

# Armatori «Chiediamo un solo interlocutore e meno burocrazia»

ANTONIO SATTA

■ L'economia del mare vale 52 miliardi e al governo chiede, se non un ministero dedicato, almeno un interlocutore unico dotato delle risorse necessarie. I presidenti di Assarmatori (Stefano Messina) e Confitarma (Mario Mattioli) spiegano a *Verità&Affari* le priorità del settore.

a pagina 6 e 7

## LE RICHIESTE DELLA BLUE ECONOMY

# Gli armatori «Troppa burocrazia, ci serve un interlocutore unico e aiuti a chi trasporta gas e petrolio»

*Le proposte di Mattioli (Confintarma) e Messina (Assarmatori): «Ministero del Mare? Basta più coordinamento. Ma con soldi veri»*

ANTONIO SATTA

■ È uno dei settori strategici ma per la politica italiana sembra contare poco. Complessivamente la Blue Economy in Italia ha un valore diretto di 52 miliardi di euro, una volta e mezzo quello dell'agricoltura e quasi l'80% del valore aggiunto dell'edilizia, con una base imprenditoriale di quasi 225 mila aziende e una occupazione di 921 mila addetti, come emerge dal **Rapporto 2022 Italian Maritime Economy** di Srm, società del Gruppo Intesa SanPaolo, eppure dal 1993, anno in cui il Ministero della Marina Mercantile venne accorpato a quello dei Trasporti, non c'è più stata una direzione politica unitaria per l'economia del mare. E non è solo questo il principale problema che il mondo armatoriale deve affrontare, come emerge da questa intervista doppia con i presidenti di Assarmatori (**Stefano Messina**) e Confitarma (**Mario Mattioli**).

**Di Ministero del Mare si parla da anni ma Giorgia Meloni, come scritto da Ve-**

**rità e Affari, è orientata a varare solo un comitato interministeriale che coordini le varie competenze riguardanti lo shipping. È così importante avere un interlocutore unico per il settore marittimo?**

**MATTIOLI:** «Non è più possibile avere in Italia otto amministrazioni differenti che si occupano a vario titolo di mare. È una priorità non solo per noi, ma per l'intero Paese. Le imprese hanno bisogno di risposte certe in tempi rapidi per competere nel mercato internazionale e continuare così a portare avanti il loro compito di servire l'Italia. Il 60% delle nostre importazioni e il 50% delle nostre esportazioni avviene via mare. I trasporti marittimi garantiscono la nostra sopravvivenza e l'Economia del Mare crea crescita e benessere al Paese. Lo ripeto: non spetta a noi decidere l'architettura amministrativa della Blue Economy, ma è necessario che si arrivi ad una governance unitaria con competenze e capacità di spesa».

**MESSINA:** «Non abbiamo particolare affezione ai no-

mi o agli slogan e preferiamo guardare alla sostanza. Di certo un interlocutore unico per il nostro settore sarebbe importante, ma dovrebbe anche essere dotato delle necessarie deleghe e soprattutto delle competenze e delle risorse per agire al fine di mettere in pratica quanto necessario per far sì che le compagnie di navigazione possano continuare a garantire sviluppo dell'economia e implementare i posti di lavoro. Un comitato interministeriale di coordinamento per l'economia del mare potrebbe essere un buon punto di partenza, desideriamo fornire il nostro contributo di lavoro e competenze».

**I grandi player dello shipping sono presenti ormai**



anche nel trasporto aereo, ferroviario e su gomma, oltre che nella logistica. Il mercato va verso l'integrazione verticale, non è meglio per lo Stato mantenere una visione globale? E in quest'ottica di consolidamento del mercato ha ancora senso che vi siano due organizzazioni armatoriali diverse e soprattutto che ogni settore della logistica abbia proprie singole associazioni?

**MESSINA:** «Il mercato va verso un'integrazione a tutto tondo, non solo verticale. E una visione globale è necessaria: per questo ribadisco che è importante un approccio d'insieme che avrà il nascento Governo. Per quanto riguarda la rappresentanza, il discorso è complesso e articolato. A livello armatoriale esistono due associazioni, ma è anche vero che c'è una significativa collaborazione su diversi temi tutt'altro che secondari: ritengo che questo sia un importante segnale di maturità del settore. Credo invece sia fisiologico che ogni segmento della logistica abbia proprie associazioni di rappresentanza: pur essendo un sistema ormai integrato permangono specificità che non possono non essere tenute in debita considerazione. Anche in questo caso esistono Confederazioni il cui compito è proprio quello di fare sintesi, accorpendo le varie istanze».

