

CARGO OIL & GAS

# Gruppo d'Amico: utile netto in forte aumento nel 2020, nonostante la volatilità del mercato delle navi cisterna

11 MARZO 2021 - Redazione



informazione pubblicitaria



Milano – Buone condizioni di mercato nella prima parte del 2020 e strategia commerciale prudente sono state le due leve che hanno permesso al gruppo **d'Amico International Shipping** (Dis), una delle più importanti società al mondo nel settore navi cisterna, di archiviare l'anno in forte miglioramento con utile netto di 16,6 milioni di dollari nel 2020 contro una perdita netta di 27,5 milioni nel 2019; utile netto rettificato di 22,5 milioni contro una perdita netta di 7,7 milioni nel 2019, Ebitda di 127,3 milioni, +22,1% rispetto allo scorso anno. Forte generazione di cassa di 84,1 milioni nel 2020 contro 59,3 milioni nel 2019.

Risultati ottenuti con una **media spot giornaliera** di 16.771 dollari nel 2020 contro 13.683 dollari nel 2019 e una **copertura base time-charter** pari al 61,9% ad una media giornaliera di 16.429 dollari, che ha aiutato la compagnia a navigare attraverso il difficile contesto di mercato della seconda parte dell'anno. **Dis** ha infatti ottenuto una media totale TCE (spot e time charter) di 16.560 dollari nel 2020, rispetto a 14.239 dollari nel 2019 (un incremento del 16,3% anno-su-anno).

## Iscriviti alla newsletter

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

Mi iscrivo



Cerca su ShipMag



**(Paolo d'Amico, presidente e ad di Dis)**

“Il 2020 è stato per il settore delle navi cisterna un anno caratterizzato da un'estrema volatilità. Nel corso della prima metà dell'anno, i noli hanno raggiunto livelli record, a seguito del crollo della domanda di petrolio causata dal Covid-19, unita ad un aumento della produzione da parte principalmente dell'Arabia Saudita e della Russia – spiega **Paolo d'Amico, presidente e amministratore delegato di Dis** -. Questo ha generato una curva dei prezzi futuri del petrolio in 'contango', stimolando un incremento delle scorte mondiali della materia prima. Lo stoccaggio di petrolio a terra ha raggiunto rapidamente la piena capacità e quantità sempre maggiori di crudo e raffinati hanno cominciato ad essere stoccati a bordo di petroliere, riducendo bruscamente l'offerta di tonnellaggio e provocando un forte balzo dei noli marittimi. A seguito però dei forti tagli alla produzione da parte dell'Opec+, entrati in vigore da 2 maggio, i noli spot delle petroliere hanno subito una brusca correzione, dovendo il mercato assorbire l'eccesso di stoccaggio creatosi nei mesi precedenti, con una graduale riduzione delle scorte di petrolio a bordo delle navi”.

**Clarksons** stima che nel 2020, la domanda mondiale di petrolio si sia attestata a 91,4 milioni di barili al giorno, pari ad una riduzione del 8,8% rispetto all'anno precedente. L'**AIE** stima che nel 2021 la domanda di petrolio crescerà del 6% rispetto all'anno prima, grazie all'allentamento delle restrizioni legate al Covid-19, con la graduale diffusione dei vaccini in tutto il mondo.

“L'emergere di diversi nuovi ceppi del virus mette però fortemente a rischio l'effettiva ripresa della domanda nel 2021 – osserva **d'Amico** -. Malgrado lo stoccaggio a bordo di navi sia stato in larga parte riassorbito, per una piena ripresa del mercato delle product tanker, abbiamo bisogno di una forte ripresa della domanda di petrolio, che stimoli un incremento dell'offerta di greggio e di conseguenza della produzione delle raffinerie. Rimaniamo pertanto cauti sulla prima parte del 2021. Nel lungo termine siamo invece estremamente positivi, grazie ai forti fondamentali che caratterizzano la nostra industria”.

L'attesa ripresa dell'economia mondiale in uno scenario post-pandemico, grazie anche a stimoli fiscali senza precedenti da parte delle maggiori economie del pianeta, dovrebbe aumentare la domanda di petrolio, beneficiando il mercato delle product tankers. “Il Covid-19 ha però posto una pressione significativa sulle raffinerie, riducendo sensibilmente i margini delle stesse – segnala l'amministratore delegato di Dis – . Questo ha accelerato il processo di chiusura degli stabilimenti più vecchi e meno competitivi, presenti principalmente in Europa, USA, Australia e Nuova Zelanda. Dall'inizio della pandemia, è stata già confermata la chiusura o conversione di circa 1,9 milioni di barili al giorno di capacità di raffinazione, di cui circa il 60% è stimata avvenire nel corso del 2021.

quindi un notevole incremento della domanda 'tonnellate-miglia' per le product tankers".

Cerca su ShipMag



Secondo l'AIE, la capacità di raffinazione mondiale aumenterà di 6,1 milioni di barili al giorno nel periodo 2020-2024 ed il 76% di questo incremento sarà in Asia e Medio Oriente. Sempre secondo l'AIE, nel corso dei prossimi anni, l'Europa e tutte le regioni dell'emisfero meridionale, saranno dipendenti dalle importazioni di prodotti raffinati dagli USA, Russia, Medio Oriente e Cina.

“Sul lato dell'offerta, la crescita è prevista essere molto contenuta. Infatti, gli ordini di newbuilding sono a livelli storicamente molto bassi, grazie principalmente alla scarsa disponibilità di capitali e a forti incertezze in merito agli sviluppi tecnologici necessari a rispettare gli obiettivi di riduzione delle emissioni previste da IMO 2030/2050”, rileva **d'Amico**.

Nel frattempo, aggiunge, “nuove regolamentazioni ambientali ed avanzamenti tecnologici dovrebbero anche favorire un incremento delle demolizioni delle navi più vecchie, fenomeno che è stato minimo 3 quest'anno dal momento che la maggior parte dei cantieri di demolizione sono rimasti chiusi per la maggior parte del tempo. Questo dovrebbe contribuire nei prossimi due anni ad una crescita ancora più limitata della flotta mondiale”.

Alla luce di questo scenario, **d'Amico** ostenta ottimismo sul futuro della società: “Sono convinto che DIS sia oggi ben posizionata per affrontare l'attuale debolezza del mercato, guardando con ottimismo al futuro. DIS può infatti contare su una flotta di product tanker estremamente moderna ed efficiente (l'età media delle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS è pari a 6,4 anni, rispetto ad una media nell'industria di 12,0 anni per le MR e di 11,6 anni per le LR1, secondo Clarksons) e su una solida struttura finanziaria. Nel 2019, abbiamo completato un piano di 755 milioni di dollari di investimenti in nuove costruzioni eco e ad oggi non abbiamo ulteriori impegni di investimenti in conto capitale (esclusi Capex di manutenzione)”.

## Articoli correlati



CARGO LAVORO

### Focolaio su portarinfuse greca: l'Egitto respinge la nave

Il comandante, di 66 anni, Master è stato soccorso dalla Guardia Cost ...



CARGO LOGISTICA PORTI

### Supply chain ai tempi del Covid, la denuncia delle imprese:

### "Lavoriamo sotto ricatto" / Il rapporto

La ricerca, condotta tra i professionisti della supply chain. rileva c ...

Partita IVA 02050580992

Yacht

Contattaci

[redazione@shipmag.it](mailto:redazione@shipmag.it)

[direttore@shipmag.it](mailto:direttore@shipmag.it)

Cerca su ShipMag



Green&Tech

Video

Interviste

Seguici

