

Finalmente un armatore italiano a dirigere un P&I Club davvero sopra lo Standard medio

Prima uscita pubblica, al party natalizio del Museo del Mare, per Cesare d'Amico in qualità di Chairman del prestigioso club mutualistico britannico, tra i leader del comparto assicurativo mondiale

Genova – È insolito vedere un armatore che ama poco la ribalta, solitamente assai posato e dal sorriso piuttosto raro e che parla chiaro (quasi alla genovese nel famoso proverbio) come Cesare d'Amico, parlare con malcelato orgoglio del proprio fresco *achievement*.

Da poco più di un mese l'armatore romano (e di origine familiare salernitana) è stato nominato, all'unanimità – ma il percorso era in pratica precostituito, essendo in precedenza Vice Chairman – nuovo Chairman (per il prossimo triennio, succedendo a Rod Jones) dello Standard Club, certamente uno dei più prestigiosi P&I (Protection and Indemnity) Club a livello internazionale, e con un seguito cospicuo anche in Italia, dove conta parecchi armatori clienti.

E se l'investitura ricevuta a fine ottobre all'assemblea di Hong Kong potrebbe a qualcuno sembrare dunque quasi un atto dovuto per chi già era al vertice associativo, come capita in alcune altre associazioni di categoria, non per questo minore è il valore dell'*appointment*.

Anche perché in quasi un centinaio di anni di vita del club mutualistico britannico, fondato nel 1930 e planato sul mercato tricolore una ventina di anni dopo, si tratta della prima volta assoluta che un armatore del BelPaese viene chiamato ad un compito così ambito ed al contempo oneroso.

E certamente Cesare d'Amico, dall'alto del suo ben noto pragmatismo, ha tutte le intenzioni di prendere l'incarico tutt'altro che a cuor leggero, come conferma durante una chiacchierata sollecitata in occasione del Christmas Party tenuto dallo Standard al Museo del Mare di Genova.

“Una location ideale per radunare i nostri amici armatori italiani e tutto il cluster

nazionale (agenti, broker, compagnie, avvocati, periti ecc.) con cui collaboriamo con grande soddisfazione, a coronamento di un anno, il 2017, risultato molto positivo per noi, con un *underwriting* stabile e risultati eccellenti che ci hanno permesso di restituire un 5% dei premi a tutti i membri” esordisce il Chief Executive Jeremy Grose al microfono dall'alto del ponte di comando rea-



Cesare d'Amico e Jeremy Grose



Cesare d'Amico e Jeremy Grose

lizzato nella Sala degli Armatori, prima di cedere la parola proprio a d'Amico, che sta al suo fianco in trepida attesa di poter testimoniare il proprio legittimo compiacimento, seppure sempre col suo tono pacato e con lo stile flemmatico che sempre lo contraddistingue.

“Sono oltremodo onorato di prendere una posizione che innanzitutto lusinga il nostro Paese; l'Italia contribuisce a circa il 7% della membership totale, e in assoluto credo di non sbagliare nel dire che lo Standard è il club più italiano, per partecipazione, tra tutti i P&I internazionali, grazie anche al fatto che i nostri colleghi gli sono rimasti fedeli: Coeletrici, Grimaldi per una parte della flotta, Peppino D'Amato, Luigi D'Amato, Saipem (che contribuisce fortemente al monte dei premi, Moby e – se vogliamo considerarla come italiana – anche Scorpio.

Gli obiettivi del club sono sempre con-

fermati, anno per anno: grande professionalità, attenzione, flessibilità, responsabilità e vero senso di mutualità, che è il principio alla base dei P&I. Lo scopo è supportare i suoi membri, ed io come tale me ne sono reso conto nel corso degli anni.

Dobbiamo anche ringraziare Charles Taylor per il lavoro svolto come agenti” ha concluso il saluto all'audience d'Amico, che a margine dell'evento ha sviluppato alcune considerazioni a *Ship2Shore*.

