



MENU



Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech

CARGO

INTERVISTE

LOGISTICA

PORTI

Paolo d'Amico: "Shipping in crisi, armatori italiani unitevi" / L'intervista

28 FEBBRAIO 2020 - Vito de Ceglia



Milano – “La scissione degli armatori non ci doveva essere, perché è priva di senso. I motivi che hanno portato allo strappo in parte li ignoro, ma spero siano rientrati perché tutti dobbiamo lavorare compatti nella stessa direzione per il bene della **Marina mercantile italiana**. A maggior ragione in un periodo così difficile per il mondo dello shipping”.



Sono le battute finali di una lunga intervista che Paolo d'Amico ha rilasciato in esclusiva a **ShipMag.it**, quando il presidente di **Intertanko**, l'associazione mondiale portavoce degli armatori di navi cisterna indipendenti, e numero uno del **gruppo d'Amico Società di Navigazione**, si unisce all'appello lanciato nei giorni scorsi da **Emanuele Grimaldi** per tentare di ricomporre la frattura in seno a **Confitarma**. In effetti, il periodo non è dei migliori. Sono tanti e tutti di difficile risoluzione i problemi che l'armamento mondiale sta affrontando da poco più di un anno, cioè da quando d'Amico ha preso in mano la tocca di comando di **Intertanko**.

Articoli correlati



LOGISTICA

Brennero, Uggè: "Non dimenticare la libertà di circolazione delle merci"

Milano – “Brennero: non si può richiamare una direttiva c ...

GREEN&TECH
PORTI

Il Green Deal Ue e i Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale delle Adsp / L'analisi

Ospitiamo un intervento di



Paolo d'Amico

Giuseppe Zollino,
professore di
Tecnica ed ...

L'armatore romano è stato il primo italiano a riuscirci in 50 anni di storia dell'associazione. L'anniversario sarà celebrato il 9-11 giugno ad Oslo, dove **Intartanko** è nata, con i suoi 244 membri provenienti da oltre 40 paesi, detentori di una flotta di 3941 navi per una capacità complessiva di 346 milioni di Dwt. "Da presidente ho avuto modo di apprezzare di più l'unione e la partecipazione pro-attiva di tutti i membri dell'associazione, soprattutto in un momento tanto complicato per lo shipping sia dal punto di vista normativo che tecnologico. Il regolamento Imo 2020 è stata la prima sfida che abbiamo dovuto affrontare", premette d'Amico.

Poi, è arrivato il **Coronavirus**: "E tutto si è complicato, anche se ora il Gigante cinese si sta rimettendo in moto. Il vero interrogativo, in questo momento, riguarda l'Italia: perché il nostro Paese oggi è diventato la Cina. Martedì sera sono tornato da Londra, e per la prima volta nella mia vita eravamo in 10 nell'airbus", dice il presidente. Che insieme al cugino **Cesare d'Amico**, ceo, guida uno dei primi gruppi a livello globale nel trasporto marittimo dry cargo e product tanker con una flotta (rinfusiere, cisterna e porta container) di 50 navi di proprietà e 160 "operated" in gestione, oltre 10 sedi nel mondo, 330 dipendenti, 3000 marittimi e un giro di affari complessivo di oltre 700 milioni di euro nel 2018.

Imo 2020. Le regole dell'Organizzazione marittima internazionale sono state concordate a fine 2016. Ma sono entrate in vigore 4 anni dopo, lo scorso primo gennaio. Perché ci sono stati tanti ritardi?

"Innanzitutto, abbiamo trovato un Imo granitico, in passato non è sempre stato così. Detto questo, i fatti hanno dimostrato che da parte di tutti, in primis dei cantieri navali, ci sia stata una sottovalutazione tecnica del problema. Un mese fa, almeno 200 navi in costruzione o in riparazione nei cantieri cinesi hanno subito un forte ritardo sulla tabella di marcia, perché gli stessi erano impossibilitati ad adempiere ai contratti stipulati con gli armatori. Non avevano il know-how e le maestranze abbastanza preparate per riuscirci. Purtroppo, lo hanno capito in ritardo e i tempi effettivi per installare gli scrubber sono stati posticipati di 30-40 giorni rispetto ai programmi. In più, si è aggiunto il problema collegato alla logistica a terra degli approvvigionamenti:

troppi fornitori hanno aspettato l'ultimo minuto per cambiare il tenore di zolfo dal combustibile da 3,5 a 0,5. Questi ritardi hanno fatto schizzare verso l'alto il prezzo del bunker, il picco è stato di 700 dollari a tonnellata, ora siamo a circa 500 dollari in meno. Segno, in questo caso, che i problemi si stanno via via superando”.

Poi, è arrivato il Coronavirus. E i cantieri cinesi si sono fermati...

