

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cesare d'Amico annuncia: "Pronti a investire in navi gasiere per trasportare Gnl"

Nicola Capuzzo · Sunday, July 17th, 2022

Il Gruppo d'Amico Società di Navigazione, oltre al ruolo consolidato ormai da decenni nei settori dry bulk e liquid bulk dello shipping, si prepara ad avviare un nuovo terzo filone d'attività rappresentato dal gas naturale liquefatto.

Ad annunciarlo a SHIPPING ITALY è l'amministratore delegato Cesare d'Amico (che insieme al cugino Paolo controlla e guida il gruppo) a valle delle recenti uscite pubbliche delle associazioni di categoria Confitarma e Assarmatori sulla disponibilità da parte dell'armamento italiano a svolgere un ruolo attivo nella creazione di una filiera del gas a supporto dei rigassificatori su cui sta investendo Snam.

"Noi come gruppo abbiamo deciso di destinare un importante impegno finanziario a questo business. Negli ultimi decenni si è ragionato troppo con i metanodotti e troppo poco con le navi. Già da due anni nei nostri uffici di Roma abbiamo messo a sistema con un dipartimento dedicato le competenze acquisite nel trasporto marittimo di gas grazie a personale con ampia esperienza alle spalle nella gestione e nella costruzione di gas carrier" ha spiegato d'Amico. Attraverso la controllata Ishima dal 2015 ad oggi il gruppo ha svolto presso diversi cantieri navali attività di sorveglianza su nuove costruzioni di unità Lng e Lpg tanker per gruppi come Trafigura e Sahara Energy.

In parallelo al trasporto via mare di carichi secchi (attività svolta con la divisione d'Amico Dry) e di prodotti raffinati con una lunga esperienza nelle Imo II (con la d'Amico International Shipping) il gruppo si prepara a investire "in una terza linea di business rappresentata dal trasporto di gas" annuncia Cesare d'Amico, precisando che "avverrà tramite la nostra società d'Amico Shipping Italia e con navi battenti bandiera italiana. Abbiamo le importanti risorse finanziarie che servono e da alcuni anni stiamo seguendo da vicino i movimenti di Snam in questo segmento". Ma non sarà solo Snam della partita perché, secondo l'esperto armatore romano, "anche Eni ed Enel giocheranno un ruolo importante nella transizione energetica del paese e nel mercato del Gnl e noi riteniamo di poter contribuire ponendoci come un partner affidabile. Sarà importante che ci siano player locali che possano essere parte attiva in questa filiera". Anche da un punto di vista della formazione, attraverso l'Its Fondazione G. Caboto di Gaeta, stanno emergendo nuovi percorsi di istruzione per avere nei prossimi anni i primi ufficiali da imbarcare su navi gasiere.

La shipping company romana è dunque pronta a investire in navi Lng ma dice di “seguire molto da vicino anche l’altro lato della filiera, vale a dire le navi Fsrú (i rigassificatori)”.

A proposito dell’ipotesi di un coinvolgimento di Cdp o di forme di partnership pubblico-private, Cesare d’Amico preferisce l’ipotesi di “investimenti privati con, se necessario, un piccolo supporto pubblico. Non abbiamo bisogno di una flotta di Stato ma di privati che vengano messi nella condizione di poter investire; i capitali pubblici sono importanti ma i presupposti indispensabile saranno i contratti di noleggio a lungo termine con Snam, Eni ed Enel a condizioni economiche che consentano all’armatore di ripagare l’investimento facendo un planning finanziario adeguato. Si parla di navi il cui valore va da 100 milioni di dollari e può anche superare i 200 milioni” e per questo anche il ruolo degli istituti di credito, oltre a quello di Cdp, sarà determinante.

Per ciò che riguarda la taglia delle navi il vertice del Gruppo d’Amico precisa che “investimenti di questo genere non possono essere fatti su base preventiva speculativa, serve un progetto industriale sulla base del quale emergerà l’esigenza di unità per trasporti di medio-corto raggio oppure di lungo raggio. Si può parlare di trasporti transoceanici dal Qatar e dal Mozambico ma anche di traffici nel Mediterraneo per i quali dunque servirebbero navi più piccole, da 50-80.000 metri cubi di capacità”.

Alla domanda se ritiene possibile la nascita di un consorzio fra armatori italiani per gli investimenti in navi gasiere visti gli interessi e gli appelli convergenti di Assarmatori e Confitarma, Cesare d’Amico esprime qualche perplessità. “Se dobbiamo partire dalle associazioni lo vediamo dove siamo. Detto ciò la speranza è sempre l’ultima a morire” è stata la risposta riferita alle divisioni che hanno portato alla frammentazione della rappresentanza associativa in due soggetti diversi. “Abbiamo gli stessi temi, diciamo le stesse cose, eppure... Noi come famiglia d’Amico siamo sempre stati sostenitori dell’unione”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, July 17th, 2022 at 7:00 pm and is filed under [Interviste, Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.