**MATTIOLI:** «Avere una governance del mare non significa perdere di vista la visione globale, ma integrarla con progettualità più ampie, definite e, in alcuni casi, sperimentate, come all'interno della Federazione del mare. Ripeto spesso che "da soli si va più veloce ma insieme si va più lontano". Per questo sono e resto convinto che due associazioni non hanno senso, non portano vantaggi agli associati ed anzi è uno di quei casi in cui 1+1 non fa due ma zero. E sono anche convinto che il nostro sviluppo dipenderà dall'interconnessione tra settori e competenze affini, come quelle dell'Economia del Mare. Vorremmo integrare le progettualità con le altre associazioni di categoria, per definire una strategia comune per il bene del Pae-

se».

Tra poco ci saranno gli avvicendamenti al vertice dei ministeri, che giudizio dà delle amministrazioni uscenti con cui vi siete confrontati? E che cosa si aspetta dal nuovo esecutivo?

**MATTIOLI:** «Da tre anni affrontiamo una situazione emergenziale continua. Ci hanno riconosciuto, benché parzialmente, alcune urgenti istanze emergenziali, con lo stanziamento di risorse per il rinnovo della flotta. E in zona Cesarini si è conclusa la partita dell'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere comunitarie. Ma c'è ancora molto da fare, per far esprimere allo shipping tutto il suo potenziale. Confitarma continuerà a interloquire con tutte le Istituzioni a cominciare dalla Direzione generale del MIMS che ci assicura ogni giorno impegno, capacità e dedizione, nonostante sia palesemente sottodimensionata. Guardiamo anche con fiducia all'esecutivo in via di definizione, che ha dimostrato nuove importanti aperture verso il mare».

**MESSINA:** «Il giudizio è positivo, in particolare per quanto riguarda l'Esecutivo uscente, con il quale l'interlocuzione è stata proficua. Per fare due esempi penso al Decreto Attuativo per il rinnovo delle flotte e all'estensione del Registro Internazionale alle compagnie di navigazione che battono bandiera di un Paese dell'UE. Due misure che daranno ulteriore impulso a investimenti e occupazione. Dal nuovo Governo ci aspettiamo una disponibilità all'ascolto e al confronto, ma sono fiducioso che non rimarremo delusi: il lavoro da fare è tanto e noi siamo pronti a dare il nostro contributo».

**Nel Pnrr ci sono state misure importanti per lo shipping e la portualità, pensa ci sia spazio per nuove integrazioni?**

**MESSINA:** «Siamo soddisfatti di quanto realizzato, il nostro settore ha bisogno di strumenti per continuare ad essere un asset portante del Paese e superare le sfide che ha davanti, ad esempio penso alla neces-

saria opera di sburocratizzazione, che si può attuare a costo zero».

**MATTIOLI:** «Abbiamo apprezzato il decreto di incentivi al rinnovo della flotta varato dal Governo uscente. Il nostro comparto, capital intensive ma anche hard to abate, va accompagnato nella sfida della transizione ecologica. Sottolineo però che una parte della nostra flotta non è stata ancora considerata. Mi riferisco alle navi delle nostre società di navigazione, che non toccano solo i porti italiani ma che portano a poppa il tricolore nei mari del mondo. Auspichiamo che il nuovo Governo possa ampliare la platea di beneficiari, inserendo anche queste unità».

**Usciti dalla crisi pandemica, il settore era ripartito abbastanza bene, poi è arrivata l'invasione dell'Ucraina con i suoi effetti sull'inflazione e sui costi energetici. Come state affrontando la nuova emergenza?**

**MATTIOLI:** «La pandemia ha colpito molto duramente le nostre imprese. Basti pensare alle crociere rimaste ferme per oltre un anno. Tuttavia con responsabilità abbiamo comunque assicurato il mantenimento dei livelli occupazionali e i collegamenti strategici per il Paese. I ristori varati però non hanno incluso il comparto del grande carico, in particolare quello cisterniero, che resta così fondamentale per la flessibilità che assicura al Paese nell'approvvigionamento energetico e delle materie prime. Perché non riconoscere loro almeno il ristoro per il caro gasolio, riconosciuto ad altri comparti del trasporto?»

**MESSINA:** «Inutile negare che sia stato un altro "cigno nero" e che si sia palesato proprio in un percorso di netta ripresa dopo l'emergenza sanitaria legata al Covid. Ci sono stati segmenti più colpiti di altri, e l'inflazione galoppante sta già provocando un calo della domanda che sta impattando e impatterà ancora anche sui traffici e sui relativi andamenti economici. Gli effetti di questo rallentamento si vedono già a bordo delle navi e nei terminal portuali».

