

DOPO IL ROSSO DEL 2021 IL GRUPPO CHIUDE IL 2022 CON 135 MILIONI DI PROFITTI

Utili record per d'Amico

Salgono a 335 milioni i ricavi e a 226 milioni l'ebitda. Il tutto grazie a nuove strategie commerciali e al rincaro dei noli in seguito alla guerra in Ucraina

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Grazie a un'ulteriore accelerazione del costo dei noli nell'ultimo trimestre dell'anno, il 2022 per la d'Amico International Shipping ha fatto segnare risultati finanziari straordinariamente positivi. «E' il miglior risultato finanziario della storia della società», ha sottolineato il presidente e amministratore delegato Paolo d'Amico. Il profitto netto nell'intero anno è stato infatti di 134,9 milioni di dollari contro una perdita netta di 37,3 milioni nel 2021. «Il miglioramento rispetto allo scorso anno deriva da un mercato delle navi cisterna estremamente forte di cui abbiamo potuto beneficiare a partire dalla fine del primo trimestre del 2022», ha aggiunto l'armatore romano, sottolineando che la d'Amico I.S. ha realizzato una media spot giornaliera di ricavi da noli pari a 31.758 dollari nel 2022 contro gli 11.004 dollari dell'anno precedente. I ricavi totali hanno raggiunto i 334,8 milioni di dollari (erano 175 milioni nel 2021), l'Ebitda è stato di 226,6 milioni (arrivando al 67,7% dei ricavi netti totali) e il debito netto è sceso a 409,9 milioni di dollari (dai 520,3 milioni di un anno prima). La proposta di distribuzione di dividendi agli azionisti è di 22 milioni di dollari, ovvero 0,0153 dollari per azione.

«Nel corso dell'anno, d'Amico I.S. ha intenzionalmente evitato di incrementare la copertura con contratti a tariffa fissa, al fine di aumentare la

propria esposizione allo spot in un mercato in espansione e caratterizzato da fondamentali molto forti», ha spiegato d'Amico, «riuscendo così a massimizzare i risultati dell'ultimo trimestre dell'anno e di raggiungere un nolo giornaliero base Time-charter complessivo, cioè spot e time-charter, di 38.294 dollari, che ha consentito di generare nel periodo 72,1 milioni di profitto netto». Sulle ragioni di questa impennata dei noli l'armatore riconosce che «dalla fine del primo trimestre 2022 lo scoppio della guerra in Ucraina ha avuto un impatto molto significativo sul mercato delle navi cisterna, a causa soprattutto delle inefficienze create con lo stravolgimento di alcuni dei principali flussi commerciali e con l'aumento di attività quali il transhipment, unite all'in-

cremento delle distanze medie di navigazione. Quest'ultimo è attribuibile all'importazione dell'Europa di greggio e prodotti raffinati, prima acquistati dalla Russia, da aree geografiche molto più distanti e al contempo all'esportazione di queste stesse merci dalla Russia verso acquirenti asiatici più lontani, in primis Cina e India».

Guardando al futuro l'a.d. di d'Amico I.S. afferma che, nonostante l'incerto quadro macroeconomico e gli attuali rischi di recessione, specie in Europa e negli Stati Uniti, si stima che nel corso dei prossimi mesi e trimestri, il mercato delle product tanker rimanga forte. Qualsiasi possibile riduzione della domanda in queste regioni, dovrebbe essere più che compensata da un forte incremento dei consumi in Asia

e soprattutto in Cina, trainati dalla piena riapertura della propria economia. «Rimangono estremamente positivi anche rispetto alle prospettive di lungo-termine della nostra industria, in cui intravediamo fondamentali molto solidi sia dal lato della domanda che dell'offerta», conclude d'Amico. «Questo perché lo storico e importante processo di dislocazione della capacità di raffinazione lontano da alcuni dei centri chiave di consumo (Europa, Usa e Australia), verso principalmente l'Estremo e Medio Oriente, contribuirà in modo molto positivo alla domanda, misurata in tonnellate-migliaia, per le product tanker. Si stima inoltre che nei prossimi anni la crescita dell'offerta di tonnellaggio sia molto limitata». (riproduzione riservata)

