

SIGLATO L'ACCORDO

GNOO e Capitaneria di Porto insieme per gestire le emergenze antinquinamento

>> In tempi di maree nere e inquinamento diffuso, ogni attività realizzata per salvaguardare flora e fauna marina sono benvenute. A questo proposito va salutato con piacere l'accordo siglato tra il Gruppo Nazionale di Oceanografia Operativa (GNOO) e il Comando Generale delle Capitanerie di Porto. La collaborazione infatti prevede l'elaborazione da parte dei tecnici



del GNOO di un modello previsionale per lo studio degli spostamenti di masse inquinanti in mare che verrà messo a disposizione degli oltre 300 Uffici delle Capitanerie presenti sul territorio: molto utile (tra l'altro) per la gestione delle emergenze antinquinamento. Saranno inoltre elaborati i molti dati sull'intensità e la direzione delle correnti marine utili per le operazioni di ricerca e soccorso.

«Il Registro Internazionale è la priorità. Chiediamo norme strutturali per poter investire»

D'Amico, tante sfide da affrontare

FABRIZIO D'ANDREA

Gli armatori italiani hanno davanti a loro una sfida non semplice per rimanere protagonisti nei mari: riforma portuale, Registro internazionale e occupazione qualificata, sono solo alcuni dei nodi da sciogliere. Ne parliamo con Paolo D'Amico, il neo presidente di Confitarma, che proviene da una famiglia da decenni nel mondo del mare. **Presidente, dai suoi primi interventi ha subito chiarito che lo**

Tirrenia

La privatizzazione non è partita con il piede giusto
Ristabilire la concorrenza

sviluppo del vostro Settore è frenato da molte debolezze. Quali sono?

Innanzitutto il Registro Internazionale, per me è il punto di partenza. Il Registro, ovviamente, richiede la presenza dello Stato sotto forma di sgravi e contributi previdenziali dei marittimi imbarcati. Se lo Stato vuole mantenere questa ottica noi siamo in condizione di fare investimenti e creare occupazione. Capisco le difficoltà del Governo, ma dal Registro deriva tutta la competitività della marina mercantile italiana. Altro punto critico, l'assenza di una strategia del Mediterraneo (dove noi abbiamo una posizione di leader): ci vuole una vera riforma portuale. Se non avremo infrastrutture adeguate ai futuri flussi è chiaro che saranno favoriti i nostri competitor: i porti francesi e spagnoli. Gli spagnoli, pur con i gravi problemi economici che li affliggono, stanno investendo in questo settore. Invece noi, purtroppo, stiamo fermi.

Presidente, il cabotaggio?

Questo tema è legato al caso Tirrenia. La privatizzazione non è partita col piede giusto, anche per colpa degli armatori. Non sta andando come sperava Bruxelles:



PAOLO D'AMICO neo presidente di Confitarma

Circolo Tevere Remo

Pirati: «Un nome antico per una minaccia attuale»

>> Quando si parla di pirati non si pensi alle immagini romanzate dei film o a personaggi come Sandokan o Jack Sparrow (Pirati dei Caraibi). L'argomento è serio e attuale: bande ben organizzate attaccano le navi (nel Golfo di Aden e a largo della Somalia) e dominano porti e territori retrostanti negoziando, neanche fossero veri Governi, il rilascio delle navi. Questo ha prodotto gravi danni al sistema dei



trasporti e ha creato il problema del pattugliamento degli enormi spazi oceanici. Per cercare alcune risposte a questo fenomeno il Reale Circolo Canottieri Tevere Remo, che da 24 anni fa attività culturali, ha riunito intorno allo stesso tavolo l'Ammiraglio Fabio Caffio (Stato Maggiore Marina Militare), l'Ammiraglio Raimondo Pollastrini (Comandante Generale Capitanerie di Porto), Cesare d'Amico (Presidente Chief Security Officer di Confitarma) e Giovanni Polizzi (Resp. Somalia per il Ministero degli Affari Esteri). Come ci ha raccontato il Dr. Fausto Milano, Responsabile per le attività culturali del Circolo Remo, il fenomeno è molto difficile da debellare, o arginare, ci vorrà tempo per le incertezze e i tanti problemi politici, di diritto e diplomatici che sono sul tavolo. L'importante però è continuare a parlarne e cercare soluzioni.

ciò una liberalizzazione di linea per linea.

A proposito di investimenti, nel 2009 con 1 mld € l'Italia è stato il primo stato in Europa, per i prossimi anni quanto vorranno operare gli Armatori italiani?

Vediamo come va il mercato. Comunque siamo in attesa di 182 navi nuove, la flotta migliorerà. Se le condizioni lo consentiranno faremo cose importanti.

Altro tema. La salvaguardia dell'ambiente: a questo proposito lei ha ribadito che lo ship-

Riforma portuale

Se non sarà realizzata
verremo superati
da Francia e Spagna

ping è una soluzione in quali termini?

La chiave è avere una flotta giovane e avanzata dal punto di vista ecologico, la nave inquina di meno e, per tonnellata trasportata, diventa il mezzo più economico del mondo. Quindi può e deve essere la soluzione a tante cose. Non però il trasporto degli autotreni da Genova a Napoli, per il momento è pure fantasia perché mancano porti adeguati.

Un tema caro a tutti è l'occupazione. Su questo voi armatori cosa avete da dire?

L'occupazione in questi anni ha seguito la crescita della flotta: quindi un +65%. C'è però bisogno di più figure qualificate. Abbiamo eccesso di personale dove non ci serve (si tratta di personale non qualificato) e viceversa. Il tema è al centro del mio mandato: potremmo dare 1000 posti di lavoro domani mattina se trovassimo gli ufficiali italiani, ma non li troviamo.

Presidente D'Amico, per finire gli obiettivi per il 2010?

Formazione, Registro Internazionale e Tirrenia privatizzata. A breve anche la riforma portuale è fondamentale per il nostro futuro: non vorrei che perdessimo il treno.