

Decolla la joint venture d'Amico - Coeclerici

dACC Maritime ha piazzato un ordine in Giappone per 2 + 2 Supramax da 60.000 dwt

A 10 anni di distanza da quando aveva ceduto all'armatore greco Peter Livanos tutta la sua flotta per 300 milioni di euro, Paolo Clerici torna a fare l'armatore confermando le anticipazioni di un anno fa ([S2S n.27/2012](#)). "Il giorno che avremo certezza dei flussi di export del carbone torneremo a investire in navi" aveva detto

opzione per altre due ("che andremo quasi sicuramente a esercitare" ammette Clerici) della classe Supramax da 60.000 tonnellate di portata lorda. La consegna delle prime due unità è fissata per la seconda metà del 2015 e le altre due arriveranno a distanza di dodici mesi; l'investimento per ogni nuova costruzione

generazione, elettronico e a bassi giri, che, associato ad altre soluzioni innovative relativamente allo scafo e all'elica di propulsione, permetterà di raggiungere una velocità di crociera di 14,5 nodi con un consumo giornaliero di carburante di circa 25 tonnellate, cifra che rappresenta un risparmio di circa 6/7 tonnellate di



I cantieri giapponesi Oshima Shipbuilding

il presidente di Coeclerici, e ora che la miniera di proprietà in Russia produce annualmente oltre un milione di tonnellate di materia prima avere un piede nella catena logistica è diventato necessario.

Ecco dunque come nasce la joint venture ribattezzata dACC Maritime Ltd, società con sede a Dublino e partecipata al 50% da Coeclerici e d'Amico Società di Navigazione, che ha appena ordinato al cantiere giapponese Oshima Shipbuilding due navi portarinfuse secche con

è di poco inferiore ai 30 milioni di dollari e l'operazione è stata intermediata dalla società di brokeraggio bancario costa e dalla trading house Sumitomo.

Le navi saranno dotate di Ballast Water Treatment System e altri importanti upgrade tecnologici che rendono queste unità altamente specializzate e flessibili dal punto di vista tecnico e commerciale. Per quanto riguarda la propulsione, le quattro bulker saranno equipaggiate con motore Man/B&W tipo ME di ultima

combustibile rispetto a navi simili e moderne, attualmente in esercizio.

Ad ulteriore conferma dell'attenzione rivolta da d'Amico e Coeclerici al rispetto dell'ambiente, sia per quanto riguarda possibili contaminazioni marine e aeree, la nave è dotata di compartimenti dedicati al recupero e trattamento delle acque di lavaggio delle stive carico, nonché di tutte quelle caratteristiche costruttive atte al conseguimento delle dotazioni di classe ENVIRO (certificazione per la



Paolo Clerici, Cesare e Paolo d'Amico (dACC Maritime Ltd), Hiroshi Minami (Oshima) e Makoto Yamaguchi (Sumitomo Europe)

limitazione dell'emissione di gas prodotti dai macchinari di bordo e depositi oli e combustibili a doppio fasciame) e GP (certificazione che indica l'assenza nella costruzione di materiali dannosi per l'ambiente o contaminanti).

Paolo d'Amico, presidente del Gruppo d'Amico, commentando questa operazione ha detto: "Siamo estremamente lieti di annunciare la JV fra due importanti realtà italiane nell'attuale complessa situazione di mercato che premia le aziende in grado di investire e di innovare. Le nuove costruzioni garantiranno un'elevata economicità e rafforzeranno il nostro posizionamento nel settore delle Supramax, che riteniamo abbia grandi spazi di crescita grazie alle sinergie che si andranno a creare fra i due operatori".

Clerici ha spiegato che per la sua azienda si tratta "in primis di un investimento strategico, perché ci permette di controllare direttamente parte del trasporto marittimo di carbone in esportazione dalla nostra miniera russa. Nel frattempo, però, è diventato anche un investimento opportunistico visto il bassissimo livello

dei prezzi delle navi". Per avere un'idea del volume di merci movimentate per conto di Coeclerici, ogni anno vengono noleggiate mediamente circa 90 navi solo per trasportare il carbone estratto dalla miniera russa Korchakol in giro per il mondo.

Nonostante un mercato del carbone in sofferenza per il rallentamento dell'economia globale e per la concorrenza dello shale gas statunitense ("non mi aspetto una ripresa prima della fine del 2013" ha precisato Clerici), il numero uno di Coeclerici tiene a sottolineare che "questa prima tornata di investimenti di dACC è solo lo step iniziale di un piano di sviluppo più ambizioso".

Ciò nonostante, Coeclerici ha deciso di non riaprire uno shipping desk interno affidando l'armamento e la gestione tecnica delle navi al gruppo d'Amico tramite la controllata Ishima Ship Management Pte Ltd di Singapore. L'attività commerciale sarà invece svolta a Dublino da un desk partecipato sia da d'Amico che da Coeclerici.