“Da questo momento in poi, la situazione è obiettivamente peggiorata perché l'epidemia è arrivata durante il Capodanno cinese, quando già il 50-60% degli operai era in vacanza. In più, ad oggi, i cantieri delle aree colpite dal virus sono praticamente fermi e senza personale”.

Qual è stato il duplice impatto – Imo 2020 e Coronavirus – per il traffico delle navi cisterna?

“Abbiamo avuto prima un'inchiodata dell'offerta per il blocco delle navi, poi un brutto crollo della domanda. Per effetto di questi due fenomeni, prevedo che a breve termine non ci saranno problemi di mancanza di flotta”.

Secondo lei, le raffinerie cinesi potrebbero ritornare alla produzione in primavera, oppure le importazioni di petrolio saranno flat per tutto il primo semestre, per poi tornare alla normalità nel secondo?

“E' difficile sposare uno dei due scenari. Dico solo che la Cina gioca un ruolo strategico in questa partita. Dal momento che le loro importazioni di oil crudo non sono destinate solo all'economia locale, perché la Cina rappresenta un forte polo di raffinazione e quindi esporta i prodotti finiti in tanti paesi limitrofi e lontani, vedi gli Usa. Per rispondere, prima dobbiamo capire quali saranno i livelli generalizzati di consumo di prodotti finiti”

I noli Vlcc quanto valgono oggi e quanto valevano prima del Coronavirus?

“Premetto che l'impennata del mercato dei noli delle Vlcc non l'ha dato né l'Imo 2020 né l'eccesso di domanda, ma la sanzione degli Stati Uniti contro due società controllate dalla cinese Cosco Shipping, il più grande armatore del mondo, accusato di trasportare greggio iraniano. Questa decisione ha tolto dal mercato più di 40 Vlcc. Per questo motivo, c'è stata una riduzione dell'offerta mostruosa che ha portato i noli a toccare addirittura i 300 mila dollari al giorno per una Vlcc. Adesso, stiamo viaggiando su livelli più normali, ossia 25.000 dollari al giorno.

Una stima della prima parte dell'anno per i conti delle compagnie di settore?

“Diciamo che il primo quarto dell'anno sarà un po' 'challenging'. Gennaio è andato bene, la prima parte di febbraio pure. Poi, il

Coronavirus ha scompaginato tutti i piani. In questo momento, per il mercato dei raffinati abbiamo un trend migliore rispetto a quello del crudo, dove avremo ancora qualche problema. Anche se è prematuro fare previsioni”.

Qual è oggi la situazione in Cina?

“Al momento, sappiamo che ci sono 10 mila voli cancellati e una quantità spaventosa di jet fuel non consumato. In più, si registra una forte riduzione del consumo del diesel da parte dei mezzi pesanti. Tutto questo ha portato due effetti contingenti nel Paese: blocco delle importazioni di crudo e la formazione di grossi stock di prodotti finiti. Una nota positiva riguarda il jet fuel, nel senso che una parte di quello immagazzinato nei depositi è stato venduto in California compensando la mancanza di domanda interna. Di positivo c'è inoltre che l'attività container nei porti sta ritornando sui livelli dello scorso anno. Quindi, il Gigante cinese si sta rimettendo in moto. Ora, il vero punto interrogativo riguarda l'Italia”.

Siamo diventati gli “appestati” del mondo?

“La verità è che da noi si esagera sempre. Il Coronavirus non è il colera, ma solo una brutta polmonite. Sono sicuro che il nostro Paese supererà anche questo momento difficile, però le ripercussioni economiche ci saranno. Penso, ad esempio, al turismo e al settore delle crociere dove l'Italia gioca un ruolo fondamentale perché rappresenta una destinazione importantissima nel Mediterraneo. Se questa emergenza si risolverà presto, sono sicuro che saremo in grado di recuperare terreno entro l'estate. Ricordo che a perdere un turista straniero ci si mette un minuto, a riconquistarlo ci vogliono mesi”.

Gruppo d'Amico: oltre alle attività delle navi cisterna, gestite dalla società quotata d'Amico International Shipping (Dis), di cui lei è presidente e ceo, avete in pancia anche le attività Dry. Come stanno andando?

“Prima del Coronavirus la partenza sia sul dry che sull'oil non è stata negativa. Ora, però registriamo una maggiore sofferenza sul dry. Per quanto riguarda la nostra flotta tanker, stiamo coprendo le navi con dei Time Charter da 1 anno, 2 anni e 3 anni. Se riusciamo a chiudere un paio di cose, dovremmo arrivare all'80% di copertura per tutto il 2020. E questo ci metterebbe in grande tranquillità. Per quanto riguarda invece le navi product carrier il mercato non si sta comportando in maniera così negativa. Detto questo, il piano di investimenti da 750 milioni di dollari è stato ultimato a settembre con l'ultima delle 22 nuove navi prese in consegna. Sono navi che consumano il 30% in meno rispetto ai precedenti modelli, e sono già allineate all'Imo 2030”.

informazione pubblicitaria