

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Paolo d'Amico: "Preoccupati dal Covid-19 ma i noli delle tanker saliranno"

Nicola Capuzzo · Thursday, March 12th, 2020

“Siamo ovviamente preoccupati per il Covid-19, sia da un punto di vista umano che commerciale. Al momento, l'impatto del virus sul settore delle product tanker è stato limitato. Infatti, la brusca riduzione del consumo di petrolio in Cina, è stata parzialmente compensata da un incremento delle esportazioni di prodotti raffinati, in particolare jet fuel, dall'Asia su lunghe distanze verso l'emisfero occidentale. Il mercato delle product tanker dovrebbe inoltre trarre beneficio dagli stimoli fiscali e monetari previsti a seguito del Covid-19”. Così si è espresso Paolo d'Amico, amministratore delegato e presidente della d'Amico International Shipping, sulle criticità attuali del mercato [commentando i risultati della sua società nel 2019](#).

L'esperto armatore romano ritiene che i reali impatti economici del Coronavirus siano “comunque ancora incerti e manteniamo un approccio prudente per il secondo trimestre dell'anno. Il 6 marzo l'Opec+ (la coalizione dei paesi membri dell'Opec e di altre nazioni produttrici, inclusa la Russia) non ha raggiunto un accordo che prevedeva un taglio addizionale di 1,5 milioni di barili al giorno nella produzione di greggio. Questo ha comportato un'inversione dei precedenti tagli, portando a un brusco declino dei prezzi del petrolio e conseguentemente del bunker. La curva dei prezzi futuri del petrolio è andata in 'contango' e potrebbe divenire ancora più ripida, stimolando una crescita delle scorte di petrolio e potenzialmente un incremento del numero di navi utilizzate per stoccaggio. Le navi dedite al trasporto di greggio dovrebbero essere i principali beneficiari di questa situazione ma, come di consueto, gli impatti positivi in quel settore dovrebbero poi riversarsi anche sul mercato delle product tanker, con effetti positivi almeno nel breve termine. L'impatto positivo sul mercato dei noli derivante da costi di carburante più bassi e da volumi crescenti di greggio erano evidenti a partire dal giorno seguente alla rottura delle negoziazioni dell'Opec+”.

Al di là di queste incertezze di breve termine, d'Amico mantiene un approccio molto positivo sul mercato delle product tanker i cui fondamentali a suo dire continuano a essere molto solidi. “Il portafoglio ordini di nuove navi è infatti ai minimi storici, grazie principalmente alla carenza di capitali e ad incertezze normative legate ai sistemi di propulsione richiesti per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, posti da Imo per il 2030 e 2050. Dal lato della domanda, ci aspettiamo un incremento del trasporto via mare di raffinati, grazie principalmente a squilibri regionali nella disponibilità e nella domanda di prodotti e all'espansione della capacità di raffinazione in aeree distanti dalle principali regioni consumatrici. Le nuove regole Imo – ha

proseguito – che limitano il contenuto di zolfo nei carburanti marittimi allo 0,5% a partire da gennaio 2020, dovrebbero inoltre stimolare l’attività delle raffinerie e conseguentemente la domanda per le nostre navi”.

Paolo d’Amico ritiene in conclusione che la d’Amico International Shipping possa “guardare al futuro con un certo livello di ottimismo” e che il piano di investimenti di lungo termine appena completato (pari a 755 milioni di dollari) “consentirà alla nostra azienda di trarre il massimo beneficio da un contesto di mercato in forte miglioramento, avendo a disposizione una delle più moderne flotte di navi cisterna al mondo”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, March 12th, 2020 at 3:25 pm and is filed under [Economia, Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.