

IL LOBBISTA DEI MARI

“Lo shipping è un mondo dove non ci si improvvisa, che vive di secolari tradizioni marinaresche e di quotidiani continui cambiamenti. Oggi ci muoviamo in un contesto amministrativo più articolato, in parte demarittimizzato, dove hanno voce e competenze ben otto Ministeri, e dove sicuramente fare lobbying richiede flessibilità e approcci multidisciplinari.”

Telos: Cosa è Confitarma e di cosa si occupa?

Luca Sisto: La Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) è dal 1901 la casa degli armatori italiani. Una lunga storia, nata tra Genova e Napoli con i primi nuclei associativi armatoriali (Armatori liberi e Armatori partenopei) che si unirono, in maniera strutturata, negli anni Settanta a Roma per rafforzare e centralizzare l'attività sindacale e di rappresentanza dell'industria armatoriale nazionale. L'associazione, che aderisce a Confindustria, rappresenta imprese italiane che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari dei traffici. Parliamo di 140 associati, compresi enti e realtà contigue all'attività del trasporto marittimo, con una flotta di circa ottocento navi per 12 milioni di stazza lorda e che conta più di 51.000 addetti tra personale di bordo e di terra. Oltre a Confindustria, a livello nazionale Confitarma aderisce anche al Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (CNEL), alla Federazione del Mare (della quale è fondatrice) e all'Istituto Italiano di Navigazione. Varcando le Alpi e ... solcando i mari, Confitarma è membro di un ventaglio di importanti organismi di rappresentanza: a partire da ECSA, l'associazione che rappresenta l'industria navale europea e poi ICS, dove confluiscono a livello globale le associazioni nazionali degli armatori (di cui è Presidente l'armatore Emanuele Grimaldi). Ma non basta. C'è pure BIMCO, il Consorzio Marittimo del Baltico e Internazionale che dà voce allo *shipping* mercantile, INTERTANKO, l'organizzazione che riunisce gli armatori indipendenti di navi cisterna su scala mondiale (del quale è Presidente l'armatore Paolo d'Amico), INTERCARGO e IMEC, rispettivamente l'associazione internazionale rappresentativa del trasporto marittimo di rinfuse solide e l'ente di riferimento dei datori di lavoro in ambito navale; collabora inoltre, e fornisce supporto tecnico ai rappresentanti istituzionali, attraverso l'IMO e l'ILO, l'Organizzazione Marittima Internazionale e l'Organizzazione Internazionale del Lavoro in seno alle Nazioni Unite.

Direttore Generale dal 2018, ma arriva in Confederazione nel lontano 1989, dove ha ricoperto vari incarichi. Come è cambiata nel bene e nel male Confitarma in tutti questi anni?

Dirigo oggi una struttura dove entrai in *stage*, laureato in Diritto Internazionale alla facoltà di Scienze Politiche de La Sapienza nel 1989. Son passati trentatré anni da quando, allievo della Società Italiana per l'Organizzazione Internazionale (SIOI), al mattino frequentavo la cattedra del mio Prof., Luigi Ferrari Bravo, e poi correvo in *scooter* (per la verità allora ciclomotore...) a via dei Sabini, giovane impiegato del Servizio Politica dei Trasporti diretto dal *mitico* Dott. Fiore. Allora, come oggi nella nostra bellissima sede di Palazzo Colonna, Confitarma era impegnata a promuovere lo sviluppo della marina mercantile italiana, rapportandosi con un Ministero che aveva esattamente quel nome, rappresentando gli interessi dell'industria *mobile* in tutti i rapporti con le Istituzioni, le Amministrazioni, le organizzazioni economiche, politiche, sociali e sindacali a livello nazionale, comunitario e internazionale. Allora, come oggi, stipulavamo il Contratto Collettivo Nazionale dell'Industria armatoriale. Oggi, a differenza di allora, ci muoviamo in un contesto amministrativo più articolato, in parte *demarittimizzato*, dove hanno voce e competenze ben otto Ministeri, e dove sicuramente fare *lobbying* richiede flessibilità e approcci multidisciplinari. Se chiudo gli occhi e penso alla mia carriera, sento la voce e rivivo gli sguardi e gli insegnamenti dei miei capi e dei miei colleghi, più e meno giovani, dai quali ho imparato tanto, davvero in un viaggio condiviso. Lo *shipping* è un mondo dove non ci si improvvisa, che vive di secolari tradizioni marinaresche e di quotidiani continui cambiamenti. Impossibile annoiarsi anche navigando tra le carte (oggi *e-mail*), immersi come siamo ogni giorno nei mari del mondo. Confitarma è la stessa di allora ed è al tempo stesso diversa, fedele alla sua *mission* e aperta agli stimoli di un mondo ancor più fluido e vicino, globalizzato e sempre più dipendente, forse non sempre consapevolmente, dal mare. Un mondo, il nostro, di sfide economiche e fortemente competitive che non possono essere vinte da soli. Come dice spesso il nostro Presidente Mattioli, insieme si va più lontano.

