

**NAVI E COMMODITIES AL CENTRO DEL PRIMO MARE FORUM DI GINEVRA**

## «Lo shipping non abbia paura di Trump»

**Cesare d'Amico: «L'America può essere fonte di crescita». Dai mercati arrivano segnali positivi**

### L'INTERVISTA

dal nostro inviato

**FRANCESCO FERRARI**

**GINEVRA.** Mercati stabili, crescita globale più omogenea rispetto a certe previsioni, ordini ai cantieri navali quasi inesistenti. Per il trasporto marittimo non containerizzato sembrano coesistere tutti gli elementi per il ritorno a una fase di crescita duratura. «In effetti si sta concretizzando un momento positivo – spiega, a margine della prima edizione svizzera di Mare Forum, Cesare d'Amico, ceo di d'Amico Società di Navigazione – forse addirittura troppo. Personalmente non mi piacciono le impennate violente, preferisco una crescita del mercato più armoniosa».

**Al Mare Forum hanno tenuto banco le politiche commerciali di Donald Trump, che dividono anche i protagonisti dello shipping. Lei da quale parte si schiera?**

«Credo che la risposta migliore la stiano dando i mercati: non mi pare che vi sia il rischio di terremoti finanziari. A volte dimentichiamo che Trump sta adottando misure di natura politica, che sfoceranno, come sempre accade e come è giusto che sia, in negoziazioni. D'al-

tronde, la terribile recessione che secondo alcuni si sarebbe abbattuta sul Regno Unito un attimo dopo la Brexit non c'è stata, e da Londra non mi giungono notizie di tragedie in atto. Tornando a Trump, io sono convinto che la sua presidenza offrirà serie opportunità: penso al grande piano delle infrastrutture, ma anche alla politica energetica. Gli Stati Uniti potranno diventare grandi esportatori sia di petrolio che di carbone. Con un rapporto ton/miles di valore assoluto».

**I mercati su cui operate stanno vivendo un buon momento. Che cosa è cambiato?**

«Il carico secco, come le dicevo, quest'anno è partito fin troppo bene. La crescita mondiale inizia a farsi sentire, gli ordini sono praticamente azzerati, ma anche chi volesse acquistare nuove costruzioni avrebbe difficoltà a reperire finanziamenti. Sono tutti fattori che giocano a vantaggio del mercato. Le prospettive sono buone anche per il carico liquido: la nuova geografia delle raffinerie ha rafforzato la redditività del trasporto, e della nostra flotta in particolare».

**I grandi fondi stanno tornando a investire pesantemente su miniere e commodities.**

«Sicuramente i prezzi bassi, talvolta molto bassi, hanno influenzato questa tendenza. Di-

verse società di trading si sono rese conto di essersi "allargate" troppo e ora cercano di alleggerirsi, l'impovertimento degli asset le sta costringendo a vendere. È anche per questo che si sono fatti sotto i fondi di private equity. Ma c'è di più. La crescita economica, come avevo previsto, sta riguardando anche questa parte del mondo, l'Occidente sta rialzando la testa, e ciò sta restituendo fiducia agli investitori. La Russia cresce, Brasile e Argentina crescono: insomma, non c'è solo la Cina. Che, peraltro, sta sostenendo il mercato del carbone grazie a una forte domanda interna».

**Si stanno delineando nuove rotte, in uno scenario così vivace?**

«No, se si eccettua la bauxite: un tempo l'export andava dall'Africa agli Usa, oggi prevale la destinazione Cina».

**Il vostro gruppo ha creato un legame molto solido con la cantieristica giapponese. Questione di affidabilità?**

«Questione di serietà, qualità e rapporti umani. Lavorare con i giapponesi può non sembrare facile. Ma quando il rapporto si consolida, non esiste partner migliore. Lo dico sempre: l'armatore più ricco e "liquido" del mondo non riuscirà mai a farsi costruire una nave da un cantiere giapponese prima di essersi guadagnato la sua fiducia».


**Cesare d'Amico**
