

• Ultimo Aggiornamento

- [Unioncamere, in 10 anni registrati oltre 3.500 brevetti green](#)
- [Livorno, Cilp si affida alla piattaforma Milos](#)
- [La Coast Guard americana si affida alla stampa 3D](#)
-

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

Shipping, sul carico secco torna il sereno / GRAFICO

Genova - Cesare d'Amico: «Ci aspettiamo che il periodo positivo continui fino al 2020».

Simone Gallotti - agosto 26, 2017

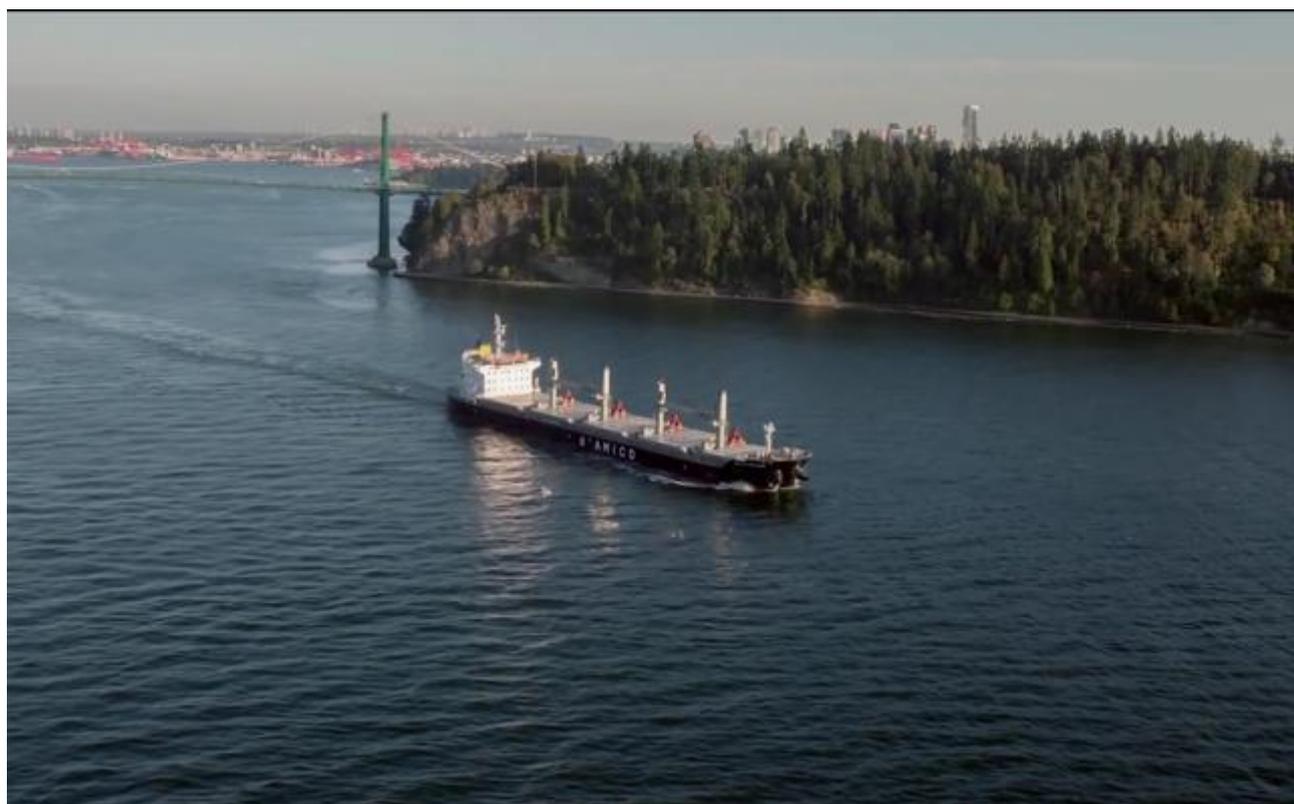
Condividi 0

Tweet

Condividi 7

G+

[NEXT](#) [PREV](#)



TAG

[Shipowners](#) - [Shipowners](#) - [Finance and Politics](#) - [Commodities](#) - [Interviews](#)

