

# SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI



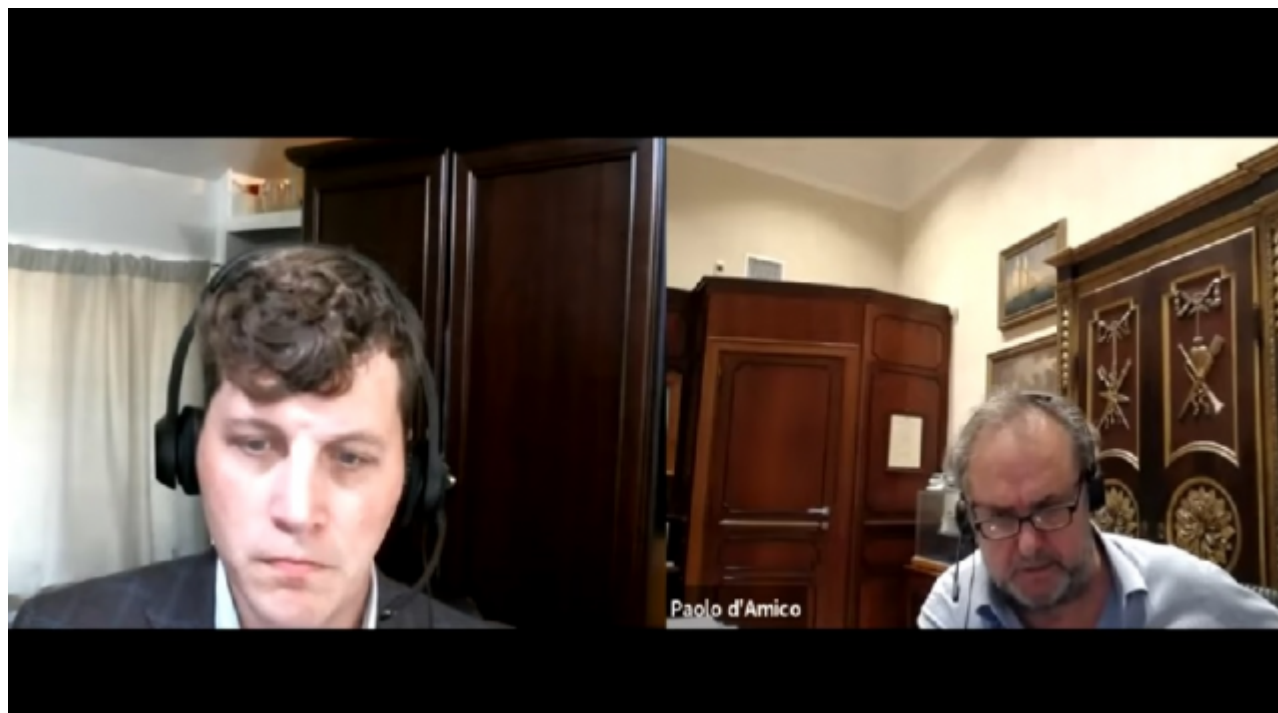
Sei in Home » Shipping » d'Amico: "Col Covid strategia difensiva, in attesa di una ripresa post-pandemia"

21/10/20 18:19

## Shipping

### d'Amico: "Col Covid strategia difensiva, in attesa di una ripresa post-pandemia"

Il Presidente e CEO di DIS, parlando ad un webinar di Capital Link, affronta a tutto campo gli effetti del coronavirus, l'evoluzione del mercato tanker e le prospettive della transizione energetica in ambito marittimo



di

Francesco Bottino

d'Amico ha completato il suo programma di rinnovo della flotta appena in tempo, prima che gli effetti del coronavirus si abbattessero anche sul settore delle product tanker, e ora ha impostato una modalità difensiva, che non prevede al momento nuovi investimenti ma che punta anzi a mettere in sicurezza i conti del gruppo in attesa che la tempesta passi e il mercato torni a crescere.

Una strategia, quella del gruppo capitolino, illustrata da Paolo d'Amico, Executive Chairman & CEO di d'Amico International Shipping (la quotata del gruppo, operativa proprio nel segmento delle product tanker) nonché Presidente di INTERTANKO (l'associazione internazionale degli armatori di navi cisterna) nel corso di una video intervista organizzata da Capital Link Inc, che ha visto Ben Nolan, Managing Director di Stifel Financial Corp, come interlocutore dell'armatore italiano.

