

INTERVISTE

Balestra di Mottola, CFO di d'Amico: "Mercato petrolio debole, la svolta nel 2021 con la diffusione del vaccino"

12 NOVEMBRE 2020 - Vito de Ceglia



“**L**a buona notizia è che presto arriveranno i vaccini. Con la loro distribuzione su larga scala nel primo trimestre 2021 si creano i presupposti per una forte ripresa nella seconda parte dell'anno prossimo”.

Guarda il bicchiere mezzo pieno, **Carlo Balestra di Mottola**, CFO del gruppo d'Amico International Shipping (DIS), uno dei principali operatori nel trasporto marittimo, specializzato nel mercato delle navi cisterna, che archivia i [primi 9 mesi dell'anno](#) con un risultato netto positivo di 15,4 milioni rispetto alla perdita di 32,5 milioni registrati nello stesso periodo del 2019.

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

[Mi iscrivo](#)



Cerca su ShipMag



Carlo Balestra di Mottola

Un risultato che conferma lo stato di buona salute di DIS in una fase assai delicata per il settore, ostaggio della rinnovata debolezza e volatilità del mercato delle product tanker nel terzo e quarto trimestre dell'anno per effetto della nuova ondata di contagi che sta investendo il mondo, in primis l'Europa, e della conseguente contrazione dei consumi di greggio.

Il terzo trimestre è stato debole, che cosa è accaduto?

“A livello di consumi, nel terzo trimestre abbiamo visto una buona ripresa rispetto ai minimi toccati nel secondo trimestre dell'anno con una maggiore attività economica e una ripresa dei viaggi in estate e all'inizio dell'autunno. Ma a livello di volumi trasportati il gruppo ha dovuto affrontare un periodo di ribilanciamento perché l'andamento del nostro mercato si è discostato dalla curva dei consumi visto che nei mesi precedenti ci sono state scorte di greggio, tra marzo e maggio, sia a terra che in particolare a mare. Scorte che poi dovevano essere riassorbite. Avevamo iniziato l'anno con 25 milioni di barili di raffinati, poi è stato raggiunto un picco di 70 milioni di barili a fine maggio, scesi a 40 milioni di barili a fine settembre. Quindi, il 70% dell'aumento è già stato assorbito. I noli però sono stati deboli nel terzo trimestre, nonostante tutto abbiamo fatto abbastanza bene rispetto ai nostri diretti concorrenti considerate le circostanze, realizzando sul mercato spot quasi 12900 dollari al giorno complessivamente sulle nostre navi contro 11.600 del terzo trimestre 2019.

Quali sono le previsioni per la chiusura dell'anno?

“Ora stiamo di nuovo accusando la debolezza dei consumi a causa della seconda ondata di contagi, L'andamento per il quarto trimestre non è assolutamente brillante, ma la nostra azienda può contare su un buon livello di copertura con il 58% dei giorni coperti con contratti a tariffa fissa a noli piuttosto interessanti con una media 16.300 dollari, quindi possiamo compensare la debolezza del mercato in questo modo e pensiamo che anche il risultato del quarto trimestre non sarà eccezionale ma non si discosterà troppo da quello del terzo trimestre che è stato di quasi sostanziale pareggio”.

Proprio oggi l'OPEC ha rivisto al ribasso la domanda media globale di petrolio per il 2020. Ora prevede una richiesta di 90,1 milioni di barili al giorno rispetto ai 90,4 milioni stimati in precedenza. Nel frattempo, con la seconda ondata di contagi, ritornano nuove restrizioni a macchia di leopardo in Europa e nel resto del mondo. Quali saranno le ripercussioni per il mercato product tanker?

ricreative ma non tanto l'industria. E questo senz'altro potrebbe avere impatti più blandi per i consumi preoccupanti e cresco

Cerca su ShipMag



aggiustino il tiro con misure ancora più restrittive nei prossimi mesi. Questo posticipa la ripresa del settore e il processo di ribilanciamento. Un altro aspetto preoccupante riguarda proprio la decisione dell'OPEC che in precedenza aveva pianificato un rallentamento dei tagli da gennaio 2021 di circa 2 milioni di barili, dagli attuali 7,7 a 5,7 milioni. Ora invece si parla di un potenziale posticipo dai 3 ai 6 mesi: questo significa ovviamente meno crudo che si sposta, meno crudo che viene raffinato e trasportato. Un trend sicuramente negativo in vista dell'inizio del prossimo anno, ma crediamo che ci sarà un rimbalzo della domanda. La buona notizia è che arriveranno presto i vaccini sul mercato, con la loro distribuzione su larga scala nel primo trimestre dell'anno prossimo si creano i presupposti per una ripresa nella seconda parte dell'anno".

Quindi, i noli spot torneranno su livelli profittevoli nella seconda parte del 2021?

