

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cesare d'Amico: “Due saranno i comparti dello shipping più toccati dal blocco di Suez”

Nicola Capuzzo · Thursday, March 25th, 2021

Cesare d'Amico, al timone insieme al cugino Paolo del gruppo d'Amico Società di Navigazione, è uno degli armatori più esperti sul panorama italiano, ha alle spalle molti anni di carriera nello shipping, eppure è rimasto anche lui sorpreso e colpito dall'incaglio della nave Ever Given nel canale di Suez. “Si tratta di una situazione completamente nuova e che dunque genera inevitabilmente incertezza” dice a SHIPPING ITALY. “Noi non abbiamo nostre navi direttamente coinvolte al momento, nessuna di quelle in coda o rimaste nel canale, anche se alcune fra una decina di giorni avrebbero in previsione di avvicinarsi per attraversarlo”.

La questione in ogni caso li riguarda solo indirettamente “perché, essendo navi fissate a tempo, sarà il noleggiatore a decidere come comportarsi”. Se circumnavigare l’Africa o scommettere su una rapida risoluzione del blocco. “Al momento sono fiducioso che in un tempo breve il canale venga almeno parzialmente riaperto al transito” prosegue l’armatore romano. Il Gruppo d’Amico ha calcolato che nel 2020 le sue navi, considerando sia le bulk carrier che le tanker, hanno effettuato 70 transiti via Suez, dunque una media di una nave ogni cinque giorni.

“Dalle ultime informazioni che abbiamo appreso sembrerebbe che la situazione sia più complicata di quanto si pensasse fino a ieri. Il tutto è complicato dalla mole della nave che si sta ora pensando di alleggerire in modo da liberarla approfittando anche di un’alta marea prevista per i prossimi giorni” aggiunge ancora d’Amico. L’unica alternativa sennò è quella di circumnavigare l’Africa: “Un’alternativa onerosa – precisa – sia perché richiede almeno 7 giorni in più di navigazione, sia perché comporta un consumo extra di carburante approssimativamente pari a mille tonnellate di bunker. Ai prezzi attuali sono quasi 500mila dollari in più, anche se è vero che si risparmierebbe la tariffa per l’attraversamento del canale”.

Secondo il vertice della shipping company romana alcuni settori dello shipping saranno colpiti più di altri: “Il più toccato sarà il trasporto di container perché circa il 50% delle navi transita normalmente attraverso il canale di Suez mentre ad esempio le navi porta prodotti raffinati dovrebbero essere scarsamente o per nulla colpite. La questione semmai riguarda più direttamente le navi che trasportano petrolio greggio”. C’è poi una direttrice che da questo incidente potrà subire effetti rilevanti: “Per i traffici marittimi fra Mar Nero e Asia l’opzione di circumnavigare l’Africa comporterebbe un allungamento dei viaggi di 20 giorni. Lungo questa direttrice vengono trasportati soprattutto grano, fertilizzanti e altre rinfuse”. Dunque un impatto sul dry bulk potrebbe

farsi sentire.

Lecito attendersi ora un possibile aumento dei noli se i traffici marittimi dovessero effettuare viaggi più lunghi migliorando il rapporto tonnellate/miglia? A prima vista la risposta sembrerebbe essere affermativa ma Cesare d'Amico ha una visione diversa: "Il contraccolpo potrebbe essere negativo all'inizio perché sorgerebbero costi elevati con un'incidenza variabile da commodity a commodity. Per il dry bulk, dove il mercato si stava progressivamente consolidando, non vorrei che quanto accaduto possa innescare nervosismo e vedere il mercato dei noli scendere".

Le ultime riflessioni le dedica al gigantismo navale, rispondendo così alla domanda se incidenti come questi possano rimettere in discussione il valore e la convenienza di scafi così grandi dimensionalmente. "La storia del trasporto marittimo ci ha insegnato che indietro non si torna. È vero che le petroliere Vlcc nei decenni passati erano arrivate anche a 500.000 tonnellate di portata e oggi non superano le 300.000 ma non per una questione di dimensioni, bensì di convenienza economica. Mi pare che gli armatori del settore container siano tutti convinti dell'economie di scala generate da queste navi che dunque hanno una loro logica. Certo, dal punto di vista tecnico, bisognerà fare qualche passo avanti in termini di sicurezza".

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, March 25th, 2021 at 7:06 pm and is filed under [Economia](#), [Interviste](#), [Navi](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.