La Ue vi ha imposto un percorso molto serrato e ravvicinato per la decarbonizzazione. La crisi energetica impone cambiamenti alla tabella di marcia verso i nuovi carburanti? E se sì, quali?

**MESSINA:** «Gli armatori sono da sempre favorevoli a politiche di sostenibilità, e si sono mossi in tal senso anticipando spesso gli obblighi di legge. Già prima della crisi energetica, tuttavia, erano necessari importanti correttivi, sia sul pacchetto Fit for 55 sia sul CII, Carbon Intensity Indicator, dell'IMO. Gli obiettivi posti erano e restano altamente sfidanti e gli strumenti a disposizione per raggiungerli insufficienti: si poneva quindi il rischio di una direzione opposta rispetto a quella sperata, in particolare per le Autostrade del Mare. Quanto accaduto negli ultimi mesi deve essere oggetto di ulteriori approfondite riflessioni».

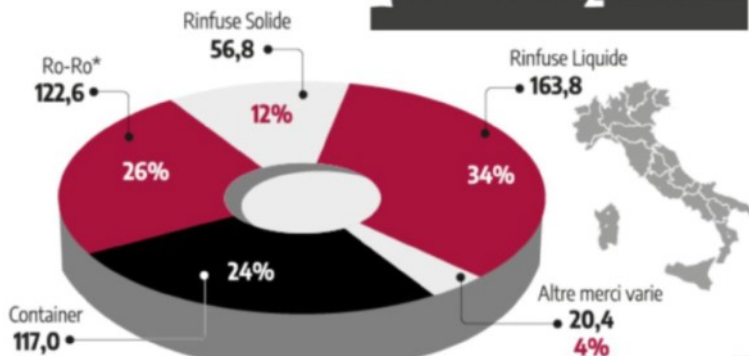
**MATTIOLI:** «Questo è un aspetto cruciale su cui Confitarma sta lavorando intensamente in coordinamento con le altre associazioni europee di settore che fanno capo all'ECSA. L'IMO nella sua strategia iniziale del 2018 ha fissato una riduzione entro il 2050 delle emissioni annuali GHG di almeno la metà rispetto al 2008 e una riduzione dell'intensità di carbonio di almeno il 40% entro il 2030, per arrivare al 70% entro il 2050. La Commissione UE, invece, ha previsto limiti ancor più stringenti con il pacchetto Fit for 55. E il progetto di inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS (Emission Trade System), rischia di affossare la competitività del settore, in particolare delle autostrade del mare, che si troverebbero di fronte a un affair competition del tutto strada. Sebbene restiamo contrari a interventi setto-

riali, qual è l'ETS, e più propensi a misure a livello mondiale MBM (market-based measures), in linea con la posizione ECSA sosteniamo che le entrate generate dall'ETS dovranno essere destinate a un fondo specifico settoriale marittimo, per sostenere finanziariamente la transizione energetica del settore, contribuire ad abbassare il differenziale di prezzo tra combustibili più puliti e combustibili tradizionali e ridurre i gap di competitività distorta che potrebbero generarsi tra le diverse modalità di trasporto europee. Attenzione anche alla tassonomia, che penalizza ancor di più le navi che trasportano prodotti petroliferi, classificandole come brown ed escludendole così dalla possibilità di accedere ai finanziamenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA PERFORMANCE DEI PORTI ITALIANI

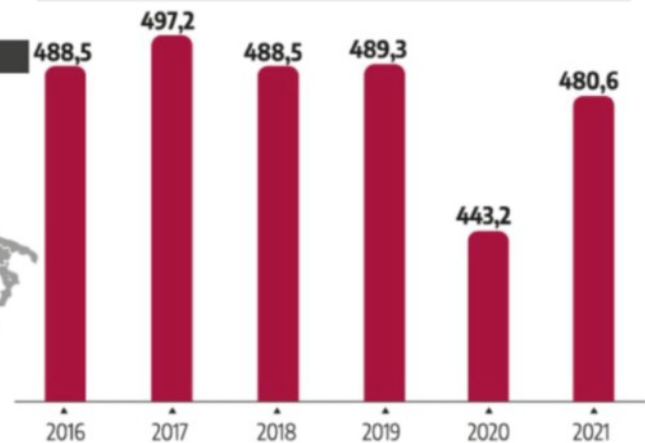
Tipo di merci gestite dai porti italiani (milioni di tonnellate). 2021



\*Navi traghetto che trasportano autoveicoli che salgono e scendono con i propri mezzi

