

**Storie** Il mercato dei noli evidenzia segnali di ripresa. E la famiglia romana punta in alto

# D'Amico Se le navi rendono la tempesta sta finendo

Il gruppo cresce, ora è nono al mondo nei trasporti con cisterne  
E per aumentare la stazza si apre ad investitori internazionali



**Volti Paolo d'Amico, presidente di Dis. Con il fratello Cesare controlla pariteticamente l'holding d'Amico società di navigazione**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo interno, non riproducibile.

DI **LIONELLO CADORIN**

**S**e è vero che l'andamento dei noleggi delle navi da carico è un indice che anticipa i cicli economici, allora forse la ripresa è vicina. Precipitati dai 50/60 mila dollari al giorno nei momenti di boom fino a punte minime di 8 mila dollari nei mesi più brutti della crisi, i noli sono ritornati vicini ai 15 mila dollari al giorno, livello che non si vedeva dal 2009, e tendono a salire. E gli armatori, che come sempre hanno dovuto resistere nella lunga fase negativa, tornano a veder crescere i ricavi. Ma le fortune delle compagnie di navigazione non sono legate soltanto all'andamento del mercato. Conta saper gestire i periodi negativi, e ancor di più la capacità di prevedere i cicli. Con i noli oscilla infatti anche il valore delle navi: comprare quando il prezzo è più basso significa avere navi più redditizie e breakeven più vicini nel tempo, con la possibilità

di rivendere bene per rinnovare frequentemente la flotta.

C'è anche tutto questo, ma non solo, dietro la performance in Borsa della d'Amico International Shipping (DIS), società del gruppo armatoriale romano d'Amico, nona flotta al mondo nel settore delle cisterne che trasportano deri-

**50,1****MILIONI**

**I ricavi in dollari del gruppo armatoriale d'Amico nel primo trimestre. Utile netto: 7,6 milioni**

vati del petrolio per le più importanti compagnie petrolifere. Il titolo, che il primo gennaio quotava 0,31 euro, è salito di oltre il 60% in quattro mesi sino a un massimo di 0,52 euro la settimana scorsa, dopo la diffusione dei dati positivi del primo trimestre. Quando saranno consegnate otto nuove navi, tecnologicamente all'avanguardia, già finanziate e in corso di costruzione nei can-

tieri coreani Hyundai, l'età media della flotta sarà di soli 4,9 anni. Pagati tutti i debiti, la flotta vale oggi 240 milioni, un valore intrinseco che diviso per il numero delle azioni fa 0,60 euro. Il rapporto debito/capitale è 0,75, come dire che la società non ha bisogno delle banche.

## Report

Il 13 aprile scorso Pareto Securities, banca indipendente di investimento norvegese, tra le più importanti per lo shipping mondiale, ha cominciato a «coprire» Dis con un report che consiglia l'investimento (giudizio «buy», comprare) indicando un prezzo-obiettivo di 65 centesimi quando in Borsa il titolo si scambiava poco sopra i 40 centesimi. Poche settimane prima un altro primario broker norvegese, Platou, aveva fissato il traguardo a 0,70 euro. Per Giovanni Barberis, da un anno direttore finanziario del gruppo d'Amico, un passatempo di Cfo in società come Armani, Hera, Cremonini e

Acea, questi giudizi internazionali sono anche il risultato della scommessa vinta a fine 2012 con l'aumento di capitale: «In una fase negativa delle Borse, senza banche (autofinanziando il consorzio di garanzia) e con l'obiettivo dichiarato di investire nella flotta in un momento giudicato favorevole — osserva Barberis — d'Amico International Shipping ha chiesto con successo soldi al mercato, lanciando un messaggio di tranquillità agli investitori con un'operazione nella quale il primo a credere era proprio l'azionista di controllo». Ora l'obiettivo è di portare il titolo sui mercati finanziari più importanti e di renderlo accessibile ai medi investitori, accrescendone la liquidità con una cessione di quote finalizzata all'aumento dell'attuale limitato flottante.

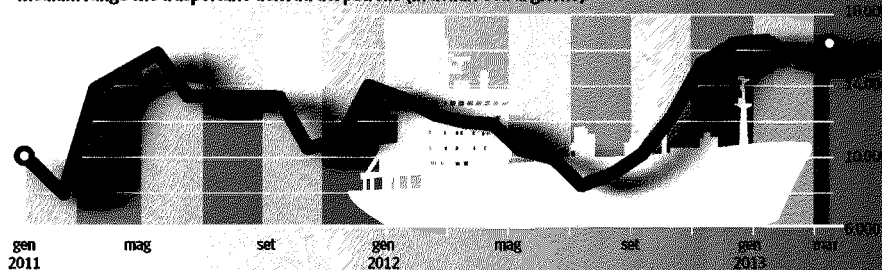
## Nuove rotte

Paolo d'Amico, presidente di Dis che con il fratello Cesare controlla pariteticamente la holding d'Amico Società di Navigazione, attiva nei carichi



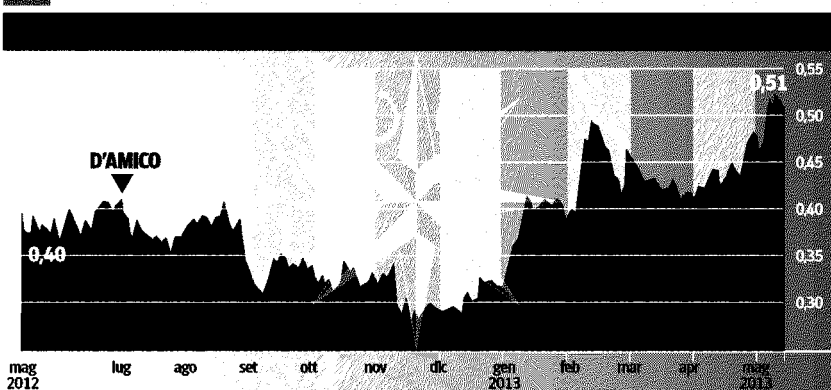
## La corrente forse è cambiata

Valori medi del noli spot (periodi inferiori a un anno) per navi cisterna medium range che trasportano derivati del petrolio (in dollari Usa al giorno)



Fonte: Clarkson. Dati aprile 2013

## Così in Borsa



Fonte: elaborazione CorriereEconomia

secchi, indica nel continuo rinnovo della flotta con navi sempre più avanzate tecnologicamente, ecologiche e a consumi più bassi, l'obiettivo strategico che la società continuerà a perseguire. La scelta di puntare su questo tipo di cisterne si è rivelata vincente: «Da anni — dice d'Amico, che è anche presidente di Confitarma — andavamo predicando che la delocalizzazione dei punti di raffinazione soprattutto verso Far East e Medio Oriente, avrebbe avuto come conseguenza un aumento della domanda tonnellaggio-miglia per i prodotti derivati. Oggi molti più carichi viaggiano anche dal Golfo degli Stati Uniti

verso l'Europa, in deficit cronico di diesel, e verso il Sudamerica, che ha bisogno da sempre sia di benzina sia di diesel». Anche nei carichi secchi il gruppo italiano vuole attrezzarsi per anticipare il mercato: «Guardiamo attentamente, in ottica di investimento alle navi più grandi, da 60 mila tonnellate: perché ci siamo convinti che la forte crescita economica dell'Africa subsahariana, della Costa Ovest e di quella Est, richiederà sempre più trasporto di materie prime in uscita e di materie prime e semilavorati in entrata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA