

Scagni e vapori



IL LEGAME TRA LO STORICO PRESIDENTE DI CONFITARMA E LA SUPERBA

Antonio d'Amico, l'eterna scommessa su Genova

La città per l'armatore era il campo ideale per le sue sfide: arrivò a comprare l'Italia di Navigazione

ALBERTO QUARATI

«SARÀ stato sentimentalismo, o perché ho sempre creduto in un rilancio di Genova. Ma non ho mai detto a un mio comandante di cambiare rotta». Antonio d'Amico, tre volte presidente degli armatori (1988- '95), fondatore nel '52 con i fratelli Ciro e Salvatore di una delle maggiori società di navigazione italiane (350 dipendenti, 3.000 marittimi), era di Salerno, viveva a Roma, si definiva «genovese d'adozione».

Nei Novanta d'Amico è stato l'armatore per eccellenza, la scomparsa nel 2002 a 79 anni piombò come una nuvola di *maccaia* anche sulla Lanterna, portandosi sogni e sfide.

Sin dagli anni '60 d'Amico individuava in Genova la base per l'attività più d'avanguardia, la logistica. Solo qui, nel vertice marittimo del triangolo industriale, l'armatore vede un am-

biente che sostiene le sue ambizioni. Così, il primo ufficio fuori Roma di quella che è oggi la rete internazionale della compagnia è a Torre Cantore, da dove vengono diretti prima i servizi di linea con l'agenzia Calvi, e poi dal '76 il ramo container della compagnia.

Negli anni Ottanta, una serie di accordi con il simbolo della Genova marittima, l'Italia di Navigazione, fanno della compagine pubblico-privata il primo soggetto le basi di tutto ciò che si sarebbe discusso nei 30 anni successivi: riforma della bandiera, dei porti, alleanze armatoriali, infrastrutture. Gioca la battaglia in prima persona, il suo scenario prediletto è ancora Genova: in competizione con agenti marittimi e camalli per conquistare un pezzo del porto, alla testa degli imprenditori locali inseguendo la chimera dei retroporti, fossero alle spalle del Vte ancora della Fiat o (10 anni più tardi) nelle aree di Cornigliano libere da Ital-

sider.

Come ogni innamorato di Genova, anche d'Amico a un certo punto perde le staffe e nel '93 dirotta le navi su Savona, ma solo per 24 mesi. Torna, e nel '98 compra dallo Stato proprio l'Italia, sbaragliando la concorrenza dei big internazionali: è un momento magico. L'Italia e d'Amico sono alle porte dell'arena in cui i mega-carrier si contendono i traffici globali. Non entreranno: il crollo dei noli post 11 settembre scatena il primo *rush* di fusioni e acquisizioni: d'Amico sa di non avere spalle così larghe, consegna a Cp Ships (poi Hapag Lloyd, cioè ai leader sulle rotte atlantiche) l'Italia, ma risanata nei conti (da un rosso di 60 miliardi di lire all'attivo di 3,4) e senza aver toccato uno dei 369 dipendenti, di cui elogiava l'alta qualificazione. Amore non tradito dai nipoti: la compagnia ha tre uffici a Genova, compresa la società di gestione marittimi.

(7- Continua)

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Antonio d'Amico

