

Cesare D'Amico: "Impensabile che l'Italia non abbia un Ministero del Mare"

10:12:30, 09.2021 (aggiornato: 12:29 30.09.2021)



© Foto: Evgeny Utkin

Seguici su 



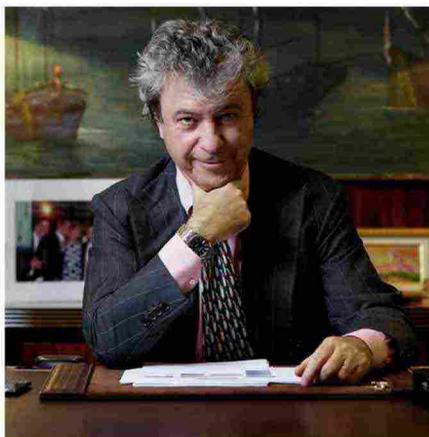
Tatiana Santi

Tutti i materiali [Scrivi all'autore](#)

L'Italia è bagnata dai mari, che rappresentano una vera ricchezza, ma tuttora il Paese non è dotato di un Ministero del Mare. Risorsa economica e sociale, il mare potrebbe far ripartire l'Italia, ma occorrono politiche per preservare e rendere sicura questa fonte senza eguali.

Dai pirati, organizzati in vere e proprie gang che agiscono in acque internazionali, alla pirateria informatica, sono tanti i pericoli per le navi che viaggiano in mare. Il mare, che per l'economia italiana ha un peso di non poco conto, è un bene da proteggere per il benessere dei cittadini e la sicurezza dei lavoratori che nel mare vedono il proprio mestiere.

"È impensabile che un Paese come l'Italia non sia dotato di un Ministero del Mare", ha sottolineato in un'intervista a Sputnik Italia Cesare D'Amico, presidente del Gruppo di Lavoro 'cyber/maritime security' presso Confitarma, Amministratore Delegato di D'Amico Società di Navigazione S.p.A., a capo di una flotta di oltre cento navi, considerato uno dei personaggi più influenti dello shipping internazionale.



Cesare D'Amico, presidente del Gruppo di Lavoro 'cyber/maritime security' presso Confitarma, Amministratore Delegato di D'Amico Società di Navigazione S.p.A.

© Foto: Fornita da Cesare D'Amico

— I pirati non sono un mito del passato. Cesare D'Amico, chi sono i pirati di oggi e quali sono le rotte più pericolose?



– È sempre un tema molto affascinante quello dei pirati, attira tutti quanti nel ricordo dei tanti film visti e i libri letti. Purtroppo esistono ancora, sono chiamati pirati, ma in realtà potremmo usare un termine più adatto: vere e proprie gang. Agiscono in mare in maniera organizzata con una struttura di logistica di appoggio che permette loro qualche volta di portare a termine diversi colpi. Nel 2005 venne attaccata la prima nave, guarda caso fu una delle nostre navi, la *Cielo di Milano*, una petroliera che navigava ad 80 miglia dalla costa dell'East Africa per poi arrivare a 350 miglia dalla costa della Somalia per evitare pirati. Nel frattempo, i pirati si sono organizzati con le navi di appoggio, cioè dei pescherecci che servivano ad attaccare le navi commerciali.



Release G20: la proposta per lo sviluppo dell'Africa

12 Luglio, 12:40



Oggi l'area di crisi maggiore si è spostata sul versante opposto dell'Africa, West Africa. Per anni questa zona ha vissuto fenomeni di banditismo, navi che, in attesa di essere scaricate, venivano attaccate di notte da alcuni pirati per svuotare la cassa della nave o impossessarsi di qualche decina di tonnellate di carico della nave. Oggi sicuramente operano in maniera più professionale ed estesa, riescono a sequestrare anche delle navi. Non è un fenomeno sconfitto, che richiederebbe una maggiore attenzione da parte di tutta la comunità internazionale.

– Come garantire al massimo la sicurezza dei mari? Quali sinergie e strumenti mettere in campo?