Il rapporto con le Istituzioni e l'attività di rappresentanza di interessi sono centrali nell'attività di ogni associazione industriale, e immaginiamo lo saranno stati ancor di più durante la pandemia. Quali sono state le principali istanze che avete rappresentato al Governo e quali i risultati raggiunti?

La pandemia ha probabilmente dimostrato a tutti quanto sia importante, anzi fondamentale, il trasporto marittimo. Accecati dall'ultimo miglio, quasi sempre gommato, il Paese si era trovato immerso in una *sea blindness*, un'incapacità di vedere il mare. Durante la pandemia, le mascherine, le medicine ma anche l'energia, il cibo e le materie prime che ci sono arrivati via mare (cosa che avviene per il 90% delle volte) hanno rimesso il mare al centro. Lo *shipping* non si è mai fermato, e ci ha consentito di continuare a vivere, anche se isolati. Poi, tutti hanno parlato di noi quando una grande nave si è messa di traverso a Suez, mettendo in crisi la logistica e gli approvvigionamenti a terra. La nostra associazione, da questo punto di vista, ha la

missione di dare visibilità - e quindi la giusta attenzione politica - ad una straordinaria e silenziosa normalità. Straordinaria per i suoi numeri (23.000 *container* su una nave portacontainer, 8.000 autovetture su una *car carrier*, 100.000 tonnellate di energia su una cisterna, solo a titolo di esempio) e silenziosa per la sua apparente lontananza dalle nostre città. Un'industria mobile di trasporto necessaria e... invisibile ai più. Mi dispiace di non essere ancora stati capaci di consentire ai nostri equipaggi, le donne e gli uomini di mare, di esprimere il loro diritto/dovere al voto. Mentre scrivo, penso ai marittimi che non hanno potuto esprimere il loro voto alle elezioni amministrative delle città che fanno vivere facendo pervenire, via mare, tutto ciò di cui hanno bisogno! Sul piano industriale, ad oggi, non abbiamo ancora ricevuto concreti ristori a differenza di altri comparti ma sono fiducioso che nelle prossime settimane potremo finalmente mettere a frutto il lavoro portato avanti dalla nostra Amministrazione a vantaggio almeno di alcuni dei settori della navigazione più colpiti dalla pandemia. Al tempo stesso, la nostra attività di *lobbying* è concentrata soprattutto su due fronti: l'estensione del Registro Internazionale (sarà possibile registrare le nostre navi in altri Paesi dell'Unione Europea mantenendo i benefici previsti oggi per la sola bandiera italiana) e la transizione ecologica (ineludibile ma complessa per un settore come il nostro *hard to abate*, dipendente dai fossili). Entrambe le sfide, a mio avviso, richiedono una capacità di ascolto da parte delle Amministrazioni coinvolte alle istanze della nostra Associazione. Rischiamo nel primo caso di non tutelare l'interesse nazionale e nel secondo di porci obiettivi difficilmente raggiungibili se non mettiamo l'industria al centro.

Lei è anche Presidente dell'Istituto Italiano di Navigazione, un'istituzione storica che non tratta solo di mare o di acque. Ci apre le porte di questo Istituto?

