fare massa critica e fronte comune ad esigenze che alla fine coincidono, anche se un po' per partito preso e soprattutto per giustificare la loro ragion d'essere, le due associazioni devono esprimere posizioni talvolta divergenti, se non proprio diverse o addirittura opposte.

"Ancora oggi nella sua prolusione fatta ad Assoportisti il Ministro Giovannini si è mostrato quasi seccato sentendo parlare di necessità da parte del cluster marittimo-portuale di avere un Ministero del Mare. Si lasci pure perdere questa denominazione che ha un'importanza assai relativa, il vero problema è che abbiamo sempre cercato di spiegare – finora senza successo – che non ci interessa avere un dicastero 'nostro' ma piuttosto puntiamo a fatti concreti, ovvero ad avere la considerazione che ci meritiamo. Ciò vale naturalmente anche per i colleghi che fanno parte dell'altra associazione.

Nel corso degli anni abbiamo tristemente assistito alla desertificazione delle figure numeriche e qualitative che una volta componevano il vecchio Ministero dei Trasporti, che aveva ben 5 direzioni generali; oggi ne è rimasta una, e tutte le competenze precedentemente suddivise sono ora accentrate su un solo Direttore Generale, la Dott.ssa Di Matteo, si può facilmente capire con quali difficoltà". Mattioli parla apertamente della necessità di alzare l'asticella, non riuscendo ad avere quelle risposte inaspettate da tempo. "Sono concetti che andremo prestissimo a spiegare nuovamente alla stessa Di Matteo ed a Giovannini, sperando di avere un concreto riscontro.

Il problema qui è serissimo: si rischia seriamente l'estinzione della nostra flotta, noi dunque lottiamo e ci impegniamo per il mantenimento della bandiera tricolore sulle navi (oggi sono circa 1.400 di cui la metà impegnata in attività internazionale, quelle dei soci di Confitarma), perché la prospettiva di una sparizione purtroppo è concreta.

Il numero degli armatori è drasticamente diminuito – e Confitarma stessa, il cui bilancio in termini di fee per quote associative vede una riduzione di circa il 50%, pare parecchio indebolita, nda – sia per cause esogene, come i processi di ristrutturazione di alcune compagnie di navigazione, che hanno impattato su molti storici brand; e questo fenomeno ovviamente non è colpa di nessuno.

Ma soprattutto per il gap concorrenziale nei confronti delle bandiere estere del resto dell'UE che comportano alcune norme astruse, tali da tradursi in sovraccosti assurdi. Una nave battente bandiera UE di Malta o Cipro, ad esempio, ha una struttura di costo che parte da un risparmio di circa 100mila euro all'anno rispetto ad una analoga sotto il nostro tricolore.

E dunque quei benefici che ancora permettere il Registro Internazionale sono praticamente vanificati, il rischio è che siano fruibili a terzi con allargamento alla bandiera europea, se non si adegua il nostro sistema burocratico a quello degli altri paesi. Se io sto in un libero mercato e posso spostare le navi dove ho convenienza. è chiaro che ne approfitto, no?"

Nel concreto Confitarma lamenta certi costi 'inutili' che le imprese di navigazione italiane devono sostenere per avere delegato 3 certificazioni (MLC, ISPS e radiomarittimo) effettuate con ispezioni a bordo da parte di personale che il MISE incarica facendo sostenere oneri di trasferta spesso improponibili.

"Oltretutto ci sentiamo presi un po' in giro; era stato preso un impegno morale a chiudere gli organici di questi ispettori man mano

che costoro andavano in pensione, invece recentemente ne hanno assunto altri 34" sbotta Mattioli, che vorrebbe radunare le forze comuni, a prescindere dalla 'targa' sindacale, per sostenere, unitariamente, questa battaglia decisiva. "Nel 1994 Confitarma aveva fatto nascere la Federazione del Mare, il cui primo presidente non era un armatore, bensì Corrado Antonini, top manager di Fincantieri, con questo preciso scopo: radunare tutti gli operatori sotto un'unica bandiera. Anche se la sede della segreteria, per evitare sovraccosti amministrativi, coincide con la nostra in Piazza SS Apostoli, Federazione non è Confitarma.

