

**Naufragio al Giglio. Parla D'Amico (Confitarma):**  
«Siamo pronti a migliorare la sicurezza» **Pag. 24**

## Naufragio al Giglio. D'Amico (Confitarma): il dramma della Concordia ci spinge a migliorare ancora «Danno d'immagine per gli armatori»

**Raoul de Forcade**  
GENOVA

«Dopo il naufragio della Concordia «bisognerà lavorare molto per riqualificare il danno d'immagine che il nostro Paese, sta subendo, anche come sistema» ma «nella stampa internazionale (il riferimento è all'articolo di Der Spiegel in cui si fa del comandante Francesco Schettino il prototipo dell'italiano, ndr) c'è una leva a fare una sporca concorrenza» all'armamento italiano. **Paolo d'Amico**, presidente di **Confitarma**, l'associa-

### LA COMPETITIVITÀ

La norma sulla zona di protezione ecologica e l'obbligo di usare carburante verde faranno lievitare i costi anche dei traghetti

zione che riunisce gli armatori nazionali, non usa mezzi termini parlando dell'incidente avvenuto davanti all'isola del Giglio. E difende la qualità dell'armamento tricolore.

«I comandanti italiani - dice - sono fior di professionisti: non si può, per il comportamento di uno solo, gettare la croce su tutti». E, dopo lo sfogo, arriva l'analisi tecnica. «L'industria armatoriale e gli armatori italiani, in particolare - afferma d'Amico - sono da sempre molto attenti a tutti gli aspetti e le problematiche connessi con la sicurezza della navigazione e la salvaguardia dell'ambiente marino. Il drammatico caso di Concordia rappresenta uno stimolo a migliorare, ancora di più, quello che già facciamo da tempo. Comunque non bisogna sottovalutare il fatto che è la prima volta che si verifica una situazione di emergenza di queste proporzioni e che 4.200 persone sono state salvate. Inoltre, benché il settore marittimo mondiale debba rispondere a un corposo e rigido quadro di norme internazionali, ogni volta che si verifica un incidente, questo quadro viene riesaminato per verificare even-

tuali cambiamenti da approntare. L'industria italiana dello shipping è sempre stata più che disponibile all'analisi dei cambiamenti e a lavorare per lo sviluppo di una nuova e più adeguata normativa di sicurezza, ove ne emergesse la necessità».

Riferendosi, poi, all'incontro avuto col ministro dell'ambiente, Corrado Clini, la scorsa settimana, sulle norme allo studio per nuove rotte, d'Amico chiarisce: «Occorrerà identificare soluzioni per preservare le aree marine protette, senza danneggiare la capacità competitiva della navigazione marittima». Visto anche che «il settore crocieristico ha un ruolo fondamentale per il nostro turismo».

La questione si allarga a tutto l'armamento, per quanto attiene alla recentissima norma che ha individuato la "zona di protezione ecologica", in cui si impone alle navi l'uso di carburante a basso contenuto di zolfo. «Con la nuova normativa - dice il leader degli armatori - questa fascia protetta copre la navigazione lungo tutta la penisola, da Genova a Palermo. Se non si cambierà qualcosa ciò porterà un forte aumento del costo del carburante e vi saranno ripercussioni soprattutto sul prezzo dei traghetti nei loro collegamenti con le grandi isole. Per le merci, ci preoccupa molto l'inevitabile ricaduta sui costi di gestione e, di conseguenza, sul rincaro delle tariffe per l'utenza, con il paradossale rischio di una possibile deviazione dei carichi dal mare alla strada. Per i passeggeri, certamente assisteremo alle solite campagne che metteranno sotto accusa gli inevitabili aumenti tariffari».

In tema di traghetti, d'Amico si sofferma anche sulla questione Tirrenia, dopo i pesanti dubbi sollevati dalla Ue, in materia di concorrenza, sulla cessione della società pubblica a Cin. «In Italia - dice il leader di Confitarma - le cose vanno sempre troppo per le lunghe e questo danneggia non poco gli operatori, che non possono fare programmi. E certo i tempi per le decisioni comunitarie non sembrano

essere più rapidi di quelli italiani. Per quanto riguarda Tirrenia, la partita è ancora aperta. Mentre siamo molto preoccupati per il mancato completamento della cessione a privati delle società regionali: il forte ritardo nel processo di privatizzazione di Caremar e Saremar sconcerterebbe, perché di fatto non è stato rispettato alcun termine di scadenza della procedura, con il risultato di trovarci, oggi, con flotte che sono passate dallo Stato alle Regioni» anziché ai privati. Riguardo alla situazione del mercato, d'Amico spiega: «È inutile negarlo: la crisi economica mondiale fa sentire i suoi effetti anche sul trasporto marittimo. Ma in generale, in Italia, il settore regge. Certo, vi sono casi di importanti aziende in sofferenza ma generalizzare è sbagliato perché, all'interno di uno stesso comparto, vi sono diverse realtà aziendali e ognuna conosce bene la propria situazione ed è in grado di fare le scelte più opportune. Lo shipping italiano sta fronteggiando la crisi economica mondiale con grande decisione, grazie anche agli investimenti ed al rinnovamento della flotta effettuati nel periodo pre-crisi. Possiamo contare su una flotta che, alla fine del 2011, superava i 18,2 milioni di tonnellate ed è composta per il 68% da navi con meno di 10 anni. Il sistema contribuisce al Pil nazionale per 39,5 miliardi (2,6% del totale) e dà occupazione al 2% circa della forza lavoro del Paese: 477mila persone, fra addetti diretti e indotto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Presidente.** Paolo d'Amico, alla guida di Confitarma

### Una flotta moderna

La flotta italiana, alla fine del 2011, superava i 18,2 milioni di tonnellate ed è composta per il 68% da navi con meno di dieci anni d'età. Unità, dunque, in gran parte nuove. Il sistema marittimo, inoltre, contribuisce al Pil italiano per 39,5 miliardi di euro e dà occupazione a 477mila persone, pari al 2% circa della forza lavoro del Paese. La sola industria delle crociere ha un impatto economico diretto, sul territorio italiano, di 4,5 miliardi di euro l'anno

