

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La guerra spinge i noli: utile di 19,2 Mil \$ per d'Amico I.S. nei primi sei mesi del 2022

Nicola Capuzzo · Thursday, July 28th, 2022

Dopo una perdita pari a 6,5 milioni di dollari registrata nel primo trimestre dell'anno, la d'Amico International Shipping a fine semestre torna a sorridere avendo chiuso il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno con un utile di 19,2 milioni di dollari a fronte di ricavi per 118 milioni di euro (erano 88,9 nello stesso periodo del 2021) e un Ebitda di 66,2 milioni.

La virata in positivo è avvenuta grazie al secondo trimestre dell'anno in corso che da solo ha fatto registrare ricavi per 74 milioni di dollari, un Ebitda di 48,5 milioni e un risultato netto positivo per 25,7 milioni.

Paolo d'Amico, amministratore delegato della shipping company, spiega che “l'incremento dei noli è dovuto a un aumento della domanda di prodotti raffinati, grazie alla graduale riapertura delle principali economie a seguito dell'eliminazione delle restrizioni legate al Covid, a inefficienze nella catena logistica e ai mutamenti nei traffici commerciali, con un incremento dei volumi su rotte più lunghe dagli Usa e dall'Asia verso l'Europa, trainato dalla necessità di sostituire volumi provenienti dalla Russia”.

Una spinta importante alla salita delle tariffe per il trasporto marittimo di prodotti raffinati è arrivata dalla guerra in Ucraina: “A partire dalla fine del primo trimestre, lo scoppio della guerra ha avuto un impatto molto significativo sul mercato delle navi cisterna. Secondo l'Aie (Agenzia Internazionale dell'Energia, *n.d.r.*), a dicembre 2021 l'export della Russia comprendeva circa 5 milioni di barili/giorno di greggio e condensato e circa 2,9 milioni di b/g di prodotti raffinati (di cui il diesel rappresentava circa 0,6 milioni di b/g). All'incirca il 50% dell'export di prodotti da parte della Russia era destinato a paesi Europei. Secondo un recente rapporto di Clarksons – prosegue nella spiegazione d'Amico – la sostituzione da parte dell'Europa del petrolio russo assieme all'aumento dei consumi derivante dalla fine delle restrizioni legate al Covid, dovrebbe incrementare la domanda, misurata in tonnellate-miglia, per prodotti raffinati del 13-14% nel 2022. Inoltre, le restrizioni ufficiali sul petrolio russo non entreranno pienamente in vigore prima della fine del 2022, quindi gli attuali squilibri del mercato potrebbero peggiorare nei prossimi trimestri, dando ulteriore impeto al mercato dei noli”.

Oltre a questi fattori c'è ottimismo sul futuro a lungo termine anche perché “si stima che nei prossimi anni la crescita dell'offerta di tonnellaggio (navale, *n.d.r.*) rimanga su livelli piuttosto

contenuti. In questo momento, nuovi ordini di navi sono praticamente inesistenti, a causa principalmente di significative incertezze legate agli sviluppi tecnologici necessari per il rispetto delle sempre più ambiziose regolamentazioni ambientali, di prezzi di costruzione elevati e di una scarsa disponibilità dei cantieri per consegne nei prossimi due anni (navi ordinate ora sarebbero consegnate non prima della fine del 2024 e con slot ormai molto limitati per consegne prima del 2025)”. Oltre a ciò Paolo d’Amico aggiunge che “le molteplici regolamentazioni ambientali richieste da organismi internazionali, quali Imo e Ue, porteranno a un’ulteriore accelerazione dell’attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e potrebbero costringere alcune di queste navi a rallentare la velocità di navigazione al fine di ridurre le proprie emissioni”.

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

This entry was posted on Thursday, July 28th, 2022 at 10:30 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.