



SHIP2SHORE



MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Direttore Responsabile: **Angelo Scorza**

Cerca nel sito



[ARCHIVIO](#) | [SPECIALI](#) | [EVENTI](#) | [MULTIMEDIA](#) | [SONDAGGI](#) | [LIBRERIA](#) | [INDEX](#)

SHIPPING

NAVI & CANTIERI

LOGISTICA

INTERMODALE & TRASPORTI

PORTI

SERVIZI & POLITICA

ENERGIA

TRADING & COMMODITIES

RUBRICHE

ALTRE CATEGORIE



Sei in Home » Shipping » Cesare d'Amico presenta il nuovo pool di Supramax



Mi piace

0



Tweet

1

g+

0



Share

Shipping

13/03/15 06:00

Cesare d'Amico presenta il nuovo pool di Supramax

L'armatore romano prevede altri due anni bui per il dry bulk me rimane ottimista guardando al medio-lungo termine



Il Gruppo d'Amico continua a portare avanti la propria

Anno
2015
N° 10

LEGGI
L'ULTIMA
RIVISTA

DOWNLOAD PDF ►



 FOTO

Campagna d'Oriente con il lancio di un nuovo pool chiamato Medi Supra Pool Management Limited che avrà sede a Singapore e sarà dedicato alle navi portarinfuse della classe Supramax (da 53.000 a 64.000 tonnellate di portata lorda). A guidarlo in qualità di Pool Manager sarà Thor Andersen, con il supporto di Lucio Bonaso e Ben Wikes (rispettivamente Ceo e Coe della d'Amico Dry).

Cesare d'Amico, vertice dell'azienda insieme al cugino Paolo, nel presentarlo spiega che "l'idea di costituire un pool è sostanzialmente derivata dall'esigenza di risolvere possibili conflitti di interessi che sarebbero potuti emergere dall'operatività congiunta di navi di armatori terzi che ci hanno affidato la gestione commerciale (ad esempio navi possedute da società costituite in joint-venture con investitori terzi)". Negli ultimi anni il gruppo ha esteso la partecipazione al proprio *orderbook* di nuove costruzioni a partner terzi, sfruttando consolidate relazioni internazionali con importanti operatori nel panorama dello shipping. Attualmente, ad esempio, hanno 4 navi Supramax in costruzione in Giappone in joint venture con il Gruppo Coeclerici (la prima è prevista in consegna a breve) e 7 Supramax in costruzione in Cina, delle quali 5 sono del nostro Gruppo, 1 è stata ordinata per conto di Venice Shipping & Logistics e un'altra con un investitore estero. L'obiettivo del pool è di arrivare a 40 unità in flotta partendo dalla base attuale di 25 navi Supramax raggiunta grazie al fatto che d'Amico ha conferito nel pool tutte le proprie bulk carrier di portata lorda compresa fra 57.000 e 64.000 tonnellate.

La shipping company romana ritiene che lo strumento del pool abbia un'importante valenza anche per le potenzialità che potranno derivare da una presenza sul mercato con una flotta più strutturata. "Per questa ragione parteciperemo nel pool con tutta la nostra flotta di navi Supramax e con il dichiarato intendimento di attrarre altri partecipanti" dice ancora d'Amico specificando inoltre che si stanno rivolgendo "ad alcuni armatori giapponesi coi quali abbiamo consolidate relazioni commerciali, che hanno navi in costruzione o con contratti di noleggio in scadenza. Siamo fiduciosi di poter offrire loro una valida alternativa di impiego delle loro navi. Noi, come detto, impiegheremo tutte le nostre navi Supramax e ciò chiarisce il nostro impegno e il nostro commitment nel Pool, sgombrando il campo da ogni potenziale conflitto d'interesse nel rispetto degli interessi dei nostri partner. Il nostro progetto è quello di unire le forze per beneficiare tutti di risultati migliori". Il Medi Supra Pool nasce al 14° anno di presenza della d'Amico in Giappone dove il gruppo ha saputo ritagliarsi un ruolo di primo piano nell'industria shipping locale



VIDEO



MULTIMEDIA ►



avendo gestito più di 40 navi cisterna e portarinfuse; alcune anche in joint venture con alcune multinazionali giapponesi come Mitsubishi Corporation e Mitsui.