– Quando ci fu il caso della Somalia, alla fine, con grandi sforzi, riuscimmo, compresi gli interventi della marineria italiana, a portare sui tavoli internazionali, come quelli della NATO e di Bruxelles, il tema della sicurezza in mare. Venne istituita una vera e propria missione, si chiamava *'Atlanta'*. All'inizio, i vari Stati operavano in maniera indipendente, poi siamo riusciti a creare una coesione fra i vari Stati, che ha permesso di mettere in campo forze navali coordinate e quindi siamo riusciti ad ottimizzare anche i costi. Abbiamo dato un aiuto in termini di quantità e di qualità di mezzi navali. Tutto ciò ha permesso al traffico commerciale di transitare in quelle aree in maniera sicura.



Oceano indiano, pirati attaccano petroliera giapponese ed uccidono 2 membri dell'equipaggio

30 Luglio, 23:10



In quel caso, la situazione era sicuramente più semplice, in quanto la Somalia non aveva uno Stato riconosciuto a tutti gli effetti, anche le operazioni di protezione militare potevano avvenire in maniera più indipendente. In West Africa la situazione è diversa: ci sono degli Stati riconosciuti a tutti gli effetti, ci sono dei governi che giustamente mal digeriscono che le navi possano avere a bordo dei militari dello Stato della bandiera della nave o dei contractors. Diventa più complicato riuscire a fare un'opera vera di coordinamento. Sicuramente è un dialogo che sta andando avanti, solo trovando una sintesi fra lo Stato sovrano e i legittimi interessi che abbiamo nel difendere una nave di bandiera italiana non ci saranno pericoli per le navi.

– Quali sono i pericoli per la navigazione rappresentati dalla pirateria informatica?

– Sicuramente è la nuova fase con cui ci dobbiamo confrontare. La *cyber security* nasce dal fatto che oggi le navi sono molto più digitalizzate di una volta. Dobbiamo in qualche maniera mettere in campo gli strumenti per poterci difendere anche sotto questo punto di vista. Qui vorrei citare il programma all'interno del PNRR, cioè le risorse che verranno date per la *cyber security*, ma cui pensiamo che anche noi potremo attingere per migliorare la schermatura della nave, la difesa della nave che oggi è molto

avanzata tecnologicamente. Non ci dobbiamo dimenticare che le navi commerciali possono trovarsi in zone più o meno sicure, con la possibile presenza di altre navi militari, le quali a volte svolgono un'azione di disturbo. Svolgere un'azione di disturbo sulle comunicazioni può creare gravi problemi ad una nave commerciale.

– Qual è il peso del mare per l'economia dell'Italia? Quanto sarebbe importante l'istituzione di un Ministero del Mare?

– Per quanto concerne il valore espresso dall'economia del mare, parliamo di 34 miliardi, il 2% del Pil. A me non piace parlare in termini strettamente numerici, perché oggi quello che noi abbiamo imparato dalla pandemia è quanto sia strategico il trasporto via mare. Questo riguarda l'Italia, ma interessa tutto il mondo. Il trasporto via mare deve avvenire in maniera sicura, efficiente e per quanto possibile rapida. Dobbiamo fare tutto ciò affinché questo avvenga.



Da quando è stato soppresso il Ministero della Marina Mercantile da parte dell'industria marittima viene reclamato un ministero. Viene sollecitato un ministero del mare, che dovrebbe andare a raggruppare tutte le forze economiche e sociali intorno al mare. Quando vede l'Italia, vede una portaerei, è bagnata dal mare da tutte le parti. È impensabile che un Paese come questo non sia dotato di un Ministero del Mare. C'è bisogno di un ministero diverso, secondo esigenze nuove, affinché questo Paese possa crescere. Non è un fatto puramente economico, vi è anche un aspetto sociale per quanto riguarda l'occupazione. Vi è anche la parte alimentare, ecologica.



Tutto gira intorno a questa meravigliosa parola che è il mare. Pensiamo a quante volte ci siamo ritrovati a guardare un tramonto sul mare. Avere un mare sicuro, protetto, ecologico, pulito è una cosa fondamentale. Per questo, secondo noi, è fondamentale avere un ministero, servono da parte del governo delle direttive chiare su come preservare il mare e come sul mare noi possiamo creare ancora più ricchezza per il Paese, benessere per i cittadini e sicurezza per i lavoratori e gli imprenditori.

L'opinione dell'autore può non coincidere con la posizione della redazione.

Italia Mare Interviste



0



0



0



0



0



0

[Discussione](#)