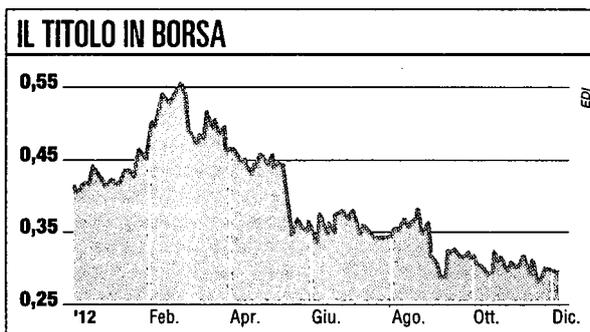




[ IL CASO ]

# Cento milioni per la D'Amico la sfida delle navi "ecologiche"

L'AUMENTO DI CAPITALE, SCATTATO ALL'INIZIO DI NOVEMBRE, SI CONCLUDERÀ DOMANI MARTEDÌ 11 DICEMBRE. «LA NUOVA GENERAZIONE DI IMBARCAZIONI CONSENTIRÀ DI RIDURRE DEL 20 PER CENTO I CONSUMI DI CARBURANTE»

**Massimo Minella***Genova*

**N**uova liquidità per sostenere il piano di sviluppo di d'Amico International Shipping, società quotata che fa capo al gruppo armatoriale, fra i principali operatori internazionali nel segmento delle "product tankers" (trasporto di prodotti petroliferi, raffinati, oli vegetali e chimici). L'aumento di capitale, scattato all'inizio di novembre, si concluderà domani. Il risultato finale si conoscerà il 19 dicembre, quando ci sarà l'asta degli inoptati, ma se l'operazione (come sembra) si concluderà positivamente, consentirà di portare nelle casse del gruppo guidato da Paolo d'Amico (che è anche presidente degli armatori italiani di Confitarma) fino a un massimo di 65,1 milioni di euro. Con l'esercizio dei warrant previsti nell'operazione di aumento, inoltre, si potrà rinforzare il capitale con altri 32,2 milioni di euro per un totale di poco inferiore ai cento milioni. L'aumento, che ha previsto il via libera a 209.929.867 nuove

azioni con la contestuale emissione gratuita di warrant per ulteriori 69.976.622 azioni di compendio, servirà a rafforzare i programmi di sviluppo della flotta della compagnia, rappresentando, spiega il presidente Paolo d'Amico, «un grosso incentivo, condiviso da tutte le primarie compagnie armatoriali, a investire su una nuova generazione di navi in grado di ridurre i loro consumi e le emissioni».



Qui sopra,  
**Paolo D'Amico**

Non che le navi cisterna dei big dell'armamento internazionale attualmente in esercizio possano considerarsi già pronte al pensionamento, tenuto conto che la loro vita media è inferiore ai dieci anni, ma è un dato di fatto che, nel prossimo futuro, la sfida

armatoriale si giocherà in gran parte proprio sul "contenitore" dei prodotti trasportati. «La nuova generazione di navi - prosegue d'Amico - consentirà infatti di ridurre del venti per cento i consumi di carburante e di tagliare drasticamente le emissioni. E questo, oggettivamente, potrà fare la differenza».

Anche perché la crisi sta continuando a mordere il mercato, senza ovviamente risparmiare il settore dello shipping. Ci sono però peculiarità, in questo mondo, che possono trasformarsi in concrete opportunità di business. «Se guardiamo a quello che sta accadendo a livello mondiale nella raffinazione - spiega Paolo d'Amico - vediamo che gli stabilimenti chiudono in Europa e si stanno sempre più spostando verso Est, Medio Oriente, India, Cina. Inoltre gli Usa da importatori sono diventati produttori ed esportatori. Il quadro generale è radicalmente cambiato e questo per noi può rappresentare un'opportunità, se colta nel modo giusto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA