

# «Shipping, caos per le nuove benzine: servirà tempo»



**PAOLO D'AMICO**  
Intertanko  
raggruppata 204  
membri,  
appartenenti  
a 40 Paesi

## INTERVISTA

### PAOLO D'AMICO

Il primo italiano a presiedere l'associazione degli armatori Intertanko

#### Raoul de Forcade

Le nuove normative per i carburanti a basso contenuto di zolfo creeranno caos nel mondo dello shipping «ma il mercato del bunker si riequilibrerà nell'arco di un paio d'anni». Ne è convinto Paolo D'Amico, il primo italiano, dalla fondazione di Intertanko avvenuta nel 1970, a sedere alla guida dell'associazione internazionale degli armatori indipendenti di navi cisterna. La compagine raggruppa 204 membri, appartenenti a 40 Paesi, che gestiscono 3.976 unità, per 353 milioni di tonnellate di portata lorda. D'Amico, nominato presidente dell'associazione nei giorni scorsi, è amministratore delegato della Dis (D'Amico international shipping).

**Lei assume questo incarico in un momento in cui i noli delle navi cisterna sono bassi e il settore si prepara ad affrontare una dura prova: le nuove norme Imo 2020 sulle emissioni zolfo. Quali sono i suoi obiettivi?**

Gli obiettivi sono quelli fissati, appunto, dall'International maritime organization: dal gennaio 2020 le navi dovranno utilizzare carburanti con contenuto di zolfo massimo dello 0,5%, oppure acquistarlo al 3,5% per poi abbattere le emissioni in eccesso con scrubber (sistemi di purificazione, ndr) montati a bordo. Questa norma rappresenta un punto interrogativo per tutto il sistema armatoriale: è l'appuntamento più complesso che abbiamo. Perché ci sarà un aumen-

to del costo del bunker, per chi non ha gli scrubber, e non è ancora chiara la disponibilità di questi carburanti e neppure, quando fossero realizzati attraverso blending messi a punto da produttori esterni ai grandi gruppi petroliferi, la loro affidabilità.

**Il settore per quanto ne risentirà?**  
Sono convinto che ci sarà un riequilibrio del mercato dei carburanti nell'arco di un paio d'anni. Questo avverrà non appena si sarà definita la domanda del bunker allo 0,5%. Certo, all'inizio ci sarà un momento di grandissima confusione e di inefficienza; qualche nave magari andrà in blackout col nuovo bunker. E la nostra missione, come Intertanko, sarà assistere anche in questo gli armatori associati. Poi le cose si sistemeranno.

**Tutto questo si profila in un momento in cui i noli delle navi cisterna sono bassi. E' preoccupato?**

In realtà, per il settore, la norma Imo 2020 dovrebbe migliorare la situazione. Per i nuovi carburanti, infatti, pensiamo si dovrà lavorare più crude oil di quanto si fa adesso. Inoltre il bunker allo 0,5% deve essere distribuito nel mondo. Le navi saranno impegnate a fare questa distribuzione e ci sarà anche un maggior uso del diesel. Prevediamo quindi un potenziale aumento della domanda di tanker e lo vediamo come un momento positivo.

**Ma in questo momento come sta andando il mercato?**

Che la situazione oggi sia difficile non c'è dubbio, ma già ora stiamo assistendo a un miglioramento dei volumi di trasporto del crudo. E ci aspettiamo, come normalmente accade, che il miglioramento arrivi a cascata anche sul prodotto raffinato. La nuova norma Imo, come ho detto, partirà a gennaio del 2020. Ma gli approvvigionamenti di nuovo carburante dovranno avvenire già dalla seconda metà del 2019. Mi auguro, comunque, una

crescita dei noli a partire dalla prima metà del prossimo anno.

**La sua azienda che scelte ha fatto sul bunker?**

Dis ha fatto, negli ultimi anni, un piano di investimenti da 750 milioni che ha portato al rinnovamento della flotta con 22 nuove navi, le ultime due delle quali ci devono essere consegnate a inizio 2019. Si tratta di ecoship che consumano molto meno di quelle tradizionali e ci consentiranno di compensare l'aumento del costo del carburante.

**La Dis, di cui era presidente ed è appena stato nominato ad, ha chiuso con un risultato netto in perdita di 41,2 milioni. Come vede il futuro?**

I risultati sono determinati da un mercato balordo. Basta osservare le trimestrali di altre società quotate e si vede che siamo tutti nella stessa barca. Ma, come ho detto, anche se non mi piace ipotizzare il futuro, il mercato dovrebbe riprendersi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

