

**CESARE D'AMICO** L'armatore prende la guida della divisione dry del gruppo: «Il mercato crescerà ancora per due anni»

## «La logistica dei container sta soffrendo Il carico secco è l'alternativa più efficiente»

### L'INTERVISTA

Simone Gallotti / GENOVA

**L**e circostanze sono a due facce, come peraltro accade spesso nello shipping. Cesare d'Amico ha preso il timone della divisione dry (il carico secco) della compagnia di famiglia a due mesi dalla scomparsa di Lucio Bonaso, storico manager del gruppo che d'Amico ha deciso di sostituire: «Un grande dirigente, figura importantissima per il settore». Anche grazie lui oggi d'Amico è in grado di approfittare di «questo momento molto positivo, come non accadeva da tempo». **Ne approfitterete espandendo la flotta?**

«Oggi gestiamo circa 50 navi, di cui 24 di proprietà. Nel corso dell'anno venderemo le ultime due unità un po' meno ecologiche: sono state costruite nel 2012, ma non sono in linea con le ultime regolamentazioni ambientali. Il mercato è positivo e così abbiamo preferito vendere quelle due navi per avere a disposizione una flotta interamente "eco". Oltre a quelle di proprietà, abbiamo anche circa 20 opzioni di acquisto che potremmo esercitare nell'arco dei prossimi 5,6,7 anni. Ribadisco: è un'opzione, ma alcune navi già oggi sono a

prezzi interessanti».

### Comprare navi nuove conviene?

«Sinceramente: se la ordinassi oggi me la consegnerebbero nel 2023 o addirittura nel 2024. E avrebbe persino le stesse caratteristiche di una nave costruita dal 2015 in poi. Perché dovrei giocarmi questa incertezza di due anni, quando posso avere la sicurezza di pagare meno una nave e sfruttarne subito la redditività?»

### A proposito: il mercato del carico secco sta andando fortissimo...

«La pandemia ha ritardato la ripresa di un anno. Siamo entrati ora forse in un *superciclo*, anche se ne preferirei uno *normale*, forte ma con poca volatilità e molta stabilità per programmare gli investimenti e guardare con fiducia al futuro a medio termine».

### Gli indici ora sono ai massimi da 10 anni. Quanto durerà questo momento?

«In passato sono sempre stato prudente sulle previsioni, oggi invece guardo al futuro con ottimismo per il medio-lungo periodo. Però la ripresa forte e consolidata in Europa ancora non c'è. Grazie agli stimoli degli Stati e alla grande liquidità, sicuramente ci sarà un forte aiuto per tenere alta la domanda e per un continuo sviluppo dei traffici per i prossimi anni. I numeri di

crescita ci saranno per i prossimi 2 anni. E poi c'è un altro fattore: adesso le banche prestano maggiore prudenza nei finanziamenti agli ordini speculativi. Non mi riferisco solo a quelli senza impiego della nave, ma soprattutto a quelli firmati da entità finanziarie che non conoscono il mestiere».

### Di chi si tratta?

«Sono soprattutto fondi che negli anni passati sono stati anche tra i responsabili della crisi dello shipping. Poi sono scappati lasciando l'industria disastrosa. Ma ora ci sarà ulteriore pulizia: molti fondi venderanno le navi per rientrare delle perdite o fare qualche profitto».

### Perché questo momento positivo durerà almeno due anni?

«Perché gli ordini per nuove navi portarinfuse sono estremamente ridotti. Arriverà nei prossimi due anni un numero trascurabile di nuove unità e i cantieri sono stati riempiti con contratti per portacontainer, petroliere e gasiere. Quindi oggi chi volesse ordinare le bulk carrier avrebbe possibilità ridotte, forse nulle. E poi pesa l'incertezza sulla propulsione dei prossimi 20 anni. Ancora troppe opzioni sul tavolo e anche questo frena la corsa agli ordini».

### E poi la pandemia...

«L'effetto è stato devastante

sul mercato già in crisi. Il 2020 è stato un anno orribile. Poi però c'è stata la ripresa violenta comandata dalla Cina e dal Sud asiatico che si è sovrapposta alla crisi della "perfetta" catena logistica dei container. Una parte di quelli che avevano spedito la merce con i contenitori si è trovata all'improvviso a dover riconsiderare questa modalità, tornando al più tradizionale trasporto via break bulk. Così improvvisamente c'è stata una grande richiesta di naviglio. Molti torneranno al bulk, anche perché le infrastrutture ci sono. Lo sa che a Los Angeles le portacontainer sono ferme in rada da settimane? È tutto congestionato e Suez non c'entra niente. Con i noli attuali dei container vale più la spedizione che la merce trasportata...».

### Quale impatto dalla transizione industriale?

«Sicuramente da questa parte del mondo arriverà meno carbone. È fuori di dubbio. Ma nel Sud est asiatico la domanda di carbone crescerà, con le nuove centrali in costruzione in Cina, Indonesia, Vietnam e Giappone».

### Tornerà a guidare un'associazione di settore?

«Mai dire mai. Però serve tempo, oltre al resto. E in Confitarma Mario Mattioli sta facendo un gran lavoro. Certo servirebbe maggiore attenzione da parte della politica».—





**CESARE D'AMICO**  
AMMINISTRATORE DELEGATO  
DI D'AMICO DRY

«Oggi con i noli  
dei contenitori  
così alti, il costo  
del viaggio vale più  
della merce  
trasportata a bordo»