

15/05/2013

d'Amico, il Made in Italy che resiste alla crisi e vola in Borsa

Uno sguardo su d'Amico, piccola multinazionale dei trasporti il cui titolo, negli ultimi 6 mesi, ha guadagnato il 65% in Borsa - Un esempio di buona gestione in una congiuntura particolarmente complicata, per una società che ha saputo rinnovarsi in un periodo di crisi.

- Tag >
- [damico](#)
- [made-in-italy](#)



"La ripresa? Ci sono segnali positivi: crescono i consumi di prodotti raffinati. Ma il trend non si è ancora trasmesso ai metalli ferrosi. Per usare una metafora, possiamo dire che in Usa o su altri mercati la gente è tornata a consumare benzina. Ma non ha ancora deciso di comprare una macchina nuova, perciò i ferrosi stentano". Parla così **Giovanni Barberis, chief financial officer di d'Amico**, multinazionale tascabile dei trasporti, termometro utile per capire i trend dell'economia globale.

Non sono molte, del resto, le società italiana che figurano nella top ten mondiale del loro settore (circa il 5% del tonnellaggio della flotta mondiale mid range). Ben poche, non solo in Italia, possono vantare in Borsa una crescita, graduale ma costante, **del 65% circa negli ultimi sei mesi**, ovvero del 22% nell'ultimo mese. Ancor meno numerosa, ahimè, la pattuglia di società che possono annunciare, come ha fatto d'Amico International Shipping, il miglior risultato da quattro anni a questa parte ed annunciare che "per gli anni a venire è attesa una crescita sostanziale della domanda di tonnellaggio-miglia e un miglioramento importante nel tasso di utilizzo delle navi". Da sfruttare senza dover per giunta patire il credit crunch che affligge i concorrenti meno solidi.

Per questi ed altri motivi è giusto guardare con attenzione a [d'Amico International shipping](#), la controllata del gruppo quotata a Piazza Affari che opera nel ramo del trasporto di prodotti petroliferi raffinati, oli vegetali e chimici. A novembre Paolo e Cesare d'Amico hanno sfidato una congiuntura di mercato difficile lanciando un aumento di capitale destinato a finanziare il rinnovo della flotta.

Sembrava un azzardo, vista la frenata dell'economia cinese, le difficoltà della domanda Usa e, soprattutto, l'aria di recessione europea. Al contrario, i risultati già si vedono (ebitda a 11,5 milioni di dollari, con un margine sui ricavi del 23%, generazione di cassa da attività operative per 16,1 milioni) ma le prospettive promettono di esser ancora più brillanti: **"Per gli anni a venire è attesa una crescita sostanziale della domanda di tonnellaggio-miglia** e un miglioramento importante nel tasso di utilizzo delle navi. I prossimi anni vedranno, infatti, un consolidamento del trend in atto di rilocalizzazione delle raffinerie verso le zone di produzione di petrolio, soprattutto Asia e Medio Oriente. L'aumento della domanda di petrolio verrà, inoltre, supportata principalmente dai paesi non OCSE e soprattutto da Cina e India".

In cifre, commenta Barberis, il turnaround in atto nel trasporto dry (prodotti secchi, di cui si occupa la società non quotata) e liquidi si spiega così. "Nel momento più alto del ciclo – spiega – le navi, quotate 60 milioni di dollari, spuntavano noli di 60 mila dollari al giorno a fronte di un break even a 25 mila dollari". Poi è arrivata la crisi... "Violenta ed improvvisa: i noli sono precipitati a 8 mila dollari al giorno, il valore delle navi è sceso di conseguenza. I più deboli, anche in Italia, hanno alzato bandiera bianca".

E, come sempre accade, quando il gioco si fa duro emergono gli imprenditori più solidi. Tipo i d'Amico, premiata ditta che nel corso della sua storia ha affrontato 15 cicli di crescita e di ripresa) senza ribaltarsi mai nelle tempeste. Anche stavolta l'azienda ha varato un piano di investimenti nel momento in cui i cantieri, vuoti, offrivano le condizioni migliori. Ma soprattutto, **scommettendo sul timing della ripresa**, un azzardo visti i tempi (2-3 anni) che separano l'ordine dalla consegna. Oggi il rinnovo della flotta è in corso: stanno arrivando le prime navi, si procede alla cessione di quelle "vecchie" (per modo di dire, visto che si tratta di giganti del mare con ancora 15 anni di autonomia). A progetto finito, la d'Amico sarà cresciuta di quattro volte. Almeno sui mari, una volta tanto, il made in Italy non è in ritirata.