



# Noli marittimi al risveglio. E d'Amico prende il largo

di **Lucio Sironi**

**C**hiudere un aumento di capitale alla fine del 2012 a un prezzo di emissione delle nuove azioni di 0,31 euro e ritrovarsi due mesi dopo a quota 0,47 è un exploit che non capita tutti i giorni. È la fortunata circostanza in cui si viene a trovare il titolo d'Amico Shipping, primario operatore dei trasporti marittimi, 60 anni di attività alle spalle, la cui azione è quotata da cinque anni a Piazza Affari. Non una storia di successo, quella vissuta da d'Amico sul listino. Quotata a 3,5 euro, l'azione ha subito di lì a poco il precipizio del ciclo economico che ne ha cancellato i guadagni, ma ha resistito alla tentazione del delisting, decisamente unfair verso gli azionisti, e, quando ha intravisto segnali di ripresa all'orizzonte, ha deciso di salpare per riprendere il largo: in altre parole, di rilanciare sul business, varare un aumento di capitale di 60 milioni che, uniti ad altrettanti prestiti bancari e a 80 milioni autofinanziati, danno quei 200 milioni che consentono ora al gruppo di acquistare altre sei tanker per il trasporto di derivati del petrolio e oli vegetali. Una mossa delicatissima e strategicamente fondamentale per migliorare la posizione sul mercato in quello che, a giudizio della società, dovrebbe essere l'inizio di un'inversione di tendenza in questo business altamente

ciclico. «I segnali ci sono e anche piuttosto evidenti», spiega il cfo del gruppo, Giovanni Barberis. «Basti dire che per quattro delle sei navi in costruzione sono già stati firmati contratti per i prossimi cinque anni a un prezzo medio di noleggio di 17 mila dollari al giorno, che si può considerare alquanto soddisfacente». L'alta ciclicità del business rende fondamentale la tempistica che si adotta nel comprare e vendere le navi. La società ritiene che questo sia il momento buono per comprarne a un prezzo di 30-33 milioni di dollari l'una, circa la metà di quanto necessario solo quattro-cinque anni fa. Considerando che i tempi di consegna sono dilazionati di due anni rispetto alla commessa, è necessario nel contempo farsi un'idea di quale potrà essere la situazione sul mercato dei noli in quell'epoca. Azzardo? Forse. Ma molti investitori stanno accettando di affiancare d'Amico nella scommessa e l'andamento del titolo di queste settimane testimonia di una fiducia che cresce al galoppo. Oltre alla visione strategica, del gruppo piace la capacità di tenere assolutamente sotto controllo il debito, fac-

enda non semplice in un business capital intensive come quello dei trasporti marittimi. A livello di gruppo (d'Amico rappresenta solo la divisione tanker, ma esiste anche una considerevole flotta per il trasporto del secco) a fronte di 200 milioni di debito c'è un patrimonio stimato in 1 miliardo.

Valore reale, perché in chiave prudenziale nel 2012 d'Amico ha preferito procedere a un impairment proprio sul valore dei propri tanker, riportando una svalutazione one-off di 85 milioni che graverà sui conti che saranno presentati il 28 febbraio. Dal consuntivo però emergerà

anche un risultato operativo in netto miglioramento e di segno positivo. Assieme alle nuove azioni sono stati emessi warrant con finestre di esercizio dal 2014 al 2016 a prezzi crescenti, che grazie all'impennata delle quotazioni sarebbero tutti già in grado di far guadagnare i possessori. Nel caso, farebbero affluire fino a 30 milioni, utili per mantenere giovane una flotta che oggi presenta comunque un'invidiabile età media di sei anni. (riproduzione riservata)