Ancora di recente ho invitato Assarmatori ad entrare a farne parte perché abbiamo bisogno di un cluster marittimo-portuale rappresentato in maniera unitaria; a prescindere dal fatto che alcune associazioni facciano capo a Confindustria ed altre a Confcommercio. Io glielo ho proposto, ma finora non sono venuti, spero in un loro prossimo ripensamento".

Che tale avvicinamento, se concretizzato, possa essere il prodromo di una clamorosa riappacificazione globale e dunque portare a quella 'reunion' da tanti auspicata nel settore, sembra quasi scontato. Un'ipotesi di lavoro che non fa per nulla inorridire il numero uno di Confitarma, che tuttavia precisa: "a patto che non prevalga la logica egemonica di un grosso operatore che vuole utilizzare l'associazione come braccio commerciale proprio, la cosa si potrebbe fare davvero".

Parole per nulla sibilline ma in fondo che lasciano intendere come le posizioni siano speculari, perché MSC sta ad Assarmatori come Grimaldi sta a Confitarma; anche se Mattioli si affretta a precisare che "in Confitarma abbiamo 120 associati, compresi i non armatori (agenzie marittime, fornitori di servizi di bunker, studi legali ecc.); e tra gli armatori un buon 35% sono quelli della flotta cisterniera e non solo delle autostrade del mare" conclude il presidente della confederazione prima di accendersi, sornionamente un bel sigaro, condiviso col Direttore, Luca Sisto.

Visto che quel tipo di fumo, molto distinto, è una passione anche del presidente di Assarmatori, Stefano Messina, chissà che un giorno non lontano si possa parlare di stipulare un patto della 'reunion del sigaro' tra tutti gli armatori italiani?



**AUGUSTA DUE S.R.L.**

Member of RINA

Mednav Group

MEDNAV GROUP Augusta Due is a company specialised in the transportation of energy and oil products

Company mission is connecting different parts of the world by transporting INDISPENSABLE PRODUCTS

**THE MISSION:**

**SAFETY FIRST**  
**CLIENT SATISFACTION**  
**ENVIRONMENT RESPECT**

Augusta Due S.r.l.  
Viale Gorizia 16/A  
00198 Roma (Rm)

Phone: +39 06 8537821 E-Mail: Info@AugustaDue.it  
Web Link: www.augustadue.it - www.mednavgroup.it

&gt; 11

destinazione delle entrate al trasporto marittimo è un prerequisito per finanziare l'adozione di combustibili più puliti. È un momento decisivo per la decarbonizzazione dello shipping e per la competitività del settore", ha sostenuto Sotiris Raptis, segretario generale dell'ECSCA.

Anche l'organizzazione non governativa Transport & Environment (T&E) ha voluto esprimere un alto tasso di soddisfazione per l'inclusione del trasporto marittimo e dell'autotrasporto nel mercato del carbonio dell'UE. T&E, inoltre, ha esortato i governi nazionali a sostenere la medesima posizione anche durante il Consiglio europeo che si terrà alla fine di giugno.

T&E ha evidenziato che oggi il Parlamento europeo ha votato a favore dell'inclusione nel mercato del carbonio dell'UE di tutte le navi di stazza lorda superiore a 400 tonnellate e delle navi offshore, come quelle che servono gli impianti offshore per il gas e il petrolio, con il trasporto marittimo che dovrà pagare per tutti i gas serra che inquinano - CO<sub>2</sub>, metano e protossido di azoto - quando le navi navigano all'interno dell'UE e per il 50% dei viag-

gi fuori dall'UE fino al 2027. Dopo questa data l'ambito del mercato europeo del carbonio sarà automaticamente esteso al 100% delle navi in entrata e in uscita dai porti europei. Transport & Environment, tuttavia, ha lamentato che i legislatori europei si sono piegati alle pressioni includendo esenzioni per le navi classificate come idonee a navigare in acque con ghiacci e per le navi che viaggiano verso le regioni ultraperiferiche, ritardando così la decarbonizzazione di queste unità navali.

