

Seguici:  

CERCA...



AREA RISERVATA 



07 maggio 2020, Aggiornato alle 14,38

# Informazioni Marittime

**BOLLETTINO**  
Avvisatore Marittimo  
**EDIZIONE SPECIALE 2019**

ARMATORI

07/05/2020

## d'Amico chiude primo trimestre in netta ripresa

Primo bilancio dell'anno con un utile di 1,5 milioni di dollari. Tra Coronavirus, taglio della produzione e stock saturi, da marzo il mercato è completamente cambiato



Il gruppo d'Amico International Shipping chiude il primo trimestre del 2020 in forte recupero, per il secondo trimestre consecutivo. Il Consiglio di amministrazione ha approvato il primo bilancio di quest'anno con un risultato netto di 1,5 milioni di dollari, recuperando le perdite del primo trimestre 2019, pari a 5,5 milioni. L'Ebitda è stato di 33 milioni, in crescita del 47 per cento. Il cash flow operativo di 25,7 milioni, in crescita del 60 per cento.

### Il primo bilancio trimestrale d'Amico nel dettaglio

Come spiegano il presidente e amministratore delegato, **Paolo d'Amico**, insieme al direttore finanziario, **Carlos Balestra di Mottola**, i risultati provengono da una congiuntura internazionale molto particolare. Tutto è repentinamente cambiato nell'ultimo mese del trimestre, quando all'inizio di marzo i Paesi dell'OPEC non hanno raggiunto un accordo uniforme su un taglio della produzione mondiale di greggio che compensasse il crollo dei consumi per il lockdown (si è arrivati poi a un taglio di 9,7 milioni di barili al giorno). Nel giro di un mese il prezzo del petrolio è sceso a livelli mai visti, con l'indice WTI che il 20 aprile ha segnato -37 dollari al barile.

Improvvisamente, un nuovo mercato che ha sensibilmente avvantaggiato gli armatori di

Abbonati ai nostri  
Servizi Online

Bollettino Avvisatore Marittimo  
Arrivi e partenze porto di Napoli



tanker. In primo luogo, hanno iniziato a viaggiare spendendo molti meno soldi per il carburante, aumentando quello che si chiama *equivalent earnings* delle navi. La nafta è diventata più, per esempio, del gas naturale liquefatto, conveniente da trasportare anche per lunghe distanze, come tra Giappone ed Europa. Il crollo dei prezzi e della domanda di consumo, coinvolgendo nel giro di un paio di mesi fino a 187 Paesi, ha incentivato l'aumento di scorte a terra, saturando in breve tempo gli impianti di stoccaggio e creando una situazione di mercato che in finanza si chiama *contango*, o *forwardation*, una situazione dove il prezzo spot è inferiore ai prezzi futuri, impliciti nei corrispondenti contratti futures. Così, tutto il petrolio in eccesso è confluito anche sulle petroliere, perfette cisterne galleggianti. Una situazione a tutto beneficio dei noli slot sulle tanker, storicamente bassi, con i prezzi, soprattutto in Asia e Medio Oriente, che sono iniziati a salire a fronte di un aumento esponenziale della domanda di stoccaggio.

Secondo l'analista Kpler, a metà aprile quasi sei milioni di tonnellate di prodotti raffinati erano stoccati in navi cisterna. Nella definizione di stoccaggio sono incluse le navi cariche in attesa di essere scaricate per più di sette giorni. Quando la domanda per petrolio si riprenderà e la curva dei prezzi a termine per il crude oil si appiattirà, fino a tornare in *backwardation* (l'inverso del *contango / forwardation*), lo stoccaggio galleggiante dovrebbe iniziare a diminuire, aumentando l'offerta effettiva della flotta ed esercitando una pressione al ribasso sui noli.

Gli armatori di petroliere, però, non sono l'unica alternativa allo stoccaggio del greggio in sovrapproduzione. Stanno cominciando ad affacciarsi anche le cisterne galleggianti, grossi serbatoi in acciaio da 50 mila tonnellate, capaci di resistere per mezzo secolo in mare aperto.

Condividi   

TAG: [PETROLIO](#) - [TANKER](#) - [D'AMICO](#) - [ECONOMIA](#)

Articoli correlati

