

L'intervista

Mattioli "Ok il via alle crociere ma dalla politica più rispetto all'economia del mare"

di Massimo Minella

Nel consiglio di Confitarma c'è ormai da vent'anni e da tre ne è il presidente. Ma nelle stanze della confederazione lo si vede da più di trenta, da quando «avevo ancora i calzoni corti» spiega sorridendo Mario Mattioli. Lo spazio per i sorrisi, però, termina presto perché il presidente di Confitarma mostra soprattutto un lato critico nei confronti di chi segue, o dovrebbe seguire, l'economia del mare. Un mondo che merita attenzione, per la sua capacità di creare ricchezza e lavoro come pochi altri, si trova spesso a dialogare con una politica che ascolta a intermittenza. Ma non manca nemmeno la critica a un mondo armatoriale diviso dal punto di vista associativo e a torto visto da alcuni come una lobby a sostegno di cause aziendali.

Eppure, presidente Mattioli, le crociere stanno per ripartire. Non è un segnale positivo?

«Lo è e noi ne siamo felici, ci siamo battuti con un lavoro incessante, ci sentiamo un po' gli artefici di questa ripartenza. Alle prime richieste avanzate a marzo abbiamo avuto risposte blande. Così abbiamo scelto di concentrarci sui settori più colpiti, le crociere e il primo registro, bunkeraggio e collegamenti con le isole. Senza alcuna agevolazione fiscale e contributiva sul personale, ci siamo battuti sullo sgravio da estendere anche alle strutture di terra».

Ma siete divisi, Confitarma e Assarmatori...

«Eh sì, e questo non è di alcun aiuto perché avere più voci su interessi equivalenti è un problema. Dai l'alibi a chi ha già poche risorse di non prevederle del tutto. Non è una

doppia pressione, è azzerata. Io questo dualismo l'ho sempre trovato pesantissimo. E poi quanti errori, alcuni dei quali fatti quasi ad arte».

Un esempio?

«Le informazioni sul tesoretto di 150 milioni per le crociere. Mai esistito, una vera sciocchezza che ha aperto una guerra fratricida mettendo

settori uno contro l'altro. Il tesoretto reale è di 15-20 milioni. Ma vogliamo parlare del vero scandalo?»

Prego.

«Il decreto sull'autoproduzione che ci fa tornare indietro di trent'anni nella portualità e nelle autostrade del mare e che colpisce pesantemente il trasporto di merci e di passeggeri. Ma le pare possibile che per colpire gli abusi di qualcuno si proceda in questo modo? Purtroppo in Italia si cancella una norma quando non si è in grado di controllarla. Io ho una brutta sensazione, quella del ritorno di uno statalismo sempre più forte, autostrade, Alitalia, l'autoproduzione».

Scusi ma non è una norma a tutela del lavoro portuale che rischia di essere sostituito dai marittimi delle compagnie?

«Ma chi vuole cancellare questo? Non certo noi che chiediamo solo di poter disporre di uno strumento per far applicare una legge di mercato. Io devo poter assegnare il servizio a chi a terra ha una struttura efficiente. Chi ce l'ha non ha nulla da temere, anzi è nel nostro interesse dialogare in una logica di mercato affidando il servizio a chi sa svolgerlo al meglio. Questo clima politico mi preoccupa, così come la vicenda Tirrenia».

Sempre critici?

«Dal 2012 si sta studiando la gara, continuiamo a mantenere situazioni che non hanno più ragione d'esistere.

Valeva quando in Sardegna ci si andava con il postale. Ora ci si va con un volo low cost a 9 euro. E mi parlate di continuità territoriale garantita con 72 milioni di euro l'anno più 20 per i servizi regionali. Ma che senso ha?»

Il governo sta intervenendo.

«Speriamo faccia un ragionamento coerente che preveda lo spacchettamento delle rotte, alcune delle quali sempre da sovvenzionare. Ma parliamo di gare da 15-20 milioni che riducono l'onere dello Stato. Noi vediamo bene il modello spagnolo, in cui il contributo va direttamente a chi decide come raggiungere il continente».

Questa presenza di uno Stato ingombrante sembra preoccuparla particolarmente, vero?

«Mi preoccupa una legislazione ingessata, con codici che risalgono al 1942. Abbiamo bisogno di vere riforme, penali, civili, della navigazione. Siamo schiacciati dall'inefficienza della burocrazia. Ci sono le leggi ma il potere amministrativo rende tutto quanto inutile perché blocca il via ai decreti attuativi. Con il registro internazionale siamo passati da 7 a 16 milioni di tonnellate di flotta. Vogliamo tornare a 4? E poi da quanto tempo è che chiediamo più attenzione, più rispetto alla politica? Ai governi abbiamo chiesto un Segretariato del Mare che risponda direttamente alla presidenza del Consiglio, sul modello francese. Invece assistiamo solo a uno smembramento del settore e dobbiamo confrontarci con un'unica direzione generale che si sta sguarnendo. E poi, me lo lasci dire, quanto avrei voluto vedere dalla commissione Trasporti la stessa intensità di lavoro dimostrata sull'autoproduzione per il rimpatrio degli equipaggi...»

“



PRESIDENTE
MARIO MATTIOLI
ALLA GUIDA DI
CONFITARMA

*Da tempo chiediamo
ai governi un
Segretariato del
mare, ma c'è solo
una direzione
generale che si sta
sguarnendo*

”



▲ La ministra Paola De Micheli, titolare dei Trasporti

Il porto

Una veduta dall'alto del porto di Genova con alcune navi da crociera. Il comparto potrà ripartire ad agosto

