

# Shipping. L'ente di classifica Usa a Roma Gli armatori italiani vedono la ripresa grazie al know-how

Nonostante gli armatori italiani «in termini di espansione della flotta e di nuove costruzioni siano stati colpiti, come molti altri, dalle restrizioni sui finanziamenti del debito necessario per rinnovare le loro flotte, nonché dalla contrazione dei volumi di scambio, rimangono detentori di conoscenza, esperienza e competenza nello shipping. E nel momento in cui le condizioni generali del mercato miglioreranno, ci saranno nuove sorgenti di finanziamento e si apriranno per loro nuovi orizzonti nel commercio marittimo». A sostenerlo è Kirsi Tikka, vicepresidente esecutivo di Abs (American bureau of shipping), una delle più importanti e rigorose società di classifica al mondo, il cui Comitato nazionale italiano (presieduto da Cesare d'Amico) si riunisce oggi a Roma.

Dopo aver spezzato una lancia a favore dell'armamento italiano, Tikka fa un'analisi generale dello shipping affermando che, nonostante la situazione del mercato marittimo, in particolare per quanto riguarda i carichi secchi, sia poco felice, si percepiscono anche segnali positivi. «L'eccesso di capacità - sottolinea - rimane il problema più grande della flotta mondiale, aggravato dalla crisi finanziaria del 2008 e dall'evoluzione della situazione macroeconomica. Non vi è dubbio, però, che la domanda di commercio marittimo rimanga forte e così continuerà ad essere anche nel futuro. L'industria sta imparando a far fronte a un elevato grado di volatilità, a effetti a breve termine e all'incertezza sulla crescita della domanda. Ciononostante, in questi mercati depressi, si intravedono opportunità. E coloro che riusciranno a cavalcare questa tempesta e a pianificare il futuro

ne usciranno rafforzati e in una posizione di vantaggio».

Tikka ricorda, inoltre, che negli ultimi anni sono emerse normative, sia per le navi cisterna che per quelle dedicate ai carichi secchi, che «rappresentano un notevole potenziale incremento del capitale investito e dei costi operativi di esercizio». È dato che la regolamentazione «è sempre stata un driver per i mercati marittimi, a partire dal divieto di costruire cisterne monoscafo», tutto questo potrebbe portare «alcuni armatori a demolire il tonnellaggio più vecchio della loro flotta. Gli armatori non solo saranno portati a ope-

## NUOVI ORIZZONTI

Tikka (vicepresidente Abs): «Il settore sta imparando a far fronte a un elevato grado di volatilità e all'incertezza della domanda»

rare navi più nuove con maggiore potenziale di guadagno, ma riconosceranno che sarà più facile essere in conformità con i requisiti di classe e della bandiera, ma anche con i controlli dei port State (quelli svolti dalle capitanerie dei diversi Stati, ndr)».

Secondo Tikka, dunque, le nuove navi dovranno essere per forza all'avanguardia: eco-ship. «Un armatore - dice - che considerasse oggi una nuova costruzione guarderebbe ad una vita operativa di 15-20 anni e opterebbe pertanto per una nave con la maggiore efficienza energetica possibile. I progetti moderni e le navi nel futuro dovranno essere flessibili e risultare efficienti dal punto di vista economico per diverse condizioni di mercato».

R.d.f.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