“Non abbiamo una sfera di cristallo, ma direi di sì. Ci sono tanti fattori di incertezza sulle tempistiche esatte, però una parte consistente del greggio stoccato a mare è stata riassorbita, finita la pandemia ci sarà di nuovo una voglia di svago e di viaggiare dopo un lungo confinamento. Detto questo non crediamo che l'anno prossimo si arriverà ai livelli pre-crisi, ma quasi sicuramente una buona parte di traffico perso si potrà recuperare”.

Non c'è solo l'aspetto della domanda di petrolio, c'è anche quello dell'offerta del naviglio. Qual è oggi la situazione del mercato?

“Il libro ordini di navi rispetto alle unità in circolazione è ai minimi dal '96, di circa il -6%. Questo significa che si prevede una crescita molto contenuta della flotta. Poi, dipenderà anche dalla demolizione delle vecchie navi che nel 2020 ha registrato un livello bassissimo perché i cantieri sono stati chiusi per una parte dell'anno. Quindi, c'è la possibilità concreta che ci sia un effetto di recupero nel 2021”.

Lei prima ricordava che il 70% delle scorte di greggio è stato riassorbito. Con l'acuirsi della pandemia, non c'è il rischio che il fenomeno dello stoccaggio galleggiante ritorni di nuovo?

“Esiste il rischio, ma piccolo. Perché crediamo che l'OPEC sarà molto più reattiva rispetto alla prima parte del 2020, quando a creare un'inondazione di offerta di petrolio sul mercato rispetto alla domanda è stata l'incapacità dei produttori di mettersi d'accordo. Non a caso, la produzione è aumentata invece di ridursi. Ora invece si parla di posticipare l'allentamento dei tagli e questo dovrebbe impedire che l'aumento delle scorte si verifichi di nuovo. Tuttavia, va monitorata la curva futura dei prezzi perché ci vuole un contango abbastanza ripido per giustificare anche il costo di noleggio di una nave per stoccare il petrolio. Direi che ad oggi non ci sono ancora questi incentivi, però se i prezzi del petrolio a breve scendessero ulteriormente e quelli a termine salissero, si potrebbero creare i presupposti. Ma ribadisco: pensiamo che questa volta l'OPEC sarà abbastanza reattiva nella gestione della produzione. Un'altra variabile da considerare sarà poi quello che succederà con l'Iran dopo la vittoria di Joe Biden, ma qui i tempi della diplomazia sono lunghi e quindi nel breve periodo non ci dobbiamo aspettare niente”.

Nel corso dei primi 9 mesi dell'anno il gruppo ha continuato a ridurre l'indebitamento. Alla fine di settembre, il rapporto tra la posizione

dollari. Pensate di mantenere questo rapporto anche a fine dicembre?



“Premesso che la nostra posizione di liquidità oggi è ampiamente superiore al minimo obbligatorio stabilito nei nostri covenant finanziari di 25 milioni di dollari, abbiamo anche lavorato molto sulla cessione delle nostre vecchie navi: nei primi 9 mesi dell’anno, abbiamo generato oltre 26 milioni di dollari di cassa con la vendita di 3 navi, un’altra nave è stata consegnata agli acquirenti oggi generando cassa netta di ulteriori 8,0 milioni di dollari e un’altra ancora sarà consegnata ai nuovi proprietari a gennaio generando 8,9 milioni di dollari. Quindi, grazie alla vendita di queste due ultime navi, la nostra condizione di liquidità potrebbe addirittura rafforzarsi, nonostante le incertezze attuali del mercato”.

Ci saranno altre cessioni nel 2021?

“E’ possibile ma solo se ci saranno le condizioni di mercato favorevoli, perché non vogliamo svendere”.

Sono previsti dividendi per i vostri azionisti?

“In questo momento, no. A causa dell’incertezza dei prossimi mesi, preferiamo tenerci stretta la cassa. Eventualmente quello che potremmo valutare al momento giusto è di esercitare alcune delle opzioni di acquisto sulle navi in leasing per ridurre il costo del nostro il debito e il breakeven finanziario e di conto economico”.

Articoli correlati

INTERVISTE

Terminal Vado, l'ad Cornetto: "L'effetto Covid si sente sui traffici. Ma a regime saremo sui 900 mila Teu all'anno, 40% su rotaia"

L’11 febbraio 2020 il nuovo terminal container di Vado Gateway è di ...

INTERVISTE

Marco Consigliere (WTW): "Cybersecurity, industria marittima ancora in una fase embrionale"

“Il problema degli attacchi informatici si può provare a mitigare, ...



Gancio Editore
Partita Iva 02650580992
redazione@shipmag.it
direttore@shipmag.it

Sezioni
[Crociere](#)
[Cargo](#)
[Yacht](#)
[Porti](#)
[Logistica](#)

Informazioni
[Chi siamo](#)
[Newsletter](#)
[Contatti](#)
[Privacy Policy](#)

Seguici



Cerca su ShipMag

