

23/06/22 12:47

## 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**



*Mattioli e Sisto*

**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'altronde, 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 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, sicchè 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, 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 Assoportori 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 dirigente, 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 presto a spiegare nuovamente alla stessa Di Matteo ed a Giovannini, sperando di avere un concreto riscontro.

Il problema qui è serio: 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, ndr* – 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 permettono 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, Federmare 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?