

ECONOMIA

Mattioli: «Più peso agli armatori da Confindustria»

Francesco Ferrari / PAGINA 20



«La storia parla per noi: siamo sempre stati il braccio di Confindustria nel settore del mare e vogliamo continuare a esserlo. Ma Confindustria questa cosa deve capirla». Mario Mattioli, presidente di Confitarma, chiede «una rappresentanza vera e più peso per gli armatori. I porti? Poco competitivi».



Costa Toscana a Genova: la compagnia fa parte di Confitarma, l'associazione degli armatori italiani

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



MARIO MATTIOLI Il presidente di Confindarma: «Chiediamo una rappresentanza vera»

«Confindustria ci ascolti, ora più peso agli armatori I porti? Poco competitivi»

L'INTERVISTA

Francesco Ferrari

Non vuole parlare di frattura, «perché siamo sempre stati e vogliamo continuare a essere il braccio marittimo di Confindustria». Certo è che per andare d'accordo le cose dovranno cambiare. E non poco. Mario Mattioli, presidente di Confindarma, durante i suoi mandati al vertice dell'associazione confindustriale degli armatori ha gestito più di un momento difficile senza mai alzare la voce. Anche nel confronto, non sempre sereno, con Viale dell'Astronomia. Ora che il momento dell'elezione del nuovo presidente si avvicina, non cambia atteggiamento: «Siamo l'unica vera associazione di un settore piccolo ma importantissimo per l'economia del Paese. Se chiediamo attenzione e rispetto non mi pare una cosa rivoluzionaria».

Che cosa succede in Confindarma?

«A fine ottobre ci sarà l'assemblea pubblica. Se la domanda è "siete divisi?", la risposta è semplice: al nostro interno non c'è una dominanza. Rappresentiamo interessi plurimi che, soprattutto in questo momento, possono sembrare in disaccordo. Faccio un esempio concreto: abbiamo un buon numero di associati in rappresentanza del settore petrolifero, che chiedono banalmente di non essere 'cancellati' prima del tempo. Il motivo è chiaro: le navi, che sono difficilissime da decarbonizzare, continueranno a utilizzare prodotti legati al petrolio, senza tuttavia mettere in discussione la transizione ecologica.

Ma ci sono parti dell'associazione che hanno interessi importanti su altri traffici: bene così, per fortuna da noi c'è dibattito. Poi ci sono regole che ci dà Confindustria...».

Che non vi convincono.

«Voglio essere chiaro: secondo me in tutte le associazioni di categoria deve esserci un ricambio, non possono esistere mandati *ad aeternum*. Però è altrettanto vero che ci si deve focalizzare sull'importanza e sulla necessità della sopravvivenza effettiva dal punto di vista della rappresentatività, e non solo della rappresentanza, delle associazioni. Nel nostro caso c'è un'associazione di settore che nel corso degli anni, suo malgrado, ha vissuto una riduzione delle aziende iscritte: immaginare che l'obbligo del ricambio debba essere un credo da applicare 'a prescindere' non fa il bene di nessuno. Un conto è avere una territoriale con 20 settori merceologici rappresentati e 1.000 associati: in questo caso cambiare vertici e incarichi è semplice. Ma quando l'associazione è piccola, e la situazione critica, imporre l'alternanza è oggettivamente un problema. E questa, oggi, è la regola da applicare se vuoi stare nel sistema. Poi, si può anche decidere di non stare nel sistema, ma la scelta deve essere corale».

Confindarma potrebbe uscire da Confindustria?

«La storia parla per noi: siamo sempre stati il braccio di Confindustria nel settore del mare e vogliamo continuare a esserlo. Ma Confindustria questa cosa deve capirla. Abbiamo apprezzato la decisione di promuovere una vicepresidenza dedicata all'economia del mare, ma allo stesso tempo – così come facciamo da sempre con

la politica – chiediamo alla nostra istituzione di essere meritocratica, evitando la logica del "blocco" dei grandissimi elettori, che peraltro rappresentano regioni che non hanno nulla a che fare con la blue economy. L'economia marittima comprende navi, cantieri, nautica, terminal: bisogna essere più aperti verso queste filiere, che sono importanti e si traducono in tantissimi iscritti. Bisogna avere il coraggio di premiare chi fa impresa in un settore vitale per l'economia».

Lo scorso anno avete raggiunto un'intesa con Confindustria.

«Un'intesa su una norma provvisoria che azzerava le anzianità pregresse. Ma ancora oggi sembra che abbiamo fatto un torto agli uffici centrali, i probiviri si sono risentiti dicendo che non era pensabile che il presidente, ovvero il sottoscritto, potesse avere un mandato pieno. Io continuo a pensare che questo atteggiamento sia una cosa non benefica».

Il confronto è aperto?

«Nel 2024 ci sarà una nuova presidenza, vedremo cosa succederà. Certo: la delega all'economia del mare vorrei vederla affidata a un imprenditore marittimo».

