

**PAOLO D'AMICO** L'amministratore delegato della Dis è fiducioso:  
«La normativa internazionale sosterrà la domanda di carburante»

# «Carichi liquidi, i limiti sullo zolfo faranno ripartire il mercato dei noli»

## L'INTERVISTA

Alberto Quarati / GENOVA

**A**ll'assemblea straordinaria del prossimo 11 marzo, la **d'Amico International Shipping (Dis)**, divisione cisterniera del gruppo **d'Amico** (principale compagnia di navigazione italiana nel settore dei carichi alla rinfusa) darà il via libera a un aumento di capitale da 60 milioni di dollari. L'azionista di maggioranza **d'Amico International**, titolare del 64% del capitale, ha annunciato il proprio voto a favore: «L'operazione - spiega Paolo **d'Amico**, da novembre amministratore delegato di Dis dopo l'addio di Marco Fiori (nel frattempo approdato alla genovese Premuda) - ha una ratio piuttosto semplice: irrobustire l'equity in vista del completamento del programma di costruzione e consegna delle ultime navi ordinate».

**Ci può ricordare i numeri del vostro piano?**

«Certamente: 22 navi nuove, tutte classe Ecoship, cioè progettate per viaggiare con un consumo del carburante il 25-30% inferiore rispetto a un'unità tradizionale. Un piano da 750 milioni di dollari, avviato nel 2012».

**Perché ora c'è la necessità di raccogliere capitale?**

«Non ci nascondiamo dietro



**PAOLO D'AMICO**  
AMMINISTRATORE DELEGATO DIS

**«L'aumento di capitale serve per ultimare il piano di crescita della flotta: 22 navi in 7 anni»**

a un dito. Il 2018 nel settore dei carichi liquidi è andato male, direi uno degli anni peggiori di sempre. Ci si aspettava una ripresa del mercato dei noli nel secondo semestre che non è arrivata, e questo dopo che nemmeno l'anno precedente era andato bene».

**E il 2019 sembra un anno in rallentamento.**

«Però nel nostro settore le cose dovrebbero andare diversamente, principalmente per cause intrinseche al mondo del trasporto marittimo. A partire dal 2020 infatti il tetto massi-

mo di zolfo contenuto nel carburante delle navi scenderà allo 0,5%, per effetto della normativa internazionale. Questo aumenterà la richiesta di carburante a basso contenuto di zolfo, e anche di carburante tradizionale miscelato al distillato. Le stime parlano di una domanda di 3-4 milioni di barili al giorno nel primo caso, e 1-1,1 milioni di barili nel secondo. L'implementazione della flotta ci farà trovare pronti a questo appuntamento».

**Però come si trasferisce questo fenomeno di mercato sull'andamento dei noli?**

«La produzione del nuovo carburante non è disponibile ovunque. Questo creerà la necessità di una maggiore capacità di stiva per trasportare il prodotto dove serve, con la creazione di nuove rotte e nuova domanda. Un esempio operativo? Con l'introduzione delle aree Eca nel Mar Baltico, dove il limite dello zolfo è addirittura allo 0,1%, ci sono stati dei tempi di attesa fino a 15 giorni per il rifornimento delle navi. Segno evidente di una domanda robusta».

Al 30 settembre 2018 Dis operava 57 navi con capacità da 36 mila a 80 mila tonnellate di portata lorda, con età media sette anni, registrando un margine operativo lordo di 7,8 milioni di dollari. Quotato nel segmento Star alla Borsa di Milano, il titolo Dis ha chiuso venerdì a 0,1018 (+1,60%). —



Un'unità della flotta d'Amico International Shipping

DIS

