

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Primo trimestre 2021 in rosso (-9,8 Mln \$) per d'Amico International Shipping: il Covid frena il liquid bulk

Nicola Capuzzo · Thursday, May 6th, 2021

Finisce col segno meno il primo trimestre del 2021 della società armatrice d'Amico International Shipping per effetto di un mercato dei noli per le navi cisterna piuttosto depresso a causa del rallentamento economico e dei consumi causato dalla pandemia di Covid.

La shipping company guidata da Paolo d'Amico dal 1 gennaio al 31 marzo ha fatto registrato una perdita netta di 9,8 milioni di dollari rispetto all'utile netto di 1,5 milioni registrato nello stesso periodo del 2020. Tale variazione negativa è attribuibile principalmente al netto indebolimento del mercato delle navi cisterna rispetto al primo trimestre del 2020. Il risultato operativo lordo (Ebitda) risulta di 14,2 milioni nel primo trimestre 2021 rispetto a 33 milioni nel primo trimestre 2020, mentre i flussi di cassa operativi sono stati positivi per 6,6 milioni rispetto a 25,7 milioni generati nello stesso trimestre dell'anno precedente. In termini di risultati spot, DIS ha raggiunto una tariffa spot giornaliera di 9.923 dollari nel primo trimestre 2021 rispetto a 17.354 dollari conseguiti nel primo trimestre 2020, a causa del considerevole indebolimento del mercato rispetto allo stesso trimestre dell'esercizio precedente. La tariffa giornaliera media complessiva di DIS (che include sia i contratti spot, sia i contratti time charter) era pari a US\$ 12.853 nel primo trimestre del 2021 rispetto a US\$ 16.391 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

“Dopo i picchi raggiunti nel primo semestre e i minimi toccati nel secondo semestre del 2020, il 2021 è iniziato con un mercato altrettanto debole rispetto alla chiusura dell'esercizio precedente. La pandemia in corso e le impennate dei contagi da Covid a livello regionale, insieme alle misure di contenimento associate, hanno continuato a penalizzare significativamente la domanda di petrolio, portando l'OPEC+ a posticipare gli aumenti di produzione pianificati” spiega l'azienda. Che però aggiunge: “Tuttavia, un risvolto positivo di questo mercato particolarmente difficile è che le scorte di greggio e di raffinati stanno continuando a diminuire rapidamente, nel caso dei raffinati essendo ritornati ai livelli appena precedenti allo scoppio della pandemia. Sia gli Stati Uniti che la Cina stanno recuperando velocemente una sorta di normalità, con rapido miglioramento della domanda di petrolio, che in entrambi i paesi si sta avvicinando ai livelli pre-pandemici. Questa crescita nei consumi nei suddetti paesi è stata, tuttavia, adeguatamente soddisfatta dalle rispettive raffinerie domestiche, toccando in modo marginale il trasporto marittimo di raffinati. A febbraio le raffinerie del Golfo del Messico sono state esposte a temperature estremamente basse che ne hanno ridotto i volumi di produzione al 40%; nel frattempo i volumi raffinati sono saliti, ritornando all'85% del potenziale. Le esportazioni statunitensi sono state tuttavia duramente colpite dalle

difficoltà attraversate dai Paesi dell'America Latina, dove il virus continua a proliferare, e dove si risente della lentezza nella diffusione dei vaccini e dell'insorgenza di nuove varianti, con importante impatto negativo sulle loro importazioni di raffinati”.

Persistono inoltre timori “in merito alla solidità della ripresa della domanda petrolifera, con il recente picco nel numero di casi di Covid a livello mondiale, dovuto sia all’impennata in alcuni paesi europei, che in particolare all’accelerazione del contagio in paesi popolosi come India e Brasile”.

La tariffa time charter annuale, che rappresenta un buon indicatore delle aspettative per il mercato spot, alla fine di marzo 2021 era valutata intorno a 12.500 dollari al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo Eco valutata a un sovrapprezzo di circa 2.000 dollari al giorno sempre secondo quanto riferisce la d’Amico International Shipping.

L’amministratore delegato della d’Amico International Shipping, Paolo d’Amico, ha detto: “La pandemia in corso, i picchi di contagi registrati in alcune aree del mondo e le conseguenti misure di confinamento hanno notevolmente pesato sulla domanda di petrolio. In particolare, il rafforzamento delle misure di distanziamento sociale in Europa ha provocato una forte riduzione della mobilità e della domanda di carburante proprio in una delle aree di maggiore consumo a livello mondiale”. Poi ha aggiunto: “Restano dei dubbi in merito all’intensità della ripresa della domanda mondiale di petrolio, a causa dell’elevato numero di contagi da Covid, che ha registrato picchi in alcuni paesi europei e soprattutto in alcune nazioni molto popolose come India e Brasile. Inoltre, nei mercati emergenti, le misure di sostegno economico risultano essere molto limitate rispetto a quelle adottate dai paesi sviluppati. Rimaniamo pertanto cauti sulla parte rimanente dell’anno”.

#### ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, May 6th, 2021 at 12:45 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.