Abbiamo salvato il soldato Ryan, come nel film, consentendo ad un piccolo grande Istituto di sopravvivere! Mi riferisco all'Istituto Italiano di Navigazione, ente nato nel 1959 e riconosciuto nel 1964 dal Presidente Saragat. Da più di un decennio era venuto a mancare qualunque finanziamento pubblico, e l'unico Istituto italiano che divulga la conoscenza, l'applicazione scientifica e industriale della "navigazione", in tutte le sue forme, vive oggi una stagione di cambiamento e di riflessione sul suo futuro. Sogno un rilancio di questa realtà dove vivono ed interagiscono interessi istituzionali, accademici e industriali insieme a giovani studenti, nato per accrescere la cultura della navigazione in senso tecnico, quindi qualsiasi movimento di uomini e oggetti nello spazio, in cielo, in mare e terra. Lo prendo ad esempio di tutto ciò di utile e di bello che non dobbiamo disperdere, di quanto possiamo rivitalizzare con poco sforzo, nell'interesse generale.

Marco Sonsini

Editoriale

Per "*rimettere il Mare al centro del Paese*", occorre costruire un sogno. Luca Sisto è un sognatore concreto e ispira, mescolandola di continuo, la sua attività di *lobby* alla vita in famiglia e alle amicizie. La semplicità dei modi, la trasparenza e il sorriso, sono le uniche armi, a suo dire, che possono portare lontano - al di là del percepito e del tangibile - e quindi "*dare vita al sogno*". Ma chi è Sisto? L'ospite del numero di luglio di PRIMOPIANOSCALA è il direttore generale di Confitarma, la Confederazione degli armatori italiani, costituita, come ci spiega, ben 120 anni addietro. In un Paese come il nostro, che vanta più di 8mila chilometri di coste e una storia di repubbliche marinare, quella che viene definita l'Economia del mare, o *blue economy*, non ha mai avuto un reale e concreto sostegno politico. Sarà mica che i nostri politici non sanno nuotare? Eppure in un momento geopoliticamente caldo, dove la competizione per l'accesso alle risorse ha raggiunto dei livelli altissimi, il mare dovrebbe essere centrale per lo sviluppo economico, energetico e perché no, alimentare.

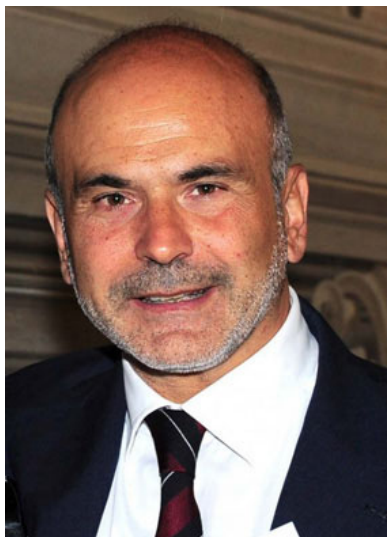
Le parole di Sisto sul mare ci riportano alla mente quelle di Fernand Braudel, la *pianure liquide*, che "*il faut la voir, la revoir*" [Bisogna vederlo e rivederlo]. Lo storico francese, archeologo e massimo studioso delle civiltà nate nel bacino del Mediterraneo, era certo che tutto passasse e ritornasse nel mare, pur senza ripetersi mai.

Il nostro Paese è un vero e proprio pontile naturale nel Mediterraneo, quasi un lago a servizio di tre continenti, e non bisognerebbe sottovalutare il fatto che il mare, come ai tempi dei Fenici, è ancora oggi il luogo degli scambi, che più dell'80% delle merci transita dall'acqua. Che il Mediterraneo e la portualità siano centrali, lo ha capito benissimo la Cina, che con la Maritime Silk Road Initiative (MSRI), componente marittima della *Belt and Road*, ha avviato un progetto di lungo periodo con l'obiettivo di migliorare la propria connettività globale, mediante la creazione di una rete di porti e infrastrutture.

