

La storia

di Fabio Savelli

# La sfida di d'Amico ai giganti del mare Varata la prima petroliera da record

«Con rotte più lunghe serve maggiore capacità di carico». Altre due navi in arrivo

DAL NOSTRO INVIATO

**NHA TRANG (VIETNAM)** I coreani di Hyundai le hanno fabbricate qui con le maestranze locali e la consulenza ingegneristica italiana. Sud est del Vietnam. Ad un'ora di volo da Ho Chi Minh. Nha Trang è un gioiellino di alberghi e resort. Assediata da un vespaio di motorini si sta tramutando in un polo cantieristico. La **d'Amico International shipping** le ha avute in tempo record: tre navi cisterna da 75 mila tonnellate l'una, lunghe 228 metri e larghe 36. Costo per unità: poco più di 37 milioni di euro. Acquistate grazie alle risorse di un recente aumento di capitale, trasporteranno benzi-

na, diesel, jet-fuel.

Paolo **d'Amico**, presidente della società, inquadra l'operazione in una politica di crescita in un settore ciclico. Il suo osservatorio è interessante. Il trasporto dei prodotti petroliferi raffinati incorpora i cambiamenti di una filiera legata agli scenari geopolitici, in cui l'Europa si trova alle prese con una crisi delle raffinerie aggredite dagli impianti mediorientali più innovativi. L'esito è la corsa al gigantismo navale. Le rotte del trasporto si sono allungate ed è necessario avere una capacità di carico superiore. Che sta mettendo fuori mercato alcuni operatori della cantieristica perché le dimensioni degli in-

vestimenti sono ingenti. Comandano storicamente i sudcoreani: da Hyundai a Samsung. I vietnamiti cominciano a far capolino come testimonia questo cantiere frutto di una joint-venture con il governo locale. Il costo del lavoro qui è più basso.

A valle della filiera ci sono le grandi major petrolifere come Exxon, Chevron, Total, Bp e i grandi trader di energia come Glencore. Dice **d'Amico** che i prezzi in picchiata del petrolio hanno portato ad un accaparramento della materia prima da parte dei raffinatori, che hanno fatto margini importanti grazie al fatto che il prezzo dei raffinati è sceso più lentamente di quello del greggio. Questi an-

damenti divergenti hanno finito per creare stock enormi che soltanto quest'anno si stanno smaltendo. La complessità del settore è acuita dagli standard internazionali sulle emissioni delle navi che andranno in vigore nel 2020. Da questa data sarà obbligatorio ridurre il contenuto di zolfo nei motori. La rivoluzione del gas naturale liquefatto, più ecosostenibile, non è ancora vicina. Come la nave a guida autonoma. Secondo **D'Amico** sono troppo alti i rischi di frodi informatiche. Mentre non è preoccupato per gli investimenti del gigante dell'e-commerce Alibaba in trattativa con Maersk. «Vogliono disintermediare gli spedizionieri, noi siamo su un altro segmento di mercato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

75

**mila**  
la stazza in tonnellate della superpetroliera varata ieri dai cantieri vietnamiti di Hyundai

37

**milioni di euro**  
il costo della nave prodotta da Hyundai per **d'Amico**. È lunga 228 metri e larga 36



Una delle tre navi di **d'Amico** varate nei cantieri di Hyundai Vinashin in Vietnam

La sfida di d'Amico ai giganti del mare  
Varata la prima petroliera da record  
Altre due navi in arrivo

RAMBROCONTROLLATO  
PERFETTO DESIGN

CITIZEN