

IL GRUPPO HA COMPRATO TRE TANKER. LA FLOTTA DI CISTERNE SALE A 22 UNITÀ

D'Amico investe 94 milioni \$

PAGINE A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Che questo sia un momento di mercato interessante per cogliere le opportunità lo sostengono tutti ma sono poche le società armatrici che hanno i mezzi finanziari per farlo. Tra queste figura la **D'Amico International Shipping** che ha appena annunciato l'acquisto per 22,5 milioni di dollari della nave cisterna medium range High Prosperity e il varo presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo di due nuove costruzioni (ribattezzate High Seas e High Tide) del valore complessivo di 72 milioni di dollari. Con questi investimenti la flotta di navi cisterna d'Amico International Shipping salirà nelle prossime settimane a 22 navi di proprietà.

Più domanda per le cisterne. La strategia di potenziare la flotta di navi cisterna adatte al trasporto di prodotti raffinati deriva da precise valutazioni sulle prospettive future dei traffici in seguito al progressivo trasferimento dei maggiori centri di raffinazione del petrolio verso i giacimenti del Medio Oriente. Un outlook di mercato 2012 elaborato da d'Amico Tankers sottolinea come la progressiva chiusura delle vecchie raffinerie in Europa e negli Stati Uniti, a fronte dell'apertura di nuovi impianti più moderni ed economicamente all'avanguardia in India e in altri paesi del Medio Oriente, renderà più ampie le distanze con i bacini di consumo finali dell'emisfero occidentale. Nel 2012 in Occidente verrà tagliata una capacità di raffinazione pari a 700 mila barili/giorno e tra il 2012 e il 2016 all'appello mancheranno altri 4,2 milioni di barili/giorno nei paesi Ocse. La futura capacità di raffinazione addizionale è di poco inferiore a 8 milioni di barili/giorno ed è quasi tutta localizzata in Estremo e Medio Oriente. Questo comporterà un significativo incremento delle tonnellate/migliaia per i prodotti raffinati in Medio Oriente e quindi una maggiore durata dei viaggi con conseguente aumento della domanda di navi medium range e long range per

L'investimento è in vista di una maggiore domanda di navi a lungo raggio dopo il trasferimento dei centri di raffinazione



I vertici del Gruppo d'Amico al cantiere Hyundai Mipo

il trasporto. L'altra questione da tener presente in tema di rotte è l'embargo dell'Unione europea nei confronti dell'Iran sui volumi e sui traffici marittimi di petrolio greggio. Dal 1° luglio nessuna nave europea potrà caricare nei porti iraniani e uguale divieto è stato imposto anche alle compagnie di P&I che dovranno astenersi dal garantire coperture assicurative su queste unità. **Paolo d'Amico**, presidente dell'omonimo gruppo armatoriale, pur non essendo direttamente coinvolto nel business del trasporto di greggio, prevede che «la Cina comprerà l'eccesso di petrolio grezzo dall'Iran e l'Arabia Saudita esporterà il petrolio prima esportato dall'Iran all'Europa». L'embargo avrà comunque delle ripercussioni sull'Italia i cui bacini d'importazione maggiori erano proprio l'Iran, la Siria, la Libia e la Russia mentre altri paesi nordeuropei sono maggiormente dipendenti dal Brent. «L'impossibilità di importare greggio iraniano porrà tutti i Paesi mediterranei in situazione difficile, con la prospettiva di doversi approvvigionare con greggi più cari» fa notare Ennio Palmesino, presidente di Genoa Sea Tankers. Di certo per l'Italia cresceranno gli approvvigionamenti dalla Libia. (riproduzione riservata)

