

FOCUS OGGI

**D'Amico al giro di boa
Il 24 via all'aumento**

Il presidente Paolo d'Amico ottimista sul mercato delle navi-cisterna anche grazie alla crescita dei consumi di petrolio
Capuzzo a pagina 10

IL GRUPPO LANCIERÀ L'AUMENTO DI CAPITALE DA 35 MILIONI DAL 24 APRILE AL 18 MAGGIO

D'Amico si prepara al giro di boa

Il presidente vede rosa per il mercato delle navi-cisterna anche grazie all'aumento dei consumi di petrolio

DI NICOLA CAPUZZO

La **d'Amico International Shipping**, società attiva nel trasporto marittimo di prodotti petroliferi raffinati, ha reso noto che l'annunciato aumento di capitale da 35 milioni di euro verrà lanciata dal 24 aprile al 18 maggio e prevede la contestuale assegnazione di diritti validi alla sottoscrizione di azioni con abbinati warrant gratuiti esercitabili entro 5 anni. Tale lasso di tempo offre la possibilità di beneficiare di ogni possibile rialzo del mercato, fortemente ciclico, delle navi cisterna. La ricapitalizzazione è stata garantita per intero dall'azionista di maggioranza **d'Amico International Sa**, una scelta che il presidente esecutivo della società Paolo **d'Amico** a **MF-Milano Finanza** spiega così: «È una scelta che la dice lunga su quanto ci crediamo. Negli ultimi anni l'azienda ha messo in pratica un programma di rinnovo-flotta di 22 nuove costruzioni da quasi 800 milioni di dollari, 16 delle quali già consegnate, e vediamo dunque la necessità di rafforzare il patrimonio netto. Tutte le statistiche,

non ultime quelle dell'Agenzia Internazionale dell'Energia, dicono che quest'anno ci sarà un aumento dei consumi di 1,4 milioni di barili al giorno». Le prospettive favorevoli di mercato per **d'Amico International Shipping** si basano anche sull'atteso rallentamento nella consegna di nuove navi congiuntamente alla crescita della domanda di trasporto via mare di prodotti petroliferi, attribuibile anche a un incremento delle distanze medie percorse. Paolo **d'Amico** a questo proposito spiega: «Le rotte vanno sempre più allungandosi perché nuove raffinerie moderne e più tecnologicamente avanzate stanno sorgendo in Asia e Medio Oriente. Inoltre c'è stato un profondo rinnovamento dei centri di raffinazione del Golfo del Messico, da cui partono i prodotti raffinati anche per il Sud America. L'impiego delle navi non dipende unicamente dall'andamento dei consumi finali ma anche dalla distanza che separa le raffinerie dai punti di consumo, il cosidd-

detto rapporto tonnellate/miglia, che negli ultimi anni è cresciuto alimentando l'impiego di navi cisterna come le nostre». Anche la scelta di **d'Amico International Shipping** di diversificare il piano di investimenti, puntando, oltre che sulle navi cisterna Medium Range (capacità 42-60 mila tonnellate), anche su sei navi della classe Long Range 1 (in grado di trasportare fino a 80 mila tonnellate), è dettata dal fatto che «l'allungamento delle distanze per il trasporto via mare di prodotti raffinati aumenta l'economicità delle navi di portata maggiore», spiega ancora **d'Amico**. Le sei nuove navi cisterna LR1 saranno prese in consegna a partire da fine 2017 ed entreranno in servizio soprattutto sulle rotte con l'Africa Occidentale, l'Estremo Oriente e tra Sud America e Golfo del Messico. Guardando al futuro dello shipping, l'esperto armatore romano si dice ottimista: «Io penso che siamo alla svolta. Guardando al trend, mi sembra che il mercato delle navi cisterna stia virando verso il rialzo dei noli. Ci sono segnali incoraggianti; ad esempio, nel bacino Atlantico navi che fino a pochi mesi fa incas-

savano 11 mila dollari giornalieri sono arrivate a ottenerne 20 mila in alcuni periodi. Anche se è prematuro parlare di mercato in ripresa, è importante vedere che basta poco per far rialzare i noli». Altro segnale positivo è la progressiva riduzione del portafoglio-ordini di nuove unità che arrivano sul mercato alimentando l'eccesso di stiva: «Il portafoglio-ordini di nuove navi cisterna, a meno che qualche pazzo non si scateni in questi giorni ma avrebbe dei problemi perché le banche non erogano facilmente credito, attualmente è nell'ordine dell'8% sul totale della flotta attiva. Siamo quindi a livelli minimi». Dopo un 2015 da incorniciare per i trasporti via mare di rinfuse liquide spinti dal basso prezzo del petrolio, il 2016 è stato un *annus horribilis*, durante il quale sono stati trasportati meno prodotti raffinati, ma il 2017 dovrebbe far segnare l'inizio della ripresa in vista del 2020, che sarà un anno di svolta perché le nuove normative internazionali in materie di limiti alle emissioni dei carburanti metteranno fuori mercato le navi più vecchie contribuendo a un'ulteriore riduzione dell'offerta di stiva disponibile. (riproduzione riservata)



Paolo d'Amico

