

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Paolo d'Amico: "Un trimestre paradossale per il tanker e vendere navi è difficile "

Nicola Capuzzo · Thursday, May 7th, 2020

I primi tre mesi del 2020 per la d'Amico International Shipping si sono chiusi in utile per 1,5 milioni di dollari (l'anno scorso era stato in rosso per 5,5 milioni) proseguendo il percorso positivo dell'ultimo trimestre 2020. I ricavi sono saliti a 71,4 milioni e l'Ebitda è balzato (+46% rispetto allo stesso periodo del 2019) a 33 milioni di dollari, mentre l'utile rettificato dei primi tre mesi sarebbe stato pari a 6,3 milioni escludendo alcune poste non ricorrenti. "Questo miglioramento è attribuibile a un mercato dei noli molto più forte rispetto allo scorso anno" spiega in una nota l'azienda.

In questa intervista a SHIPPING ITALY l'amministratore delegato Paolo d'Amico spiega più nel dettaglio cosa sta avvenendo sul mercato e quali sono le sue previsioni per i mesi a venire.

Dott. D'Amico questo momento così positivo per i noli delle navi cisterna quanto ancora può durare? E quanto brusca sarà la frenata?

"Può ancora durare finché il consumo di prodotti raffinati è inferiore all'offerta e quindi per forza di cose c'è necessità di stoccaggio da qualche parte. Ora è arrivato il taglio di 9,5 milioni di barili/giorno fatto da Arabia Saudita e Russia, alla fine credo rischierà perfino di essere superiore perché gli Stati Uniti, non per scelta politica ma per necessità economico, stanno chiudendo un sacco di pozzi. Con questi livelli di prezzo non vanno da nessuna parte. Quindi a un certo punto è chiaro che questo stato di cose finirà."

E quindi?

"Siamo sinceri: quella attuale è una domanda di stiva fasulla, che prende un prodotto da una parte e lo sposta da un'altra ma è sempre sul mercato. Non viene consumato. Poi dopo si creerà il problema di quando e come usarlo. La correzione del mercato a mio modo di vedere sarà molto più forte sul trasporto marittimo di petrolio greggio che su quello dei prodotti raffinati. Quest'ultimi sono innanzitutto quantitativamente inferiori e poi qualitativamente non possono restare lì stoccati in attesa in eterno, devono essere consumati in un tempo relativamente breve. Quindi ritengo che i prodotti raffinati verranno smaltiti sicuramente per primi. In fondo la quota flotta impegnata per lo

stoccaggio è sì importante, ma andrà rapportata poi alla domanda corrente che si creerà dopo e valutare quanto sarà grande. Quindi una reazione per il mercato dello shipping ci sarà, ovviamente di senso contrario, ma la vedo molto peggiore sulle navi petroliere che sulle cisterne porta prodotti.”

Già dal terzo trimestre dell'anno o anche prima?

“Dipende molto da quando ci liberano. Prima accade e prima torneremo a uscire, circolare in automobile, ecc. Mi aspetto che la benzina e il diesel vengano consumati in primis, perché ritengo che chi si muoverà anche per le ferie lo farà in automobile. Non vedremo molta gente andare ai Caraibi con gli aerei. Il diesel ha retto abbastanza bene anche durante il lockdown perché i vari courier e trasportatori merci non si sono fermati. Però bisogna considerare che si riparte del fondo, con tutte le imprese ferme, e c'è dunque da aspettarsi soprattutto sul diesel una buona crescita di domanda già nel breve termine.

Il jet fuel invece bisogna dimenticarselo per un po' di tempo. Anche se in realtà questi stock si possono riformulare in diesel, quindi finiranno in quel mercato.”

Quello in corso è il migliore trimestre che abbia mai visto in carriera per le navi cisterna?

“No, ne ho visti di migliori. Però è il più paradossale. E quella attuale non è una posizione comoda perché è una domanda di stiva fake e una situazione che genera incertezze sul futuro difficili da decifrare. Me la pongo anch'io infatti la domanda su quale sarà la reazione all'attuale fase di mercato e quanto sarà forte.”

In queste settimane avete fissato a rate particolarmente remunerative navi da impiegare come depositi galleggianti?

“Sì, due navi le abbiamo fissate specificamente a stoccaggi. Le rate giornaliere non le posso rivelare ma sono estremamente interessanti.

Però voglio dire che ci sono pure stoccaggi non ufficiali, nel senso che quando una nave viene noleggiata a viaggio e una volta arrivata al porto di scarico viene lasciata ferma un mese col carico a bordo, anche quello di fatto è stoccaggio. Anche se non dichiarato esplicitamente.”

In questi mesi di Covid-19, però, ci sono anche diverse criticità, non è vero? La d'Amico International Shipping nell'ultima trimestrale cita gli avvicendamento degli equipaggi e i tempi di carico e scarico delle navi nei porti.

“Il problema degli equipaggi è molto forte e sofferto. Adesso qualcosa si sta facendo, l'Imo si sta muovendo ma quando c'è un paese come l'India con i confini chiusi come si fa a cambiare un marittimo indiano? Lo si può fare solo scalando un porto indiano.

L'India insieme alle Filippine abbraccia la larga maggioranza della marina mercantile in termini di equipaggi e nessuno può entrare e uscire dal Paese. È molto complicato.

Poi ci sono disfunzioni legate alle quarantene. Molti paesi vogliono che ogni nave in arrivo sia stata in navigazione per almeno 14 giorni. Se ne ha fatti di meno, i giorni di differenza li deve far passare ferma in rada e poi può entrare in porto.”

Come gruppo italiano avete avuto casi di navi ‘discriminate’?

“Noi abbiamo solo due navi con bandiera italiana e quindi questa problematica non ci ha colpito molto ma so di molti colleghi che hanno passato dei brutti quarti d’ora.”

In termini di entrate/uscite dalla flotta d’Amico International Shipping ha in programma movimenti interessanti?

“In entrata non vediamo nulla di nuovo all’orizzonte poiché abbiamo appena completato il piano di nuove costruzioni. Avremmo alcune operazioni in uscita dalla flotta ma anche vendere una nave oggi è complicato perché farle ispezionare è diventato impossibile. Anche per consegnare una nave a un compratore bisogna valutare attentamente dove poterlo farlo, perché non tutti i porti te lo permettono. Se il mondo fosse libero venderemmo qualcosa di più. L’idea è senz’altro quella di scaricare la flotta; abbiamo una serie di navi vicine ai 15 anni d’età e quelle sicuramente le vorremmo dare via.”

Lei è amministratore delegato da quando Marco Fiori è andato via: d’Amico International Shipping è attualmente in cerca di un manager per ricoprire questa carica oppure no?

“La verità è che mi sto divertendo troppo e non ho nessuna voglia di mollare la poltrona.”

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, May 7th, 2020 at 10:48 pm and is filed under [Featured](#), [Interviste](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.