

## d'Amico Tankers investe 94 milioni di dollari per tre navi

Alla flotta di proprietà, la società del gruppo romano aggiungerà la MR High Prosperity e due nuove costruzioni in consegna dal cantiere coreano Hyundai Mipo

Che questo sia un momento interessante per cogliere opportunità di mercato lo sostengono tutti, ma sono poche le società armatrici che hanno i mezzi finanziari per farlo.

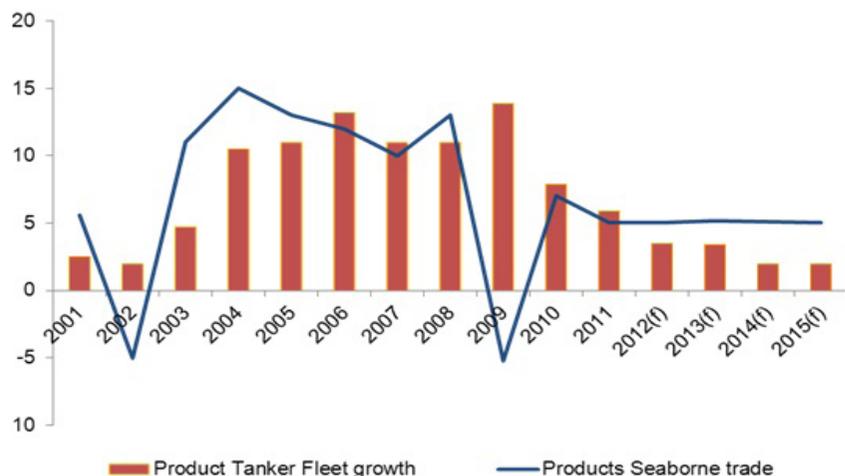
Tra queste figura la d'Amico International Shipping che ha appena annunciato l'acquisto per 22,5 milioni di dollari della nave cisterna medium range High Prosperity ed il varo presso i cantieri sudcoreani Hyundai Mipo di due nuove

“La nostra solidità finanziaria ci consente di cogliere sul mercato tutte quelle opportunità che altri operatori difficilmente sarebbero in grado di finalizzare”. La nave era stata noleggiata a tempo da d'Amico Tankers Limited a partire dal 2006 con un'opzione di acquisto, che non era stata in precedenza esercitata in quanto il prezzo di esercizio non era conveniente rispetto agli attuali livelli di mercato.

La strategia di potenziare la flotta di navi

più ampie le distanze con i bacini di consumo finale dell'emisfero occidentale. Nel 2012 in Occidente verrà tagliata una capacità di raffinazione pari a 700.000 barili/giorno e tra il 2012 ed il 2016 all'appello mancheranno altri 4,2 milioni di barili/giorno nei paesi OECD. 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/miglia 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 il trasporto.

Nicola Capuzzo



Raffronto tra offerta di stiva e traffici di prodotti raffinati (fonte: d'Amico Tankers)

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 cui vanno sommate altre 16 navi prese a noleggio.

Commentando l'acquisto della nave High Prosperity (unità da 48.400 tonnellate di portata lorda costruita nel 2006 dal cantiere Imabari Shipyard), l'Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping, Marco Fiori, ha sottolineato:

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. L'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 ed in altri paesi del Medio Oriente, renderà



## Saras e Iplom importano dall'Iran (ma è tutto regolare)

Alcuni organi di stampa internazionali hanno portato agli onori delle cronache la notizia che le raffinerie italiane Saras ed Iplom nei giorni scorsi hanno noleggiato due navi per importare petrolio greggio dall'Iran. Come noto, dallo scorso 23 gennaio l'Unione Europea ha dato il via libera all'embargo petrolifero nei confronti di questo Paese, prevedendo per tutti i 27 stati europei il divieto di importare, acquistare o trasportare il greggio di Teheran. L'embargo riguarda i nuovi contratti mentre per quelli in essere è stata fissata la scadenza del 1 luglio per allinearsi allo stop. Nulla di irregolare, quindi, da parte delle raffinerie italiane, che avevano evidentemente stipulato questi contratti

di fornitura prima di gennaio (come Saras si è premurata di comunicarci) né tantomeno sulle navi prese in charter. Le perplessità legate al fatto che tutti i P&I europei dovranno ritirare le coperture sulle navi che trafficano con l'Iran sono infondate, perché il limite di inizio luglio viene applicato anche alle coperture assicurative delle unità che caricheranno greggio o altri prodotti in Iran. Sia la nave 17 February di GNMTC (noleggiata a viaggio da Saras) sia la United Fortitude della società greca Marine Management Services (fissata da Iplom) risultano associate rispettivamente al London Steam-Ship P&I ed al North of England P&I.

A prescindere da questa vicenda, lo

shipping internazionale s'interroga su quale impatto avrà l'embargo dell'Unione Europea nei confronti dell'Iran sui volumi e sui traffici marittimi di petrolio greggio. Dal 1 luglio nessun nave europea potrà caricare nei porti iraniani ed uguale divieto è stato imposto, come detto, anche dalle compagnie di P&I. 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 i 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 approvvigionamento dalla Libia.

Chi non sembra intenzionato a rinunciare al greggio iraniano sono le economie emergenti di India e Cina, divoratrici di materie prime. Secondo i dati dell'International Energy Agency, le esportazioni di greggio iraniano verso

l'India sono aumentate in gennaio del 53% rispetto a dicembre, pari a 16,2 milioni di barili, superando di due terzi la media mensile per il 2011 di 9,6 milioni di barili. Dei 68,4 milioni di barili esportati in gennaio dall'Iran, il 23% circa è stato fornito all'India, mentre la Cina ha acquistato solo l'11% delle esportazioni iraniane di gennaio, dopo aver rappresentato lo scorso anno circa un quarto della quota di mercato. Nel 2011, la Cina ha importato in media 18 milioni di barili al mese di greggio iraniano, ma in gennaio ne ha importato solo 7,9 milioni e nelle prime due settimane di febbraio soltanto 2,9 milioni.

N.C.



I pontili della raffineria SARAS a Sarroch