

# Paolo d'Amico rassicura sul rischio speculatori nel liquid bulk

“A preoccuparmi è semmai il ritorno all’armamento delle oil major, il mercato non ha bisogno di altre navi”

“Chi costruisce navi che diversi mesi prima della consegna hanno già un impiego commerciale a lungo termine a rate di nolo remunerative non si può certo definire uno speculatore”.

Inizia così la risposta di Paolo d'Amico, presidente di Confitarma e numero uno (insieme al cugino Cesare) dell'omonimo gruppo armatoriale, alle previsioni poco incoraggianti fatte da Ennio Palmesino

di Genoa Sea Tankers sul comparto liquid bulk ([S2S n.7/2013](#)). L'esperto broker genovese aveva detto che anche il segmento delle navi cisterna Medium Range per prodotti raffinati potrebbe vedere allontanarsi la ripresa a causa di un eccessivo ordinativo di navi nel 2012 (in pratica l'orderbook è raddoppiato in 11 mesi).

D'Amico concorda nel dire che “non c'è

bisogno di ordinare troppe navi, perché un'eccessiva corsa alle nuove costruzioni potrà ritardare il turnaround del mercato”. Quello che più preoccupa, semmai, è il ritorno all'armamento da parte di alcune oil major, in primis British Petroleum, che dopo le 13 navi ordinate a Natale, avrebbe adesso richiesto offerte a quattro costruttori sudcoreani per una serie fino a 30 navi cisterna Medium Range per

un valore di circa 1 miliardo di dollari. Inizialmente, la richiesta riguarda 10 petroliere da circa 50.000 tonnellate di portata con l'opzione di altre due serie di 10 unità ciascuna dello stesso tipo. La decisione della BP rispecchia quella della Shell, che ha recentemente scelto la via del noleggio a lungo termine fissando 20 petroliere da 52.000 tonnellate di portata ordinate da Sinokor Merchant Marine al cantiere Hyundai Mipo.

“Questo ritorno all'armamento da parte dei maggiori gruppi petroliferi non lo vedo bene, perché aggiungerà tonnellaggio a un'offerta di stiva già ampia” ammette d'Amico, precisando però che “le previsioni di ripresa per queste navi cisterna rimangono, dal momento che lo spostamento di centri di raffinazione dall'Europa e dagli USA verso il Medio Oriente inevitabilmente aumenterà il rapporto tonnellate/miglia”.

Dato questo contesto di mercato, il modo migliore per prepararsi all'attesa ripresa del mercato sembra essere il rinnovo della flotta approfittando degli attuali ottimi prezzi di mercato (il prezzo delle navi è ai minimi visti negli ultimi 15 anni) e consolidando i rapporti commerciali con i maggiori caricatori internazionali. “Per due delle sei navi cisterna che abbiamo in costruzione e che verranno consegnate nel 2014 e nel 2015 – prosegue Paolo d'Amico – abbiamo già firmato contratti di noleggio pluriennali (fra 3 e 5 esercizi) con un primario gruppo petrolifero internazionale a rate di nolo più che remunerative perché superiori a 15.000 dollari al giorno. I contratti di time charter per le altre quattro unità sono attualmente sotto negoziazione”. Dopo queste sei navi, d'Amico International Shipping sta già ragionando sull'opportunità di commissionarne altre sei perché le oil major vogliono solo navi giovani e le stringenti normative in tema di inquinamento impongono navi sempre più



Paolo d'Amico

pulite ed efficienti. I progetti di nuove navi eco-design commissionate da d'Amico al cantiere Hyundai Mipo vanno proprio in questa direzione perché, grazie alla forma dello scafo e all'efficienza propulsiva, ogni unità otterrà un risparmio di 6-7 tonnellate al giorno di carburante rispetto alla media della flotta esistente della stessa tipologia. Considerando il costo attuale di circa 650 dollari a tonnellate per il bunker navale significa quasi 5.000 dollari al giorno risparmiati da ogni nave.

Ecco perché, secondo Paolo d'Amico, bisogna fare dei chiari distinguo quando si parla di speculatori attivi nel business armatoriale. “Chi ordina navi a basso prezzo ma con un'ottica temporale dell'investimento di lungo periodo e con contratti commerciali remunerativi già in tasca non si può proprio dire che miri alla plusvalenza” chiosa il presidente degli armatori italiani, lasciandosi andare a qualche previsione sul futuro. “Archiviato un pessimo 2012, complicato anche dalle svalutazioni apportate al valore della flotta, il 2013 per il liquid bulk sarà certamente un anno migliore, ma io scommetto soprattutto su un cambio di ritmo dal 2014. La risalita del dry bulk richiederà forse più tempo ma sono meno pessimista rispetto a quanto sento dire in giro, perché un segmento di navi come le Handysize è addirittura in riduzione di flotta”.

Nicola Capuzzo