

ARMATORI Il mercato dei noli è ritornato a crescere grazie al segmento delle merci solide, redditizio ma poco sostenibile. **D'Amico** vara un piano ad hoc

Gli eco-naviganti

di Nicola Capuzzo

Dopo anni di mare mosso, quando non in tempesta, la grande volatilità dei noli potrebbe lasciare spazio nel prossimo futuro a una nuova fase di stabilità che potrebbe riportare anche a risultati di redditività molto interessanti per le società armatoriali in diverse aree di business. Cesare d'Amico è al vertice del gruppo d'Amico Società di Navigazione ed è appena stato nominato amministratore delegato anche della società controllata d'Amico Dry. Gli abbiamo chiesto, in questa intervista, qual è il suo punto di vista sulle prospettive per il mercato dello shipping alle prese con un momento storico delicato e poi, in particolare, per il segmento di business rappresentato dalle navi che trasportano merci e rinfuse solide.

Domanda. A che punto è lo sviluppo della vostra flotta?

Risposta. Oggi la d'Amico Dry ha una flotta di 51 navi: 24 sono di proprietà e 27 a noleggio a lungo termine, di cui 21 con opzioni d'acquisto a nostro favore. Solo due di tutte queste navi non sono eco-design e per questo sono destinate alla dismissione. Abbiamo nei prossimi 6-7 anni la possibilità di esercitare opzioni d'acquisto su 21 navi a prezzi che già oggi sono interessanti ma che riteniamo in futuro lo saranno ancora di più. Ci aspettiamo una ripresa forte, che consenta di guardare al futuro con tranquillità, ottimismo, equilibrio e prudenza. Il 2020 è stato un anno di tempeste perfette ma ora il mare è tornato molto, molto calmo.

D. Per quali ragioni è così ottimista sull'andamento dei noli delle bulk carrier?

R. Ritengo ci siano diversi fattori per essere ottimisti. È vero che c'è stato un forte rallentamento dei nuovi ordini ai cantieri per navi da carico secco e in questo sta giocando un ruolo importante il tema dell'incertezza legata alle nuove tecnologie, all'abbattimento delle emissioni e alla propulsione navale del futuro. Ma stiamo lentamente uscendo dall'emergenza pandemica, e non dimentichiamo che senza il Covid-19 già il 2020 sarebbe stato già un anno di ottimi risultati. Aiuterà la ripresa del dry bulk anche il trasporto via

mare di container perché la scarsità di stiva e i noli elevati hanno innescato un ritorno di molti carichi al trasporto alla rinfusa (cellulosa, legname, prodotti agricoli, grano, soia e altre merceologie). Se, come credo, gli investimenti in nuove navi rimarranno contenuti, i prossimi potrebbero essere due anni di mercato forte e con maggiore stabilità. I fondamentali sono tutti molto positivi.

D. Per il futuro il vostro gruppo verso quale soluzione sta guardando in tema di propulsione navale fra ammoniac, idrogeno, Gnl ecc.?

R. In questo momento abbiamo lo sguardo aperto a 360° perché le varie soluzioni di cui si parla sono in continuo divenire. In particolare guardiamo



Cesare d'Amico

con interesse ai primi test disponibili con biocarburanti a emissioni zero e al dual fuel (gas naturale liquefatto) anche se sarebbe una soluzione transitoria a quanto pare. Riteniamo comunque che anche la propulsione tradizionale (derivata dalla raffinazione del petrolio, ndr) possa continuare a giocare un ruolo importante se applicata su navi eco-design, con linee di scafi particolari e con velocità di servizio moderate che consentano di ridurre i consumi. Queste potrebbero essere soluzioni valide per raggiungere gli obiettivi posti per abbattere le emissioni.

D. Assocarboni ha recentemente evidenziato la forte riduzione di traffici di carbone in Italia e in Europa. Discorso simile vale per il petrolio nel liquid bulk. Sono dati e trend che vi preoccupano visto che le vostre navi trasportano materie prime?

R. L'Italia, e in generale l'Europa, sta riducendo notevolmente le importazioni di carbone; d'al-

tronde la strategia di Enel è chiara da tempo e ovviamente impatta non solo sui numeri dell'Italia. In termini di rapporto tonnellate/miglia qualcosa, in peggio, potrebbe avvenire in futuro ma volumi importanti di materie prime continueranno a essere trasportati via mare soprattutto in Estremo Oriente e nel Sud-Est Asiatico dove stanno costruendo nuove centrali elettriche alimentate a carbone. Se guardiamo la Cina ogni anno consuma attualmente 5 miliardi di tonnellate di carbone, di cui circa 180 milioni vengono importate via mare.

D. In futuro la Cina ridurrà le importazioni o la propria produzione mineraria?

R. Noi riteniamo che per varie ragioni ridurranno soprattutto la produzione interna per cui non ci aspettiamo in generale un calo del trasporto marittimo di rinfuse solide, semmai forse un aumento. Così come crediamo che anche il costo più elevato del trasporto di container darà come detto una mano a rendere più conveniente per molte merceologie il trasporto via mare alla rinfusa.

D. Eolico offshore, Gnl, merci varie ed altro: state guardando a qualche specifica e ulteriore diversificazione?

R. Siamo sempre alla finestra per guardare a possibili nuovi progetti anche se nei due settori di business in cui operiamo. Per il trasporto marittimo delle rinfuse solide e liquide, non vediamo grandi stravolgimenti da qui a 20 anni. È vero che forse di petrolio se ne trasporterà di meno ma noi intanto ci occupiamo di prodotti raffinati e pensiamo che, oltre ai carburanti per autotrazione (sempre di più saranno le auto elettriche) per vari motivi la domanda di diesel, di jet fuel e di altre rinfuse liquide rimarrà sostenuta. In futuro potremmo guardare con interesse al trasporto di Gnl in Italia anche se è un'attività che richiede investimenti molto onerosi. Speriamo che nel Pnrr non ci siano solo contributi per il rinnovo di traghetti. Noi, tramite la nostra società Ishima, abbiamo garantito la sorveglianza sulla costruzione di oltre 200 nuove navi, sia nostre sia di armatori terzi, e fra queste ci sono state anche diverse Lng tanker. Per cui le competenze anche per quel settore non mancano» (riproduzione riservata)

