

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Un 2021 in rosso per d'Amico I.S. ma il futuro sembra sorridere

Nicola Capuzzo · Thursday, March 10th, 2022

La d'Amico International Shipping ha reso noto di aver chiuso il 2021 con una perdita netta di 37,3 milioni di dollari rispetto a un utile netto di 16,6 milioni nel 2020. Tale variazione negativa, spiega la società in una nota, “è attribuibile al netto indebolimento del mercato delle cisterne rispetto all'esercizio precedente”. Escludendo i risultati da vendita navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2021 e dal 2020, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a -29,1 milioni nel 2021 rispetto ai 22,5 milioni nell'esercizio precedente.

Il risultato operativo lordo (Ebitda) è stato positivo per 64,3 milioni nel 2021 rispetto ai 127,3 milioni nel 2020 mentre i ricavi base time charter nel 2021 sono stati di 174,1 milioni (257,8 milioni nel 2020). L'indebitamento netto della società al 31 dicembre 2021 ammontava a 520,3 milioni di dollari rispetto ai 561,5 milioni al 31 dicembre 2020.

Nel medio e lungo termine le aspettative di una ripresa del mercato dei noli per le navi cisterna sono elevate secondo Paolo d'Amico, amministratore delegato della società, che ha detto: “Verso la fine del 2021, dopo alcuni trimestri deboli, abbiamo finalmente notato alcuni segnali di miglioramento nel mercato”. Inoltre “la Guerra in Ucraina, che auspichiamo termini al più presto, potrebbe generare un incremento della domanda, misurata in tonnellate-miglia, per il trasporto via mare sia di greggio che di prodotti raffinati, dal momento che le importazioni europee di queste materie potrebbero avvenire da paesi e aree geografiche più distanti. Al momento non abbiamo crediti nei confronti di società russe”.

Più nel lungo termine il numero uno della d'Amico I.S. ritiene che questa industry “potrà beneficiare di fondamentali molto forti sia dal lato della domanda che dell'offerta. Il processo di dislocazione, che sta gradualmente spostando le raffinerie lontano da alcuni dei centri chiave di consumo di prodotti raffinati (Europa, USA, Australia), ha subito un'accelerazione durante la pandemia, dal momento che la contrazione dei margini di raffinazione ha spinto le raffinerie più vecchie e meno competitive fuori dal mercato, favorendo le strutture più moderne localizzate prevalentemente in Asia ed in Medio Oriente”. Questo fenomeno sulla carta è estremamente favorevole dal momento che dovrebbe contribuire a una forte crescita della domanda, misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker.

Almeno altri due sono i fattori che lasciano ben sperare d'Amico su un futuro remunerativo per le sue navi: "Ci aspettiamo inoltre una crescita dell'offerta di tonnellaggio molto contenuta nei prossimi anni" ha dichiarato l'esperto armatore. "Le regolamentazioni richieste 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 (slowsteam) al fine di ridurre le proprie emissioni. Stimiamo inoltre che l'attività di costruzione di nuove navi 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 elevati 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, March 10th, 2022 at 9:10 am 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.