

SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI



LA LOGISTICA
"COSTITUZIONE MATERIALE" DEL NUOVO MONDO
L'ITALIA NELLE MAPPE DEL FUTURO

ROMA, 13 NOVEMBRE 2019

Sei in Home » Shipping » Cesare d'Amico: "Sarebbe meglio se tutte le navi andassero a marine gasoil"

22/10/19 22:35

Shipping

Cesare d'Amico: "Sarebbe meglio se tutte le navi andassero a marine gasoil"

L'esperto armatore romano a confronto con altri esponenti di spicco del mercato dry bulk al Maritime CEO Forum di Monaco



Cesare d'Amico al Maritime CEO Forum di Monaco

Montecarlo (Principato di Monaco) – "Sarebbe stato meglio se dal 1 gennaio 2020 tutti avessero deciso di utilizzare il marine gasoil per le proprie navi. Invece gli armatori saranno la parte debole sul mercato e ne usciranno male" (rispetto agli altri player di mercato). Questo è uno dei concetti più significativi espressi da Cesare d'Amico, amministratore delegato della d'Amico Società di Navigazione, durante il suo intervento sul futuro del mercato dry bulk andato in scena al primo Maritime CEO Forum di Montecarlo. L'armatore romano, così come gli altri colleghi presenti all'evento, ha avuto un giudizio critico sull'operato del regolatore (l'IMO) reo di aver imposto un limite alle emissioni di zolfo (0,5% con il Low Sulphur Cap) difficilmente ottenibile se non con investimenti onerosi e scelte difficili da prendere. "Per la seconda volta dall'incidente della Exxon Valdez (che aveva portato all'obbligo del doppio scafo sulle navi portarinfuse

liquide, ndr), i politici hanno imposto nuove regole a un settore che non conoscono bene. Ci sono aziende che ancora sperano che l'entrata in vigore della norma possa essere posticipata, molte società non sono ancora pronte ad affrontare questo cambiamento e chi non sarà preparato rischia di avere problemi seri. Certamente sarà *challenging*".

John Michael Radziwill, amministratore delegato di Godbulk, è tornato a chiedere un rallentamento generalizzato della velocità di servizio delle navi cargo che, oltre a diminuire l'inquinamento ambientale, contribuirebbe a ridurre l'offerta di stiva sul mercato e dunque a spingere verso l'alto i noli. "Macron è un amico dello shipping e dell'ambiente" ha affermato il dinamico armatore monegasco riferendosi alle azioni avviate dalla Francia per limitare l'impatto ambientale dello shipping. Danilo Fumarola, numero uno di Gestion Maritime, si è addirittura spinto a chiedere "un limite imposto per legge alla velocità di servizio delle navi".

Tornando a d'Amico, l'esperto armatore italiano è parso solo cautamente ottimista sulle prospettive di crescita del dry bulk nel 2020: "Sono cauto sul prossimo anno perché sarà molto il tonnellaggio in arrivo sul mercato, maggiore rispetto a quest'anno, e l'andamento dell'economia non è particolarmente incoraggiante. Oltre a ciò c'è l'incognita Imo 2020 che si deve ancora capire che impatto avrà sul mercato". Nel lungo termine, comunque, l'amministratore delegato del Gruppo d'Amico di Navigazione, ritiene

che "il dry bulk sarà contraddistinto da una minore volatilità", anche se ha ammesso che "oggi è più difficile avere una visione di medio e lungo termine per pensare a nuovi investimenti futuri. Tutti guardano con preoccupazione a quale sarà la prossima invenzione con cui dovremo fare i conti dopo gli scrubber".

Nicola Capuzzo

©Ship2Shore - Privacy Policy - VAT nr. 01477140998 – All rights reserved | ISSN: 2499-8761