Genova - Un po' di tempo fa Cesare d'Amico era convinto che la ripresa sarebbe arrivata con calma: «Ancora sei, forse otto mesi di sofferenza». In realtà la crisi nel settore del carico secco si è allungata, è durata anni, ma ora il mercato è ripartito. «Avevamo già avuto un aumento molto forte recentemente, forse

troppo: è stato più un momentaneo rimbalzo, ma ora la ripresa è davvero stabile» **spiega l'amministratore delegato del gruppo italiano che può vantare una flotta di 100 navi dedicate al traffico delle rinfuse.**

[SCARICA IL GRAFICO](#)

Già i primi sei mesi dell'anno hanno fornito indicazioni di crescita «e ci aspettiamo che il periodo positivo duri almeno dal 2018 al 2020: anche le nuove navi che arriveranno nei prossimi mesi, saranno supportate dalla domanda». Scelta di tempo azzeccata: nella prima metà dell'anno prossimo d'Amico riceverà due nuova *eco-ship* da 87 mila tonnellate dai cantieri giapponesi Oshima. **La crisi del settore arriva da lontano: molti armatori hanno dovuto issare bandiera bianca e molte navi – non solo le più vecchie – sono state demolite:** c'era un eccesso di stiva che aggravava la situazione. «Ma a trainare il mercato è soprattutto la ripresa: a livello globale viaggiamo sul 3-3,5%, è un incremento decisivo». Ora passato «l'inferno» come lo chiama d'Amico, c'è più pulizia nel settore, anche se quello delle rinfuse rimane comunque un segmento «ancora frammentato».

Ma chi è sopravvissuto? «**Chi ha qualità: sia sul fronte delle navi che sui servizi**» risponde Emanuele d'Amico, figlio di Cesare e general manager del dry cargo. «Tra un armatore che offre navi più vecchie con meno capacità, con un impatto ambientale forte e consumi maggiori e un gruppo armatoriale con unità appena uscite dal cantiere, più stiva e *green oriented* sul fronte delle emissioni e dei consumi, voi chi scegliereste?» I grandi trader hanno già deciso. d'Amico ha ottenuto contratti fuori mercato e remunerativi in diversi segmenti: il trasporto di cemento dal Quebec per la distribuzione negli Stati Uniti, nell'area di New York. **L'accordo stipulato con il colosso Ciment McInnis (da febbraio 2018 a Dicembre 2021) che prevede il trasporto di 800 mila tonnellate all'anno.** Con gli accordi già firmati con Grecia e Turchia, il trasporto di cemento per la flotta d'Amico sarà superiore al milione e mezzo di tonnellate l'anno. Il gruppo ha cavalcato anche l'onda lunga della ripresa del carico secco anche nel Sud Est asiatico firmando diversi contratti per il trasporto di carbone, per un totale di 5 milioni di tonnellate all'anno. Il principale accordo è stato stipulato con Gn Power, società attiva nella produzione di energia nelle Filippine, per rifornire una nuova centrale a carbone.

Il carbone verrà imbarcato dalle navi d'Amico in Indonesia, sulla base di un accordo decennale per 2 milioni di tonnellate all'anno sino a dicembre 2029. Il gruppo italiano ha già impostato la strategia puntando sul mix giusto tra mercato spot e noleggio a lungo termine. I numeri della flotta lo consentono.

Il caso italiano

Il dato di partenza è «che i Ferruzzi non ci sono più» dice Cesare d'Amico. I grandi gruppi in grado di importare importanti quantitativi di carbone, granaglie e altre rinfuse, sono spariti. «Però non è vero che in Italia non si fa più carico secco: Enel e Ilva continuano le proprie attività, il grano è in leggera crescita. Anche pellet e cellulosa hanno ottimi volumi. Certo, soprattutto sulla cellulosa «la concorrenza dei container si sente - spiega Emanuele - **A conferma che il nostro paese è una piattaforma logistica soprattutto per i contenitori**».

[Hai poco tempo?](#)

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

[Iscriviti >>](#)

ALSO ON [Shipowners](#)

[123](#)

[MAGAZINE](#)