“Il mio coinvolgimento al vertice dello Standard? È capitato quasi naturalmente alla scomparsa di zio Antonio, occorsa

nel 2005 (*in realtà nel 2002, ndr*), rimpiazzarlo nel Board di 27 membri, in cui lui – per tre volte presidente di Confitarma - si è sempre reso molto disponibile. Ed anche io intendo dedicarmi molto da vicino, avendo già profuso parecchio impegno nel tempo; ci sono molti confronti con gli enti regolatori, dunque non è certo un incarico da prendere a cuore leggero, essendo diversi i comitati in cui si articola l'attività”.

Nel suo ruolo di Chairman, sarà supportato dai vice presidenti Nicolas Hadjiannou (Alassia Newships Management) ed Erik Johnsen (Seaocean Carriers).

A differenza di altri club, che forse curano più l'immagine, lo Standard lavora molto dietro le quinte, ma non per questo non effettua un'azione di proselitismo. “Il marketing per acquisire nuovi membri è certo importante,



Lo staff dello Standard Club al Museo del Mare

segue da pag.21

ma noi tendiamo più alla qualità, che non alla quantità; non a caso quello in procinto di chiudersi è stato una grande anno, che ha permesso di creare molta riserva” chiarisce l’armatore, che non ha peraltro tutte le navi iscritte a questo club; dello Standard fanno parte tutte le rinfusiere del gruppo d’Amico ed anche alcune tankers, mentre la maggior parte della tankers fa capo al Britannia. “Oggi contiamo sul rating ‘A’ di Standard and Poor’s e abbiamo un ritorno sugli investimenti del 3%, così risultando un’eccellenza mondiale in grado di offrire servizi di livello elevatissimo;

dunque intendiamo continuare a crescere come soci ma anche nel livello dell’offerta”. Nel ranking internazionale lo Standard è il quarto P&I club al mondo e gestisce il 10% del mercato assicurativo internazionale e assorbendo premi per 350 milioni di dollari, con riserve di 430 milioni. Al Club riferisce una rete di 650 corrispondenti in 130 Paesi col compito di monitorare e assistere una flotta di 130 milioni di GT. L’11% della flotta assicurata è greca, l’8% giapponese; il 33% del naviglio è formato da tankers, il

28% da portacontainer e general cargo, il 23% da bulk carriers.

Interpellato, doverosamente, sulle possibilità di un rientro in Confitarma, d’Amico se la cava con una frase sibillina, citazione cinematografica: “Mai dire mai, nella vita”. Ma senza porre condizioni, almeno apparentemente, per ritornare nella ‘casa degli armatori’. “Se sono disponibile per la presidenza dell’associazione? Non posso rispondere alla stessa maniera, ma è un discorso da non liquidare in una battuta” conclude l’armatore di Roma.

Angelo Scorza

CANTIERI

07/12/2017

Fincantieri vara a Marghera la Nieuw Statendam

La nave di Holland America Line, seconda unità della classe Pinnacle, sarà consegnata nell’autunno 2018

Ha preso il mare oggi, nello stabilimento Fincantieri di Marghera, la Nieuw Statendam, nave da crociera da 99.500 tonnellate di stazza lorda destinata a entrare nella flotta del brand del gruppo Carnival Holland America Line.

Il momento del varo è stato preceduto dalla tradizionale *coin ceremony*, a cui hanno preso parte, fra gli altri, l’Executive Vice President for Fleet Operations di Holland Keith Taylor e per Fincantieri Antonio Quintano, direttore dello stabilimento.

Lunga quasi 300 metri e in grado di ospitare fino a 2.660 passeggeri in oltre 1.300 cabine, la Nieuw Statendam è la seconda unità di classe Pinnacle dopo la Koningsdam – anch’essa realizzata a Marghera e presa in consegna da HAL nel

2016 – e finirà nelle mani dell’armatore nell’autunno 2018, dopo il completamento dell’allestimento degli interni. Il design, sempre improntato allo stile contemporaneo che caratterizza le navi del brand, sarà curato dai designer Adam D. Tihany e dall’architetto e designer Bjorn Storbraaten.

A seguire sarà la volta di una terza unità della stessa classe Pinnacle, al momento ancora senza nome, [commissionata da Holland all’inizio del 2017](#): anch’essa costruita nello stabilimento lagunare, sarà ricevuta dalla compagnia nel 2021. Compresa questa terza nave, sono fino ad oggi 17 le *cruiseship* commissionate da Holland America Line al gruppo navalmeccanico italiano.