Forte della diversificata presenza internazionale con uffici sparsi (oltre all'Italia) anche a Monaco, Singapore, Stanford e Vancouver, la shipping company romana ritiene che le propria struttura e le proprie competenze possano essere funzionali "anche a istituzioni finanziarie, banche e investitori istituzionali che devono gestire asset navali. Siamo ovviamente interessati – aggiunge infatti Cesare d'Amico - a considerare anche partnership con fondi che vogliano investire ed entrare in questo nuovo Pool".

A proposito degli investitori istituzionali che hanno inondato di liquidità lo shipping negli ultimi anni e sono spesso finiti nel mirino dei più critici additati come i responsabili dell'attuale eccesso di nuovi ordini, il numero uno della d'Amico si esprime dicendo: "Ciascuno deve assumersi le proprie responsabilità. d'Amico ha ordinato 20 navi ma a prezzi molto contenuti e all'avanguardia dal punto di vista tecnologico che nel lungo termine genereranno ritorni. Negli anni passati ci sono stati investitori che hanno ordinato navi a prezzi molto elevati e a cantieri navali non di primo livello, mettendo sul mercato tanto tonnellaggio costoso e di scarsa qualità. I fondi fanno il loro mestiere: se le scelte d'investimento attuate si riveleranno sbagliate perderanno soldi. Il mercato dello shipping è aperto e bisogna fare i conti anche con i fondi".

L'esperto armatore, infine, non si nasconde dietro a un dito circa l'attuale difficile momento del dry bulk parlando di "una situazione di mercato difficile che non si risolverà a breve. Prima di fine 2015 non mi aspetto alcun segnale positivo". Qualche motivo per vedere il bicchiere mezzo pieno comunque c'è secondo d'Amico: "Nel biennio 2015 e 2016 la disponibilità di flotta aumenterà del 6-7% su base annua ma dal 2017 le nuove consegne sono previste ridursi drasticamente. Dunque dovremmo aspettarci che il mercato rimarrà molto difficile e volatile per il prossimo biennio. Dal 2017 in avanti dovremmo vedere un mercato migliore. Molto dipenderà da come verrà gestita nei prossimi anni l'eccesso di capacità di costruzione 2017 *onwards*". Alcuni elementi positivi però si vedono: "I traffici internazionali di merci – dice d'Amico - stanno mantenendo una crescita del 4-5%, le consegne di nuove costruzioni hanno uno slippage di circa il 30% e nei primi due mesi del 2015 abbiamo visto un sostanziale incremento del numero di navi (soprattutto Capesize) destinate alla



demolizione. In questo contesto ritengo che chi potrà mantenere una solida posizione finanziaria e sarà in grado di operare con una struttura commerciale al top dell'efficienza, potrà essere favorito. D'altro canto, questo processo di consolidamento finanziario di ottimizzazione commerciale è inevitabile, in quanto dobbiamo aspettarci una maggiore attenzione da parte dei noleggiatori nella selezione delle loro controparti armatoriali per proteggersi da possibili non buone performance nel medio e lungo termine".

Pur non svelando ancora i risultati del gruppo nel 2014, Cesare d'Amico si dice comunque tranquillo perché "lo stato di salute del Gruppo è molto forte, abbiamo liquidità per oltre 250 milioni di dollari, continuiamo a generare cassa, con un netto patrimoniale che si aggira attorno al miliardo di dollari. La storia di una azienda va vista nel lungo termine ed è fatta di tanti bilanci, non di uno solo". Il numero uno della d'Amico preferisce semmai mettere in evidenza il fiore all'occhiello delle proprie attività rappresentato dalla Ishima International Shipmanagement, società dedicata alla sorveglianza sulle nuove costruzioni navali in vari cantieri asiatici (Cina, Vietnam, Corea e Giappone): "È uno dei fiori all'occhiello del Gruppo. La società è nata a Singapore quando, anni fa, il Gruppo ha avuto necessità di trovare competenze per servire una flotta che stava crescendo rapidamente e che era dislocata in ogni parte del mondo, soprattutto in Asia. Oggi Ishima ha in gestione tecnica circa 35 navi (20 d'Amico e altre in JV o di terzi) ed è specificamente strutturata per offrire servizi di sorveglianza nuove costruzioni per il nostro gruppo e per terzi. A tal riguardo, di recente, abbiamo raggiunto un picco di 130 navi sotto sorveglianza per qualsiasi tipologia di nave e di classe".

Nicola Capuzzo

TAG : *bulker d'Amico*



Mi piace

0



Tweet

1

g+1

0



Share

Commento

Ciao, **cruzeiro**

