

**Shipping.** Maxi-piano da 310 milioni per sei cargo e due cisterne

# D'Amico va al rilancio con la flotta low-cost

## L'ad del gruppo: la crisi dei noli è un'opportunità per chi investe

**Raoul de Forcade**  
GENOVA

Un investimento da 310 milioni di dollari, per otto nuove navi, che sfida il ribasso dei noli marittimi determinato dall'oversupply della flotta mondiale, assillata da un eccessivo portafoglio ordini, sia di unità dedicate ai carichi secchi sia di cisterne. La società di navigazione d'Amico, protagonista dell'operazione, può contare su un prezzo di acquisto delle navi estremamente conveniente, che consente di arrivare al *break even point*, nonostante i noli bassi, e su una prudente gestione della flotta (composta da 90 unità). A dispetto del fatto che le previsioni per il futuro, soprattutto nel settore dry bulk, sono tutt'altro che positive. Nel 2011 l'orderbook mondiale comprende 1.196 unità per carichi secchi in consegna (348, da gennaio, sono già andate ai rispettivi armatori) e tra il 2012 e il 2014 ci sono ordini per altre 1.717 navi; mentre, a partire dal 2015, le commesse arrivano a zero.

«Nel settore dry - afferma Cesare d'Amico, al vertice, con il cugino Paolo (presidente di Confitarma) della compagnia di famiglia - se la crisi dei noli si mantenesse sui livelli attuali mi andrebbe benissimo. Penso, però, che il mercato potrebbe subire altri scossoni e flessioni, mantenendo una volatilità più negativa che positiva. Ma proprio in situazioni come questa si creano le opportunità per gli armatori che sono in grado di coglierle».

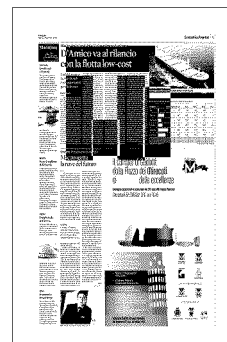
Il riferimento è alle commes-

se appena confermate dalla società, che sono partite da un incontro con i vertici dei cantieri coreani Hyundai Mipo avvenuto, ricorda d'Amico, «nel gennaio 2010, cioè nel pieno della crisi economica per lo shipping. Sono stati i cantieri stessi a cercarci e ci hanno offerto condizioni particolarmente interessanti. In pratica abbiamo avuto la possibilità di pagare delle rinfusiere handy-size da 37mila tonnellate di portata, poco meno di 30 milioni di dollari l'una. Un prezzo assolutamente competitivo, visto che, solo un anno prima quel tipo di nave costava dai 36 ai 40 milioni nei cantieri della Corea ed è arrivato a 45 milioni di dollari in quelli del Giappone. Senza contare che le unità da noi progettate non sono standard: hanno caratteristiche particolari, su misura per le nostre necessità. Si tratta di navi per il trasporto di acciaio, tubi, cellulosa e prodotti forestali, dotate di gru da 35 tonnellate e particolari motori che consentono di contenere i consumi quotidiani di carburante (bunker). Si arriva a risparmiare, al giorno, 4 tonnellate di bunker, pari a 2mila dollari».

Le commesse ai cantieri coreani sono partite con due prime handy-size che sono state recentemente consegnate ai d'Amico: la Cielo di Dublino (nella foto) e la Cielo di San Francisco. Poi, nonostante l'andamento dei noli, gli ordini sono proseguiti: altre due handy-size da 37mila tonnellate arriveranno nel 2012. E, sempre in Corea, sono state commissionate due mini-cape da 120mila tonnellate di portata. Mentre due ordini sono andati ai cantieri giapponesi per due product carrier (navi cisterna per i prodotti raffinati), da 51.600 tonnellate, in consegna nel secondo trimestre 2012. L'investimento complessivo, per tutte le otto

navi, come si è accennato, è di circa 310 milioni di dollari.

Anche il mercato dei noli delle tanker sta marciando al ribasso ma, spiega Cesare d'Amico, «il comparto delle product ha visto il fondo del mercato e ora va verso un miglioramento che consente di avere un maggiore ottimismo rispetto al dry bulk, per il quale si attende ancora un alto numero di consegne quest'anno e l'anno prossimo». In ogni caso, precisa l'armatore «nei momenti di crisi chi, come noi, ha una buona forza commerciale e ha perseguito la crescita, attraverso ordini di nuove navi contenute e chiusi ai prezzi migliori, riesce a sfruttare le opportunità del mercato. Le nostre mini-cape saranno impiegate nel trasporto di minerale per conto di utility giapponesi. Le handy-size serviranno per movimentare tubi e prodotti forestali. Per le tanker, invece, non abbiamo ancora un noleggino ma, come ho detto, siamo ottimisti riguardo al mercato delle product carrier».



■ SELPRESS ■  
www.selpress.com



## Portafoglio ordini mondiale della flotta carichi secchi

Numero di portarinfuse per anno, secondo la categoria di grandezza

Categoria	Già consegnate 2011	2011	2012	2013	2014
Vloc	9	27	42	21	7
Capesize	66	182	145	47	2
Small Cape	34	139	95	22	4
Panamax	48	217	378	135	26
Supramax	111	345	319	124	4
Handysize	80	286	237	95	14
<b>Totale</b>	<b>348</b>	<b>1.196</b>	<b>1.216</b>	<b>444</b>	<b>57</b>

Nota: dati al 2 maggio 2011

Fonte: Brs Barry Rogliano Salles