"Questo segna una giornata storica per la politica climatica europea. L'ampliamento del programma di punta e di commercio dell'UE garantisce che più inquinatori europei siano costretti a pagare. In un momento in cui le major del petrolio e del gas stanno ottenendo profitti eccezionali dalla guerra in Ucraina, questo è un forte passo avanti verso una transizione giusta. Se questa disposizione del Parlamento diventerà legge, alla fine le major petrolifere ripagheranno la società e consentirà all'UE di iniziare a tagliare parte dei loro enormi margini di profitto", ha concluso Sofie Defour, responsabile clima di T&E.

## Messina (Assarmatori): "Adesso ci aspettiamo che i Governi dei Paesi membri accolgano tale richiesta nella posizione negoziale che verrà definita dagli Stati membri in vista del Consiglio dei Ministri dell'ambiente previsto il 28 giugno"

Un passo importante, ma non sufficiente. Secondo Assarmatori l'esenzione introdotta dal Parlamento europeo dovrà essere estesa nel corso dei successivi negoziati a tutti i traffici insulari e alle navi che operano all'interno delle Autostrade del Mare al fine di prevenire il rischio di trasferimento modale inverso dal mare alla strada.

"Adesso ci aspettiamo che i Governi dei Paesi membri - commenta Stefano Messina, Presidente di Assarmatori - accolgano tale richiesta nella posizione negoziale che verrà definita dagli Stati membri in vista del Consiglio dei Ministri dell'ambiente previsto il 28 giugno e nei successivi negoziati interistituzionali con il Parlamento. Si tratta infatti di una misura essenziale per tutelare la mobilità e il turismo locali, e quindi la continuità territoriale, e preservare l'intermodalità dall'aumento dei costi derivanti dall'ETS



Stefano Messina

sul trasporto marittimo." Positiva anche la proposta del Parlamento Europeo di destinare il 75% dei

proventi derivanti dall'ETS al settore del trasporto marittimo per finanziare progetti e investimenti volti al miglioramento dell'efficienza energetica di navi e porti, all'adozione di tecnologie e infrastrutture per la decarbonizzazione del settore, anche per quanto riguarda il trasporto marittimo a corto raggio e i porti, alla ricerca e sviluppo e all'adozione di combustibili alternativi e sostenibili.

"Nutriamo tuttavia forti perplessità in merito ad altre modifiche approvate nella posizione del Parlamento Europeo, in particolare per quanto riguarda la tempistica di applicazione dell'ETS e la previsione di clausole contrattuali obbligatorie sul trasferimento dei costi dal proprietario all'operatore della nave - conclude Messina - Auspichiamo tali proposte vengano opportunatamente ricalibrate nel corso dei negoziati secondo criteri più realistici e valutando soluzioni pragmatiche"

## Quanto trasporto c'è negli uffici diplomatici sotto la Lanterna...

Molti dei 54 Corpi Consolari genovesi masticano shipping e dintorni: dal maltese Cosulich alle famiglie scandinave Boesgaard e Kielland, dal messicano Garrone al belga Gavarone, dall'ufficio dei marittimi di Panama all'ultimo console appena nominato, l'ivoriano Messina

Si parte con l'Albania per poi passare ad Austria ed Azerbaigian, e in ordine alfabetico si termina con Uganda, Ungheria e Uruguay; fra questi Paesi, 21 sono dell'Europa.

Dei 54 Corpi Consolari (Generali e Onorari) genovesi – che diventano ora 55 con la fresca nomina di Stefano Messina quale Console Onorario della Costa d'Avorio, annunciata proprio all'evento 'Genova nel Mondo – il Mondo a Genova' – una cospicua parte, poco meno della metà ha, inevitabilmente, a che fare coi motori trainanti l'economia Genovese: ovvero la *blue economy*, come ora si usa dire, alias shipping, porto, trasporto e logistica.

Il Decano, Augusto Cosulich, Console di Malta, rappresenta la Fratelli Cosulich, il Gruppo multitask probabilmente più dinamico in Italia di questa fase storica nel terzo millennio.