Lei è a Genova per parlare di transizione ecologica. A che punto è il cold ironing?

«Dobbiamo affrontare due nodi cruciali: il costo e il modello di gestione. Il costo oggi è due volte superiore rispetto al bunker tradizionale. Per quanto riguarda il modello, noi preferiremmo che l'interlocutore fosse unico. L'altro tema è la quantità di energia che chiede il mercato: se una nave da crociera ha bisogno di 12 megawatt, porti come Genova o Civitavecchia devono poter contare su

almeno 60-70 megawatt per soddisfare tutti gli armatori. Basta guardare cosa succede. I modelli che funzionano, quelli nordeuropei, hanno fatto analisi a monte per capire quali sono le navi interessate e qual è il mercato, poi hanno incentivato il retrofitting, calmierato il prezzo dell'energia e obbligato all'uso dell'elettri-

cià. In Italia non sappiamo ancora se si potrà avere energia parificata al costo attuale del bunker, né se ci saranno incentivi al retrofitting».

Quelli in realtà ci sarebbero.

«Il decreto flotte ha stanziato 500 milioni, ne sono stati usati solo 160. Non si può obbligare un armatore a usare un cantiere europeo, o a vincolare la nave per cinque anni a rotte europee. Stiamo tagliando le gambe a un'ottima parte della nostra industria che opera, per esempio, sulle rotte fra Giappone e Stati Uniti. Il nostro Paese non ha saputo pianificare».

A proposito di pianificazione centrale. Qual è la vostra posizione in vista della riforma dei porti? Sono in molti, a partire da Giovanni Toti, a spingere per una maggiore autonomia delle regioni.

«Capisco Toti: rappresenta una regione che ha investito molto in infrastrutture, Genova oggi è considerato il "porto principe" in Italia. Ma rilancio con una provocazione: se Rotterdam in 10 mesi movimentata la merce che tutti i porti italiani movimentano in un anno, non è il caso di fare una riflessione sull'efficienza e sulla competitività del sistema-Paese? Moltissime nostre aziende utilizzano porti nordeuropei per nostri problemi logistici: se riuscissimo a mantenere quei traffici, metteremmo al sicuro un tesoretto di 70 miliar-

di. Serve un ragionamento nazionale per raggiungere, almeno in parte, questo obiettivo. L'altro problema è l'esclusione degli operatori dalla partecipazione corale. Ha senso coinvolgere una pletora di "esperti" di portualità, senza esperienza nel mondo imprenditoriale, a scapito dei rappresentanti delle imprese?».

E' un appello al ministero dei Trasporti?

«Lo è. Capiamoci: non vogliamo entrare per mettere il cappello sulla sedia. Ma siccome l'attività delle Autorità di sistema portuale impatta in maniera significativa sul nostro lavoro, crediamo che un confronto preventivo sia utile».

Il caso del Terminal San Giorgio, per fare un esempio recente, avrebbe avuto un altro esito se fossero stati coinvolti gli operatori?

«Non ho idea di cosa sia successo a Genova. Ma ho apprezzato le parole del viceministro Rixi: sarebbe stato più utile avere una procedura aperta e trasparente. Ma, aggiungo, evidentemente c'era la possibilità di agire in modo diverso. La mia personale idea è che la presenza di un player di livello mondiale come Grimaldi è sempre un valore aggiunto in funzione della competitività di un porto. La verticalizzazione della catena logistica è un fenomeno talmente diffuso da non poter essere contrastato. Il tema, nel caso specifico, è un altro: quando un grande gruppo diventa il controllore morale e materiale di altre realtà aggregate fino a rappresentare una grossa concentrazione di interessi – terminal, flotte, rimorchio – un ragionamento del decisore sulla pluralità nel porto sarebbe auspicabile».

Antitrust, Authority dei trasporti, Autorità portuali, ora c'è anche la proposta di un'agenzia ministeriale: i controllori non mancano.

«Ma in Italia siamo così: bulimici e anoressici. Bulimici di produzione normativa, anoressici sui controlli. Poi ci sono situazioni strane, come quella della diga di Genova: se davvero, come leggo sui giornali, i lavori sono stati affidati sul presupposto di un'autocertifica-

zione errata, qualche pensiero lo avrei».

La diga apre anche un altro dibattito: si parla troppo di traffico container in Italia?

«Oggi il traffico più importante nel Paese è quello petrolifero, e quello ro-ro nel 2022 ha superato i container: 120,8 milioni di tonnellate contro 119,5 milioni. Forse dovremmo davvero iniziare a parlare anche d'altro». —



MARIO MATTIOLI
PRESIDENTE
CONFITARMA

«Siamo abituati a chiedere meritocrazia alla politica: dovremmo pretenderla anche al nostro interno»

«Il caso del terminal San Giorgio? Sono d'accordo con Rixi: avrei preferito un percorso più trasparente»

«Rotterdam in 10 mesi fa il traffico annuale di tutti i porti italiani. È un dato che merita una riflessione»