In Italia si trova anche l'eccellenza della cantieristica navale, soprattutto quella passeggeri, e abbiamo anche il primato negli *yacht*, soprattutto nei *superyacht* dove il *made in Italy*, ancora una volta, ha una marcia in più che origina da saperi antichi e da stili di vita inimitabili. Sisto ci racconta di come la sua attività, per la difesa e lo sviluppo del settore dello *shipping*, sia diventata sempre più complessa, in un sistema istituzionale che definisce, con un felice neologismo, *demarittimizzato*. E aggiunge che quello del mare è un "*mondo dove non ci si improvvisa, che vive di secolari tradizioni marinaresche e di quotidiani continui cambiamenti*". Poi continua ricordandoci che nel nostro Paese, prima del Covid, "*accecati dall'ultimo miglio, quasi sempre gommato*" eravamo immersi in "*un'incapacità di vedere il mare*". Poi la pandemia ha fatto toccare con mano che grazie allo *shipping*, che "*non si è mai fermato*", abbiamo ricevuto tutte le forniture necessarie a *letteralmente* vivere e il mare è tornato "*al centro*". Aveva ragione Braudel, il mare bisogna vederlo, e rivederlo. Ma un pizzico anche sognarlo, come fa Luca Sisto.

La copertina del numero di PRIMOPIANOSCALA dedicato a Luca Sisto, mantiene il consueto sapore *pop* e *onirico*: ritrae il volto dell'intervistato che porta, a mo' di copricapo, alcuni elementi distintivi della sua opera, ruolo, vita... mescolati con la tecnica del *collage*, e come nel *collage*, le figure sono giustapposte le une alle altre, senza elaborazioni. Per Sisto, il romantico *sognatore*, abbiamo scelto, per prima cosa, Palazzo Colonna, sede della sua Confitarma (*a proposito mica male come sede*), alcuni monumenti iconici di Roma, la sua città natale, il calciatore e gli Épagneul breton, i suoi affettuosi cagnolini. Non potevano mancare il Gran Mogol e le Giovani Marmotte a rappresentare la lunga militanza negli Scout, e, per finire in bellezza, il mare, i pesci, le navi e la copertina delle Rivista Marittima, che ospita ed ha ospitato spesso la sua firma.

Mariella Palazzolo



Luca Sisto è il Direttore Generale di Confitarma, la Confederazione Italiana degli Armatori, dal 1° gennaio 2018. Si laurea in Scienze Politiche, presso l'Università "La Sapienza" di Roma, nel 1989, e lo stesso anno entra a far parte di Confitarma. Nel corso degli anni successivi assume, all'interno della Confederazione, incarichi di sempre maggiore responsabilità e, nel 2001, diventa Capo del Servizio Politica dei Trasporti. In Confitarma in quegli anni svolge diverse funzioni: da quello di Segretario della Commissione Navigazione a Corto raggio e della Commissione di Navigazione Oceanica, a Segretario del Gruppo di lavoro tecnico sul Bunkeraggio nel 2004-2005. Nel 2016 viene nominato Vicedirettore Generale. È il promotore del Seamaster, il Master universitario di I livello sul sistema del trasporto marittimo e della logistica. Ricopre numerosi incarichi, tra i quali quello di Vice Presidente con delega per il mare dell'Istituto Italiano di Navigazione; è membro del Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti (CISM) e Consigliere della Comunità Mediterranea dei Trasporti (CO.ME.TRA.).

È docente presso diverse Università e Istituti di alta formazione, ed ha partecipato come relatore a numerosi convegni internazionali. È autore di diverse pubblicazioni ed articoli sulla Politica marittima. La condivisione è la sua ispirazione continua: dalla lunga militanza nello scoutismo agli sport di squadra (in particolare il calcio, una vera passione!), ha imparato a vedere nell'*altro* sempre una risorsa e un

completamento, mai una minaccia.

È nato a Roma, ha 58 anni ed è sposato con Cristina. Le sue passioni *segrete*? Ci racconta che dal suo casale in pietra nella campagna viterbese, dove ama travestirsi da "*contadino e giardiniere della domenica*", vede nitido all'orizzonte il *Mare*, come una meta lontana, ma raggiungibile, vivo e concreto. E i due Breton spagnoli - salvati e adottati dalla moglie Cristina in un rifugio tarantino - sembrano immergersi tra "*coccole altoatesine e radici pugliesi*. *Loro sì non più aggrappati alle Alpi con le spalle al mare...*"

Marco Sonsini