

Cesare d'Amico ai cantieri giapponesi: serve più flessibilità

L'armatore italiano esorta i costruttori nipponici ad una maggiore disponibilità verso le esigenze dei clienti

Cesare d'Amico sprona i cantieri navali giapponesi ad essere più flessibili: la qualità dei prodotti, da tutti riconosciuta, e la puntualità delle consegne non bastano più a tenere a distanza l'agguerrita concorrenza coreana e cinese, che grazie a prezzi competitivi, design innovativi e una perizia costruttiva in costante crescita, ha ormai colmato il gap con i rivali del Sol Levante.

Il CEO di d'Amico Società di Navigazione ha parlato ad una recente convention di settore, svoltasi ad Imabari, sottolineando come il maggiore costo delle navi costruite in Giappone – circa +15/20% rispetto ad analoghi prodotti realizzati in Cina o Corea - non sia più giustificato dalla seppur perdurante (almeno per ora) supremazia qualitativa: i giapponesi sono spesso restii a modificare i progetti in corso d'opera per timore di derogare alla proverbiale puntualità, ma talvolta durante la costruzione di una nave, procedimento che in media richiede alcuni anni, possono comparire sul mercato nuovi materiali o soluzioni tecnologiche che gli armatori vogliono inserire sulle loro future unità. Queste sono richieste che i cantieri del Sol Levante devono essere pronti a soddisfare,



Cesare d'Amico

se vogliono mantenersi competitivi sulla scena internazionale. Il livello qualitativo, infatti, si è ormai livellato verso l'alto, con i cinesi che, con particolare riferimento al comparto delle bulk carrier, realizzano oggi navi più che accettabili a prezzi molto vantaggiosi per gli armatori.

D'Amico ha poi argomentato che, mentre i cantieri cinesi e coreani, spesso grazie alla collaborazione con *engineering firm* occidentali, hanno saputo proporre ai loro clienti progetti in grado di coniugare maggiori capacità di carico con prestazioni ottimali dal punto di vista della riduzione dei consumi, le aziende navalmeccaniche giapponesi sono ancora affezionate a modelli di design navale ormai superati.

Su questo tema – ha ammesso l'armatore italiano – i cantieri nipponici hanno già fatto passi avanti rispetto al passato, assumendo come priorità l'efficienza energetica delle navi, questione che fino a non molto tempo fa era relegata in secondo piano, ma ciò che ancora manca è una più spiccata flessibilità durante tutto il processo produttivo: alla perfetta

organizzazione, grazie a cui un cantiere giapponese è in grado di comunicare con estrema precisione la data di consegna di una newbuilding con due anni di anticipo, va affiancata una più spiccata propensione ad adattarsi alle richieste e alle esigenze dei clienti.

D'Amico ha poi parlato del rapporto tra armatori giapponesi e noleggiatori stranieri: anche in questo caso i benefici che, storicamente, hanno portato molte compagnie occidentali a noleggiare navi di proprietà nipponica, ovvero la debolezza dello yen rispetto al dollaro e i bassi interessi sui finanziamenti, le opzioni d'acquisto sulle unità noleggiate e la dinamicità dei fondi di finanziamento locale, oggi non sono più tali: la moneta giapponese si è rafforzata, le opzioni d'acquisto, quando ancora esistenti, non sono più convenienti e gli istituti di credito sono diventati più restrittivi. È necessario quindi che anche gli armatori giapponesi si adattino ai cambiamenti, sperimentando nuove forme di collaborazione come joint-ventures con operatori esteri.

La situazione dei prossimi anni, infatti, non sarà facile, soprattutto nel mercato del dry bulk: l'*oversupply*, secondo Cesare d'Amico, è una prospettiva inevitabile. Nel 2011 e nel 2012 verranno consegnate navi per una capacità complessiva rispettivamente di 90 milioni e 70 milioni di dwt.

Questo ingente afflusso di nuovo tonnellaggio (in parte 'spinto' dalla facilità con cui le banche cinesi erogano prestiti agli armatori locali che ordinano nei cantieri statali), a cui si aggiunge un sensibile rallentamento della domanda di minerale di ferro da parte della Cina, porterà nel 2013 ad un calo dei noli causato dall'eccesso di offerta di capacità di trasporto sul mercato del *dry bulk*.

F.B.



Il legno canadese torna sulle bulker con d'Amico

Appena ritirata e subito impegnata: la Cielo di San Francisco, bulk carrier da 37.000 dwt recentemente consegnata a d'Amico di Navigazione dai cantieri coreani Hyundai Mipo insieme alla gemella Cielo di Dublino, è infatti stata noleggiata da un consorzio di produttori di legname canadesi, guidati dalla società West Fraser.

La newbuilding italiana è arrivata a Vancouver lo scorso 24 maggio e ripartirà proprio in questi giorni per il suo primo viaggio verso la Cina, carica dei preziosi tronchi provenienti dalle foreste della British Columbia. La Cielo di San Francisco effettuerà un totale di 7 viaggi nel 2011, trasportando complessivamente 175 milioni di *board feet* (circa 350.000 metri cubi) di legname canadese, il 3% delle intere esportazioni di questa materia prima dalla British Columbia verso la Repubblica Popolare.

I produttori canadesi, per esportare il legname, utilizzavano abitualmente i container giunti sulla coste nazionali carichi di beni di consumo, che una volta scaricati venivano riempiti nuovamente

per effettuare il percorso inverso con destinazione il Far East.

Dopo la crisi, però, i consumi sono calati e così le importazioni di prodotti finiti, congiuntura che ha reso difficile per le aziende canadesi reperire tutti i box necessari. Si è quindi deciso di 'tornare all'antico' e noleggiare una portarinfuse per compensare l'eventuale carenza di contenitori.

segue a pag.2

Una *second-hand* e quattro nuovi ordini

Il Gruppo d'Amico non si sta facendo scappare l'opportunità di approfittare delle interessanti occasioni che si presentano sul mercato. La società ha confermato di aver portato a termine in questi giorni (tramite la controllata d'Amico Società di Navigazione) l'acquisto della portacontainer CCNI Magallanes del 1996 da 1.700 teus di capacità (equipaggiata con 3 gru da 40 tonnellate di capacità) pagandola 12,5 milioni di dollari.

Questa nave, che verrà operata dalla controllata Damighreb nell'ambito della collaborazione con Maersk Line sulle linee di cabotaggio con il Marocco, entrerà in flotta a pochi giorni di distanza dall'arrivo di altre due unità (rinominate Cielo di Dublino e Cielo di San Francisco) prese in consegna dal cantiere coreano Hyundai Mipo dove sono in costruzione altre due unità simili (da 37.000 tonnellate di portata).

Ma non è tutto. Il piano d'investimenti avviato già nel 2010 dal Gruppo guidato dai cugini Cesare e Paolo d'Amico, si è arricchito nei giorni scorsi di due ulteriori ordini in Corea (sempre ai cantieri Hyundai Mipo) per tankers Medium Range da 51.600 tonnellate con consegna nel secondo semestre 2012 mentre al cantiere giapponese Sanoyas Hishino Meisho sono stati assegnati due ordini per navi bulkcarrier mini-Capesize da 120.000 tonnellate di portata con consegna prevista nel 2013. L'investimento complessivo per questo nuovo progetto di sviluppo della flotta supera abbondantemente i 300 milioni di dollari.