"Ovviamente in questo momento abbiamo assunto una posizione difensiva, e pensiamo a preservare liquidità per mettere in sicurezza i conti della società e ridurre il più possibile l'esposizione finanziaria" rivela d'Amico, rispondendo alle domande dell'intervistatore e assicurando che "dopo il piano di rinnovo della flotta portato a termine nei mesi scorsi, non abbiamo in previsione nessun'altro investimento, né in nuovo tonnellaggio né in unità second hand".

Per il momento, infatti, secondo il vertice di DIS, la situazione è ancora molto incerta, i picchi dei noli del primo semestre erano dovuti solo ad un fattore contingente (la domanda di navi per stoccaggio di prodotti) e al momento la strategia adottata dalla compagnia è quella "della massima prudenza". Almeno fino a quando la pandemia di coronavirus, probabilmente grazie alla diffusione di un vaccino, potrà dirsi superata: "A quel punto la gente tornerà a viaggiare e a muoversi e quindi la domanda di jet fuel e di altri carburanti crescerà, e allora sì che potremo ragionevolmente aspettarci una ripresa anche del mercato delle navi cisterna".

Mercato che però sarà diverso da quello conosciuto fino ad ora, "in cui a farla da padrone sono state le tanker MR, la tipologia di unità più flessibile e quindi più richiesta dai caricatori (la flotta di DIS è in fatti costituita in larga misura proprio da Medium Range). Nel prossimo futuro, però, il ruolo di queste navi verrà ridimensionato alla distribuzione regionale, mentre sulle rotte principali assisteremo ad una maggiore diffusione di size superiori come le LR".

Una dinamica che, secondo d'Amico, ha una ragione ben precisa, "da ricercarsi nell'allontanamento dei centri produttivi dai mercati di consumo. Oggi le raffinerie europee chiudono perché non sono più competitive, e gli hub di questa industria si sono concentrati in Asia e nel Golfo USA. Ma il principale mercato del diesel, per esempio, resta il Vecchio Continente. Cresce così la domanda di tonnellate-miglia, e quindi sarà naturale impiegare navi più grandi per ricercare economie di scala".

Date queste premesse, e passato lo tsunami del coronavirus, il mercato parrebbe destinato a consolidarsi, anche perché – ricorda l'armatore italiano – "i fondamentali sono buoni. La domanda aumenterà e ad oggi la flotta globale di tanker ha una dimensione equilibrata, con un tasso di nuovi ordini ai minimi".

La scarsità di nuove commesse è sicuramente legata all'incertezza dovuta al Covid-19, ma anche alla costante evoluzione delle norme anti-inquinamento che interessano l'industria marittima: "E' molto difficile immaginare come potranno, e dovranno, essere le navi tra 20 o 30 anni. Se nel prossimo decennio probabilmente non avremo grandi novità, salvo la diffusione dei propulsori dual fuel a GNL, in un periodo più lungo il tasso di incertezza è molto più elevato e quindi gli armatori ci pensano due volte prima di investire in asset che hanno un ciclo di vita trentennale, ma che potrebbero andare fuori mercato per motivi legati alle emissioni ben prima del loro fine vita naturale".

La transizione energetica avrà quindi un impatto diretto sul mercato delle product tanker, anche se, per d'Amico, l'effetto dal punto di vista del mercato dei carichi non sarà certamente immediato: "Penso che ancora per 10 o 15 anni il greggio e i suoi derivati avranno un ruolo centrale nel mix energetico, dopo di che sicuramente le cose sono destinate a cambiare. Dobbiamo essere consapevoli che il petrolio non sarà per sempre (argomento che di cui dibattiamo spesso in Intertanko) e che dopo verrà qualcos'altro".

Difficile prevedere il futuro, ma il Presidente e CEO di DIS di una cosa è certo: "Il nostro pianeta è coperto per la maggior parte di acqua, e quindi ci sarà sempre bisogno di navi per movimentare materie prime e merci".

