

[SERVICES](#)

- [Shipping Movements](#)
- [Data&Report](#)
- [Eventi](#)
- [Blog](#)
- [Video&Audio](#)
- [Archivio](#)
- [it](#)
- [en](#)

**Need an Upgrade in
the Atlantic?** Just Say The World!

- New structure
- 4 lines
- Improved port coverage
- Fast transit Time



Cerca

Search

[SECTIONS](#)

- [HOME](#)
- [SHIPPING](#)
- [TRANSPORT](#)
- [MARKETS](#)
- [INTERVIEWS](#)
- [MED ROUTES](#)
- [GREEN&TECH](#)

[Shipyards & Offshore Shipowners](#) [Cruise & Ferries](#) [Yachting](#)
[Shipowners](#)

«Lo shipping non abbia paura di Trump»

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

Dal Nostro - aprile 06, 2017

Condividi 0

Tweet

Condividi

G+1

[NEXT PREV](#)



TAG

[Shipowners](#) - [Shipowners](#)

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'altronde, 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. Un altro segnale di inversione di tendenza?

«Sicuramente i prezzi bassi, talvolta molto bassi, hanno influenzato questa tendenza. Diverse società di trading si sono rese conto di essersi "allargate" troppo e ora cercano di alleggerirsi, l'impoverimento 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».

A proposito di rapporti umani, il gruppo d'Amico continua a investire nel centro formativo della fondazione Caboto, a Gaeta.

«È una delle esperienze più belle della mia vita. Vedere crescere la passione di questi ragazzi, aiutarli a trasformarla in lavoro, è una cosa meravigliosa. E il livello qualitativo è sempre più alto: adesso stanno cominciando a navigare i primi secondi ufficiali usciti dalla nostra scuola».

[Hai poco tempo?](#)

[Ricevi le notizie più importanti della settimana](#)

[Iscriviti >>](#)

ALSO ON [Shipowners](#)

[123](#)

[MAGAZINE](#)



- [LEGGI L'ULTIMO NUMERO](#)

[PUBBLICAZIONI](#)