

**Carichi secchi.** Primi segnali di ripresa

# Dopo anni di noli in calo frena l'eccesso di stiva

Dopo anni in cui il mercato del trasporto marittimo, in particolare quello delle navi per il trasporto dei carichi secchi (dry bulk), ha sofferto per un eccesso di stiva determinato sia dalla difficile situazione dell'economia a livello mondiale, sia dalla corsa agli ordini di nuove navi che ha caratterizzato le scelte degli armatori negli ultimi anni, ora sembra prefigurarsi un'inversione di tendenza.

A rilevarlo è Cesare d'Amico, alla guida, con il cugino Paolo, del gruppo omonimo, che opera sia nel comparto del dry (80 navi) che in quello delle tanker (50 navi).

«Le previsioni internazionali - afferma l'armatore - dicono che il 30% delle navi (dry bulk, ndr) in ordine sarà cancellato o postposto. Io credo che si arriverà al 40%. E se il ritmo di demolizioni prosegue alla velocità dei primi mesi dell'anno e la crescita mondiale, oggi intorno al 3%, avrà un incremento ulteriore, vicino al 2%, allora avremo uno scenario favorevole. Con una crescita della flotta già quest'anno negativa o sostanzialmente uguale a zero (cioè con le navi in consegna pari a quelle cancellate o demolite, ndr) e l'anno prossimo sicuramente negativa».

Il che significa, prosegue d'Amico, «che forse a fine 2017 si potrebbe cominciare a vedere noli strutturalmente più profittevoli, considerando anche che dobbiamo colmare il gap tra l'attuale utilizzo all'84% della flotta esistente e il numero magico del 90%, che è quello che consente di avere noli indu-

strialmente remunerativi».

Questo, come si è detto, vale per il settore carichi secchi, mentre le navi cisterna afferma d'Amico «hanno sostanzialmente una buona redditività e la manterranno nel 2016 e 2017. In ogni caso, chi ha più navi e più organizzazione ha anche un vantaggio competitivo enorme. Se hai know-how ti cercano e ti pagano».

Riguardo, poi alla scelta, fatta dal suo gruppo al pari di altri, di acquistare eco-ship, cioè navi ad alta tecnologia con bassi consumi ed emissioni, nel momento in cui il

## TREND POSITIVO

**D'Amico:** «Già da quest'anno la crescita della flotta dry bulk potrebbe essere uguale a zero e a fine 2017 ci aspettiamo noli più profittevoli»

prezzo del carburante era alle stelle, d'Amico la difende. Nonostante il successivo abbassamento del costo del fuel, che ne ha fatto scendere il valore. «Si tratta di navi - afferma - comunque commercialmente molto valide, con una portata maggiore delle unità più datate. È chiaro che in questo momento soffrono perché valgono meno di quando sono state comprate. Ma nell'arco della vita della nave riacquisteranno valore. Avere unità in ordine e con un sistema tecnologico avanzato, anche sotto il profilo della gestione della nave, è un fattore premiante».

**R.d.F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

