

TORNANO IN POSITIVO I CONTI DI DSI: RICAVI IN SALITA A 71,4 MILIONI

D'Amico brilla con i noli

*Secondo l'armatore romano, lo stoccaggio del petrolio invenduto non durerà
Anche il secondo trimestre dell'anno dovrebbe chiudersi con risultati in crescita*

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Si chiudono con utili per 1,5 milioni di euro contro i 5,5 milioni di rosso dello scorso anno i primi tre mesi del 2020 per la D'Amico International Shipping. Prosegue dunque il percorso positivo avviato dalla società nell'ultimo trimestre 2019. I ricavi sono saliti a 71,4 milioni e l'ebitda è balzato a 33 milioni (+46% rispetto allo stesso periodo del 2019), mentre l'utile rettificato dei primi tre mesi sarebbe stato pari a 6,3 milioni escludendo alcune poste non ricorrenti. «Il miglioramento è attribuibile a un mercato dei noli molto più forte rispetto allo scorso anno», spiega l'azienda. Questo mercato favorevole alle navi cisterna «può durare finché il consumo dei prodotti raffinati sarà inferiore all'offerta e quindi

per forza di cose ci sarà necessità di stoccaggio del prodotto da qualche parte», ha spiegato l'amministratore delegato Paolo D'Amico a MF Shipping & logistica. Un rallentamento nei prossimi mesi è comunque atteso, in primis per effetto del taglio della produzione da 9,7 miliardi di barili di petrolio concordato dall'Opec+. «Siamo sinceri: quella attuale è una domanda di navi fasulla, che sposta un prodotto da una parte a un'altra, prodotto che però rimane sempre sul mercato, cioè non viene consumato. Poi si creerà il problema di quando e come usarlo», prosegue D'Amico, consapevole che i noli non potranno rimanere ai livelli stellari visti nelle ultime due settimane e superiori a 35 mila dollari al giorno. «Una correzione ci sarà e a mio modo di vedere sarà molto più forte per le petroliere che trasportano greggio che per le navi cisterna come le nostre che spostano prodotti raffinati». Sul quando ciò avverrà «dipende



Paolo d'Amico

molto da quando ci libereranno. Prima accade e prima torneremo a uscire, circolare in automobile, e così via», prosegue l'armatore romano. «Mi aspetto che la benzina e il diesel vengano consumati in primis, anche perché in estate chi si muoverà per le vacanze lo farà in auto. Non vedremo gente andare ai Caraibi con gli aerei». Diesel e benzina saranno i prodotti raffinati che verranno smaltiti per primi, rimettendo dunque

in moto la catena d'approvvigionamento, mentre ad esempio il jet fuel per gli aerei (che però si può trasformare in diesel) ripartirà successivamente.

Diversi analisti di mercato hanno parlato del secondo trimestre 2020 come il migliore della storia per i noli delle navi cisterna. «Nella mia lunga storia professionale ne ho visti di migliori», sostiene invece D'Amico, «anche se questo è paradossale: è una domanda di stiva fasulla e quindi genera incertezze sul futuro difficili da decifrare. Mi domando anch'io infatti quanto sarà forte la controreazione all'attuale fase di mercato».

Nel frattempo D'Amico International Shipping con un paio di navi è riuscita a cogliere il momento magico noleggiando per stoccaggio due navi a rate di nolo «estremamente interessanti». E non solo: nei giorni scorsi ha colto l'attimo anche per cedere una nave, e altre sono destinate a essere dismesse nel prossimo futuro, Covid-19 permettendo. «Avremmo alcune operazioni in uscita dalla flotta, ma anche vendere una nave oggi è complicato perché farle ispezionare è diventato impossibile e per consegnare una nave a un compratore occorre prima valutare attentamente in quale porto farlo in quanto non tutti i porti lo permettono». Uno dei maggiori problemi è rappresentato dall'avvicendamento degli equipaggi che con la chiusura dei confini è molto difficile. «Se il mondo fosse libero venderemmo qualcosa di più. L'idea è senz'altro quella di scaricare la flotta: abbiamo diverse navi vicine ai 15 anni e quelle di sicuro le vorremo vendere». (riproduzione riservata)