

SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Sei in Home » Shipping » d'Amico vede una solida ripresa del dry bulk nel 2018

31/10/17 17:42

Shipping

d'Amico vede una solida ripresa del dry bulk nel 2018

Demolizioni e crescita economia mondiale sono le condizioni che stabilizzeranno il mercato, e il gruppo romano si appresta a completare il rinnovamento della flotta per cogliere le nuove opportunità



Il sensibile incremento dei traffici di carbone e minerale di ferro, trainato dalla ritrovata vivacità dell'economia cinese, unito al superamento della condizione di oversupply dovuta all'alto livello di demolizioni, consentiranno al mercato delle navi dry bulk di trarre una ripresa solida e stabile durante il 2018.

Sono queste le previsioni del gruppo d'Amico, che nel comparto delle rinfuse secche opera tramite la controllata d'Amico Dry e che nei prossimi mesi porterà a termine il proprio programma di rinnovamento della flotta di bulk carrier, attualmente

costituita – si legge nella relazione d'esercizio 2016 del gruppo – da 29 unità di proprietà, 21 navi a noleggio di lungo termine e 10 navi a noleggio di breve termine.

E' innanzitutto giunto a termine il rapporto, non privo di inconvenienti, con il cantiere cinese Yangfan, che a causa di una serie di difficoltà interne non era riuscito a rispettare tempistiche e standard qualitativi in relazione alla serie di 7 unità Supramax da 64.000 dwt di portata commissionate dal gruppo d'Amico a più riprese tra il 2013 e il 2014: "Delle 7 navi ordinate, due erano state commissionate per società terze, e 5 per il gruppo d'Amico. Per quanto riguarda le nostre 5, la società ha rifiutato di prendere in consegna le prime 2 a causa di problemi tecnici – spiega a *Ship2Shore* Cesare d'Amico, vertice, insieme al cugino Paolo, del gruppo armatoriale romano – e sulla vicenda è in corso un arbitrato". In relazione invece alle altre 3 navi, "gli ordini sono stati tutti cancellati senza il pagamento di penali. Gli anticipi già versati sono andati a compensazione di quanto dovuto per la costruzione, che avevamo commissionato allo stesso cantiere, di 11 bulker Handysize da 39.000 dwt, tutte già prese in consegna e attualmente operative".

A questo punto d'Amico non ha più navi in costruzione presso Yangfan, mentre 4 nuove unità sono in fase di completamento dal cantiere giapponese Oshima. Si tratta di due rinfusiere da 60.000 dwt, in consegna entro la fine di quest'anno, e due Post-Panamax da 87.000 dwt che arriveranno invece nella seconda metà del 2018: "Su queste

ultime due navi, in particolare, puntiamo molto. Si tratta di mezzi con un size particolarmente appetibile sul mercato in ragione della grande flessibilità operativa, e debutteranno con un ottimo timing, ovvero in un momento in cui, riteniamo, i noli avranno raggiunto livelli decisamente soddisfacenti, anche in rapporto al costo di acquisto di queste unità”.

Secondo d'Amico, infatti, il settore delle rinfuse secche ha finalmente imboccato la via di una ripresa solida e, presumibilmente, duratura: “I noli sono già buoni, diciamo che sono tornati a cinque cifre, e l'eccesso di stiva che ha afflitto il segmento per anni sembra ormai superato, grazie all'elevato livello delle demolizioni. Ma, come già espresso in passato, ritengo che l'unica condizione che poteva realmente risollevarlo il mercato fosse una ripresa economica generale, che finalmente si sta realizzando”. Non solo, prosegue l'armatore romano, “la Cina è tornata ad importare massicciamente sia carbone che minerale di ferro, ma anche sui traffici transatlantici i volumi stanno costantemente crescendo, e prevediamo un buon andamento della prossima stagione delle granaglie. L'incremento degli scambi sulle tradizionali direttrici del dry bulk sosterrà i noli, che potranno restare volatili per un certo periodo, ma si stabilizzeranno progressivamente su livelli soddisfacenti”.

Obiettivo che dovrebbe essere al sicuro dalla minaccia di un nuovo eccesso di stiva: “A meno di nuovi picchi delle rate giornaliere, che però ritengo poco probabili – aggiunge infatti d'Amico – non vedo il rischio di un'ulteriore ondata di ordini ai cantieri, come successo nel recente passato, né di operazioni speculative da parte degli operatori finanziari”.

Con queste premesse, sembra giunto il momento di rimodulare il mix di impieghi, tra spot e time charter: “Negli ultimi anni molte delle nostre rinfusiere sono state operate tramite un pool gestito direttamente dal gruppo d'Amico, che comprendeva anche navi di altri armatori, e per fortuna non abbiamo fissato noleggi di lungo periodo nel 2016, quando i noli erano decisamente bassi. Ora che invece i valori sono in crescita, è probabile che aumenterà la quota di unità impegnate con questa tipologia di contratto”.

Infine le uscite dalla flotta, che proseguono per mantenere bassa l'età media: “Nei prossimi mesi venderemo almeno due o tre navi, e per una di esse è già stato raggiunto un accordo per un charter-back a condizioni vantaggiose (soluzione peraltro già sperimentata con soddisfazione da d'Amico nel ramo liquid bulk)”, conclude infatti Cesare d'Amico, che nei giorni scorsi è anche stato eletto all'unanimità presidente dello Standard P&I Club, di cui ricopriva già la carica di vicepresidente.

Francesco Bottino