

Shipping

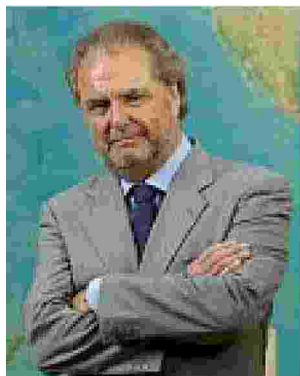
# D'Amico rafforza il bilancio e completa il rinnovo della flotta

«L'obiettivo è irrobustire l'equity nella fase finale del rinnovo della nostra flotta: negli ultimi anni ci hanno consegnato 22 nuove navi, l'ultima la riceveremo in settembre». Paolo d'Amico, presidente della d'Amico Società di Navigazione, spiega la strategia dell'aumento di capitale che sarà proposto all'assemblea straordinaria convocata per lunedì a Lussemburgo. L'aumento ammonterà fino a 60 milioni di dollari e viene garantito che il titolo non scenderà oltre il 25% (*Terp discount*) dopo lo stacco dei diritti di opzione.

La famiglia d'Amico è l'azionista di maggioranza con il 64% e si è impegnata a sottoscrivere l'aumento pro-quota. Il gruppo è stato fondato nel 1952 ed è l'unico italiano quotato nel settore dello shipping. Si posiziona tra le prime sette società al mondo nel trasporto di prodotti raffinati del petrolio, prodotti chimici e oli vegetali. Ha una cinquantina di navi cisterna a doppio scafo: «Abbiamo investito su navi eco-ship ad alte prestazioni, che grazie all'ultima tecnologia portano risparmi pari al 25-30% di carburante al giorno», spiega

60

milioni di euro l'importo dell'aumento di capitale di d'Amico



## Al vertice

Paolo d'Amico, presidente della d'Amico Società di Navigazione

d'Amico ricordando che «da gennaio 2020 entrerà in vigore la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, che prevede che il livello di zolfo nei combustibili impiegati nelle navi dovrà essere pari allo 0,5% mentre ora è al 3,5%. Questo significa che aumenterà la domanda di distillati medi».

«Gli analisti si aspettano un mercato in recupero e noi saremo pronti — osserva d'Amico —. Le raffinerie si stanno spostando ad Est per tutti i prodotti: gasolio, jet fuel, nafta e benzina. Le distanze da coprire saranno maggiori, per questo servono navi più grandi. L'Europa resta ancora il primo mercato al mondo per il diesel, gli Stati Uniti lo sono per la benzina. L'export dunque sarà da India e Cina verso Europa e America». Lo scenario è però in movimento. «Per i trasporti pesanti, gli aerei e le navi i combustibili tradizionali resteranno centrali per parecchio — conclude d'Amico —, il Gnl (gas naturale liquefatto, ndr) diventerà parzialmente il combustibile della marina mercantile. Ma è chiaro che nei prossimi 20 anni dovremo cambiare pelle. Mentre per le citycar elettriche la trasformazione sarà più rapida».

**Francesca Basso**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NAVI & HI-TECH