Fonte: Assoporti

## Andamento traffico merci nei porti italiani (2016-2021)



VeritàAffari



### DELEGHE

Il ministero della Marina Mercantile nel 1993 venne accorpato a quello dei Trasporti (nella foto, il ministro uscente Enrico Giovannini)

### VALORE

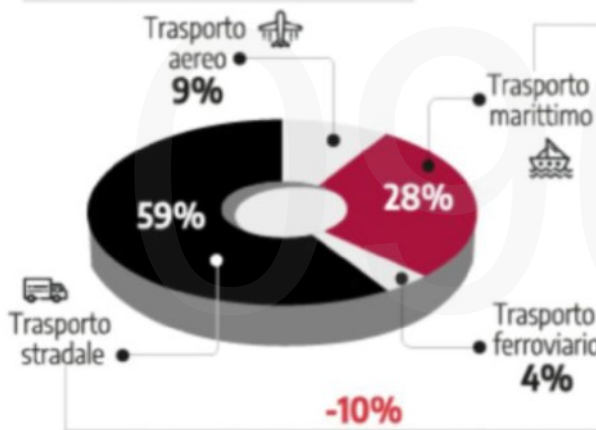
L'economia del mare comprende 225mila aziende e quasi un milione di addetti. Vale 52 miliardi di euro, una volta e mezzo più del settore agricolo

Alle imprese servono risposte certe in tempi rapidi per stare sul mercato. Il 50% del nostro import e il 60% dell'export avviene via mare  
**Mario Mattioli**

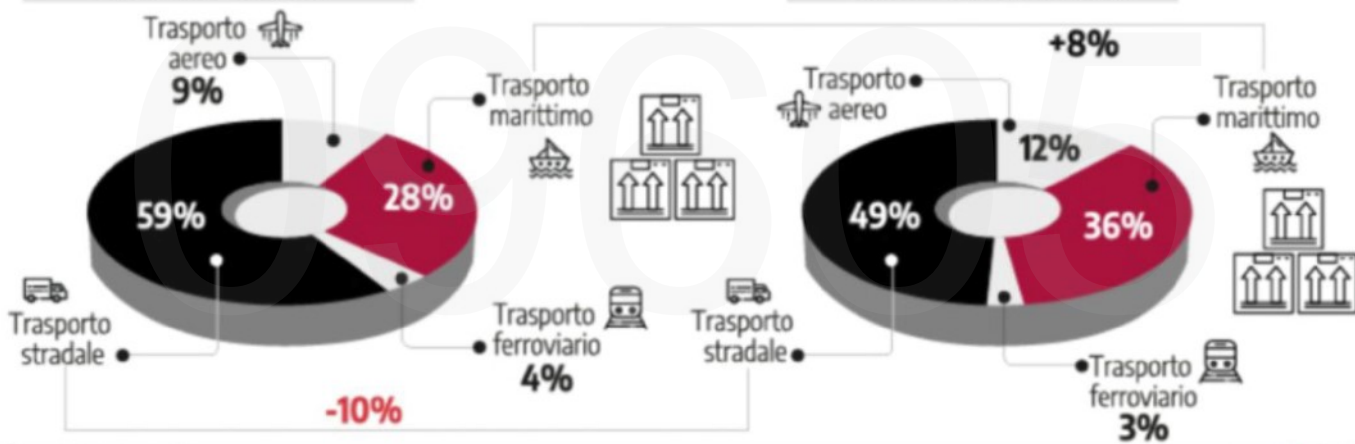
L'inflazione impatterà ancora anche sui traffici e sui relativi andamenti economici  
**Stefano Messina**

# L'IMPORT-EXPORT DELL'ITALIA: COME E' CAMBIATO

## La situazione al 2003



## Come è cambiata nel 2021



Fonte: ISTAT-Coeweb

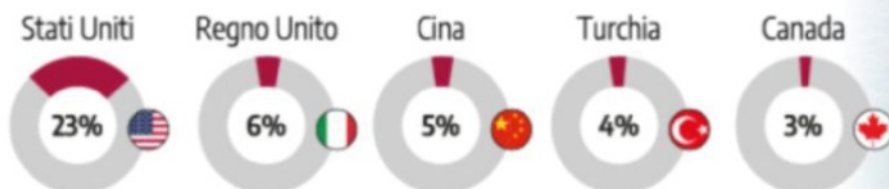
Verità Affari

## I PARTNER DELL'ITALIA

### I PARTNER DELL'IMPORT MARITTIMO



### I PARTNER DELL'EXPORT MARITTIMO



Fonte: Istat-Coeweb (dati al primo semestre 2022)

Verità Affari





Il presidente di Confindustria, Mario Mattioli



Stefano Messina, numero uno di Assarmatori