Vice Decano il Console di Francia, Luc Penaud, il Segretario del Corpo Consolare è l'avvocato Giuseppe Michele (ma per gli intimi 'Gimmi') Giacomini, noto penalista, ma che ha giocato un ruolo decisivo soprattutto negli anni '90 vincendo un paio di cause che hanno fatto la storia del diritto commerciale sul tema della concorrenza nelle banchine e della riserva di lavoro portuale (a favore della Siderurgica Gabrielli) e nello shipping con oggetto i servizi tecnico -nautici (a favore della Corsica Ferries).

Anche il Tesoriere, Stefano Franciolini, Console del Kazakistan, è un commercialista fiscalista che ha tra i clienti delle aziende nel settore marittimo; non per altro era una firma in *Tecnologie per il Mare*, la rivista del Prof. Decio Lucanio, pioniere delle testate specializzate oltre mezzo secolo fa.

Tra i membri del direttivo del Corpo Consolare figura Axel Boesgaard, Console della Finlandia, socio di una delle due famiglie titolari della storica agenzia marittima Huho Trumpy, che affonda le radici nel secolo XIX. Suo cugino Valdemar Boesgaard rappresenta invece la Danimarca, e l'altro cugino Eugenio Kielland l'Estonia; e quest'ultimo mette la prua davanti ai due cugini avendo anche la Norvegia.

Si resta nei paesi 'freddi' con la Lettonia, appannaggio di Alberto Banchemo di banchemo costa.

È console del Belgio Gregorio Gavarone, contitolare del potente gruppo Rimorchiatori Riuniti

Ha lavorato per anni nell'industria pubblica



Georghias e Guicciardi

delle partecipazioni statali, Fincantieri compresa, Rinaldo Marinoni, Console di Bosnia & Herzegovina.

Rappresenta Cipro, invece, Tommaso Pallavicino, agente marittimo della Medov specializzato nelle crociere.

È Console di Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, Denise Ann Ashing Dardani, avvocato marittimista nonché consorte del collega Maurizio Dardani, avvocato marittimista dello studio omonimo.

L'Indonesia è il paese cui fa capo Ivo Guidi, socio della ESA Enterprise Shipping Agency, guidata dal più mediaticamente esposto Gian Enzo Duci.

Al Principe di origine lombarda ma di stanza genovese Cesare Castelbarco Albani, già agente marittimo con la Prosper, rappresentante della compagnia di navigazione giapponese NYK, non poteva che spettare il Granducato del Lussemburgo.

Restiamo nell'aristocrazia – sebbene senza navi, a quanto ci risulti – per annoverare un altro Principe, questa volta genovese al 100%, Domenico Pallavicino, il quale ovviamente è Console del Principato di Monaco, dove di armamento se ne mastica parecchio. Un trascorso nello shipping, quando armavano da gestori le petroliere per trasportare i prodotti delle loro raffinerie, lo avevano anche i soci di ERG, il cui numero uno Alessandro

Garrone è impegnato col Messico.

Il compianto Franco Gattorno, trader di commodities, armatore di bulker e di traghetti, sino alla sua recente scomparsa, era Console dei Paesi Bassi.

Che dire di Panama, dopo tutto quello che già si è scritto, il cui Consolato Generale a Genova – da qualche anno ricoperto dall'affascinante Console Generale Virginia Abrego – è un punto di riferimento di tanti marittimi che si imbarcano su navi di ogni genere?

Due storici broker e agenti marittimi sono rispettivamente Franco Novi, di Burke & Novi, Console di Thailandia; e il suo coevo Giovanni Guicciardi, di Magdi, Console di Turchia.

Infine, Gianni Cuttica, spedizioniere che è stato a lungo anche Presidente di Spedipor, rappresenta l'Uruguay.

Tra gli stand al Palazzo della Borsa anche una rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona, a conferma della centralità del momento marittimo-portuale con i consolati.

Ed infine una ulteriore possibile novità: il Console Generale della Romania, con ufficio a Torino, Ioana Georghias, ha confidato a *Ship2Shore* la possibilità di designare un Console Onorario a Genova, senza tuttavia volerne anticipare il nome: chissà che non arrida ad un'altra impresa di shipping nostrana?