

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Paolo d'Amico è ottimista sul futuro del liquid bulk nonostante le perdite in salita nel 2021

Nicola Capuzzo · Thursday, November 11th, 2021

La società armatoriale d'Amico International Shipping, che pochi giorni fa ha annunciato la cessione della nave cisterna High Venture per 10,7 milioni di dollari, ha fatto sapere di aver registrato nei primi nove mesi del 2021 una perdita netta di 28,9 milioni di dollari rispetto a un utile netto di 15,4 milioni nello stesso periodo dello scorso esercizio. La variazione negativa è attribuibile al consistente indebolimento del mercato delle navi cisterna rispetto ai primi nove mesi del 2020. Escludendo i risultati da vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi nove mesi del 2020 e del 2021, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'Ifrs 16, il risultato netto si sarebbe attestato a 22,6 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio.

Guardando al solo terzo trimestre dell'anno il rosso è stato pari a 13,8 milioni rispetto a una perdita netta di 1,7 milioni registrata nel terzo trimestre del 2020.

L'amministratore delegato Paolo d'Amico ha così commentato i risultati dell'ultima trimestrale: "Malgrado la debolezza della domanda che ha caratterizzato il terzo trimestre dell'anno, ci aspettiamo che il mercato delle product tanker mostri segnali di miglioramento già a partire dalla fine del 2021, per dar vita ad una ripresa ancora più forte nel 2022. Riteniamo infatti, che la forte crescita economica mondiale, i tassi di vaccinazione in aumento, i livelli di mobilità crescenti e l'allentamento delle misure di distanziamento sociale, stimoleranno la domanda di petrolio. L'Autorità Internazionale per l'Energia ha recentemente aumentato le sue stime per la crescita della domanda nel 2021 e 2022 a rispettivamente 5,5 mb/giorno e 3,3 mb/giorno, raggiungendo un totale di 99,6 mb/giorno, leggermente al di sopra dei livelli pre-Covid. Inoltre, i prezzi crescenti del gas naturale hanno favorito un passaggio al petrolio che, secondo le stime dell'Aie, potrebbe incrementare la domanda di circa 500 kb/giorno rispetto a condizioni normali. Più petrolio dovrebbe essere disponibile per il trasporto, grazie alla produzione dell'OPEC+ che dovrebbe gradualmente crescere fino a settembre 2022".

Sempre d'Amico ha poi aggiunto: "Nel medio termine restiamo molto positivi, dal momento che vediamo fondamentali forti sia dal lato della domanda che dell'offerta. La pandemia ha infatti messo una pressione senza precedenti sui margini di raffinazione, spingendo le raffinerie più vecchie e meno competitive fuori dal mercato e accelerando un processo di dislocazione che sta gradualmente spostando le raffinerie lontano da alcuni dei centri chiave di consumo di prodotti raffinati. Nello specifico, ci attendiamo che molte delle raffinerie più vecchie presenti in Europa,

negli Usa, in Australia e Nuova Zelanda siano sostituite da unità moderne localizzate in Asia e nel Medio Oriente. Come abbiamo affermato più volte, riteniamo che questo processo sia estremamente positivo per la domanda di tonnellaggio-miglia delle product tanker”.

In d’Amico International Shipping si aspettiamo poi che “anche l’offerta di tonnellaggio sia piuttosto contenuta nei prossimi anni. Un numero importante di cantieri di demolizione è rimasto chiuso nel 2020 a causa della pandemia. Tuttavia, la ripresa del prezzo dell’acciaio unita al debole mercato dei noli, ha incrementato le demolizioni di navi nel corso del 2021. Infatti, solo 10 MR e LR1 sono state demolite nel 2020, rispetto alle 44 navi dei primi nove mesi del 2021. I nuovi standard tecnici e operativi richiesti dall’IMO (Energy Efficiency Existing Ship Index-EEXI and Annual operational carbon intensity indicator-CII) e dall’Unione Europea (Emissions Trading Scheme-ETS and Fuel EU Maritime), porteranno a un’ulteriore accelerazione dell’attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e costringeranno parte della flotta mondiale a rallentare la velocità di navigazione (slow-steam) al fine di ridurre le proprie emissioni”.

Sul fronte del nuovo naviglio in arrivo sul mercato d’Amico aggiunge: “Stimiamo che l’attività di costruzione di nuove imbarcazioni rimanga su livelli molto contenuti, a causa di una mancanza di capitali, di enormi incertezze legate agli sviluppi tecnologici necessari per il rispetto delle sempre più ambiziose regolamentazioni ambientali, di prezzi crescenti (secondo Clarksons, i prezzi di MR e LR1 di nuova costruzione sono aumentati di poco più del 15% nel 2021) e di una scarsa disponibilità da parte dei cantieri per consegne nei prossimi due anni”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, November 11th, 2021 at 12:30 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.