

CESARE D'AMICO L'armatore prepara l'ingresso nel settore
«Trattative in corso, la prima unità pronta nell'arco di 25-28 mesi»

«Pronti a trasportare gas Navi di bandiera italiana per rifornire il Paese»

IL COLLOQUIO

Alberto Quarati / GENOVA

All'ingresso nel settore del Gnl, gli armatori Cesare e Paolo d'Amico ci pensavano da diverso tempo, almeno da quando si stava concretizzando una filiera italiana del gas naturale liquefatto, con l'entrata in servizio del rigassificatore Olt a Livorno o con i progetti di metanizzazione della Sardegna.

L'invasione russa in Ucraina deve aver accelerato gli eventi, tanto che ora ci sono trattative con un cantiere dell'Estremo Oriente. Il principale gruppo italiano specializzato nel trasporto di rinfuse liquide e secche (50 navi di proprietà, circa 110 quelle gestite) potrebbe presto siglare l'accordo. Il progetto di questa terza linea di business per d'Amico si sta concretizzan-



CESARE D'AMICO
AMMINISTRATORE DELEGATO
D'AMICO SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE

«Una flotta di Stato per portare il Gnl nella Penisola? Più utile forse un ruolo di garanzia in una partnership»

ne le parole: «Noi, al solito - dice l'armatore - ci siamo mossi senza troppi proclami. Come abbiamo fatto sin dal 2010, quando abbiamo costituito un "Department Monitoring System" per ottimizzazione consumi ed emissioni, che poi in breve tempo sono diventati i temi ambientali. Queste azioni hanno compor-

do in un momento in cui l'Italia, attraverso l'acquisto dei rigassificatori galleggianti da parte della Snam, sta provando a diversificare l'approvvigionamento del gas, riducendo le forniture via metanodotto dalla Russia e aumentando quelle via mare da Qatar, Mozambico e Nord Africa.

Cesare d'Amico misura be-

tato massicci investimenti che ci permettono oggi di avere una flotta in linea con tutti gli obiettivi richiesti all'armamento sino al 2030. Andrei però cauto nel sostenere che sia necessaria una flotta pubblica per l'approvvigionamento del gas all'Italia».

Il riferimento è alla proposta lanciata da Stefano Messina, presidente di Assarmatori: una flotta pubblica o pubblico-privata per gestire l'approvvigionamento di Gnl all'Italia: «Questo - ragiona d'Amico - credo che sia un settore per il quale è auspicabile una partnership dove il pubblico sia presente con un ruolo di garanzia, ma più importante ancora è che i soggetti che si occuperanno dell'approvvigionamento di Gnl, quindi oltre alla Snam, l'Eni e l'Enel, rendano i progetti industriali di lungo periodo sostenibili per tutti. In questo un ruolo molto importante lo avranno gli istituti di credito».

E d'Amico non lo dice apertamente, ma l'azienda sembra essere già pronta: «Non ci si improvvisa armatori del gas. Servono rapporti consolidati con i grandi gruppi dell'energia - Eni, Enel e poi per esempio Shell o Exxon. Inoltre, solo se si hanno da tempo buoni rapporti con i pochi cantieri asiatici che realizzano queste navi, ma di qualità - penso soprattutto alla Corea del Sud e Giappone - si viene considerati all'altezza di poter siglare un ordine di questo genere».

L'interesse è quello di esor-

dire nel settore, e poi crescere. L'attenzione è forte sul Mediterraneo e quindi per una nave idonea a dimensioni per questo traffico. «Certamente - aggiunge d'Amico - la bandiera sarà italiana: e anche sotto il profilo del personale, questo dovrà essere formato al fine di navigare nelle migliori condizioni di sicurezza. Anche da questo punto di vista, possiamo dire che arriviamo da lontano: dal 2015, con la nostra società di gestione tecnica a Singapore, la Ishima, abbiamo sorvegliato la costruzione di una ventina di navi per il trasporto di Gnl e Gpl. Parliamo comunque - dice d'Amico - di un investimento di non brevissimo termine: le gasiere presentano particolari complessità costruttive. Dal momento dell'ordine, possono passare e dai 25 ai 28 mesi perché l'unità possa essere consegnata». Un interesse anche per

Il gruppo da tempo era su questo dossier: la crisi in Ucraina ha accelerato i tempi

esordire nel campo dei rigassificatori galleggianti? «Tra i vari progetti che ci sono stati presentati, c'è anche l'ipotesi di entrare nella gestione dei rigassificatori che sono strutture ancora più complesse e richiedono professionalità e competenze tecniche molto spinte».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

