

SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI



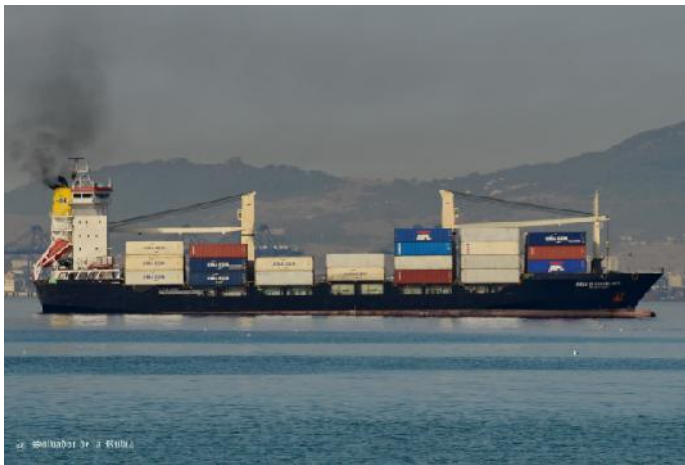
Sei in Home » Shipping » Il Gruppo d'Amico vende una portacontainer e dimezza le perdite

29/06/18 05:00

Shipping

Il Gruppo d'Amico vende una portacontainer e dimezza le perdite

A livello di gruppo l'azienda dei cugini Cesare e Paolo d'Amico nell'esercizio 2017 ha migliorato le performance finanziarie grazie alla ripresa del dry bulk



La nave portacontainer Cielo di Casablanca

La flotta di navi portacontainer del Gruppo d'Amico Società di navigazione, controllate attraverso l'irlandese d'Amico Dry, da tre è destinata a scendere a due unità nel giro di pochi giorni. Indiscrezioni di mercato danno infatti per imminente la cessione della nave Cielo di Casablanca ad acquirenti europei per circa 2,5 milioni di dollari. Dal quartier generale del gruppo a Roma fanno sapere che "la nave è *committed* ad acquirenti tedeschi e la vendita è prevista essere finalizzata nel corso della prima settimana di Luglio. La nave sarà consegnata in Mediterraneo con Special Survey e drydock in scadenza". Bocche cucite sull'identità dell'acquirente ma altre fonti parlano della shipping company Okee Maritime di Amburgo che ha già in flotta altre tre piccole navi portacontainer della stessa portata.

La Cielo di Casablanca, così come l'altra portacontainer Cielo di Agadir, era impiegata con noleggio a medio termine con il gruppo francese Cma Cgm e curiosamente non figurava fra gli asset del gruppo destinati alla vendita. Le attività disponibili invece per la cessione da parte di d'Amico Società di Navigazione nel corso del 2018 sono le tre navi cisterna Cielo di Milano, Cielo di Hanoi e Cielo di Salerno (controllate dalla d'Amico Tankers) e la bulk carrier Medi Bangkok (della d'Amico Shipping Singapore Ltd).

Dalla relazione annuale al bilancio d'esercizio 2017 si apprende anche che la capogruppo d'Amico Società di Navigazione ha chiuso l'esercizio scorso con ricavi in lieve calo a 678,6 milioni di euro (da 706 milioni del 2016 quando però faceva parte del gruppo anche Compagnia Generale Telemar), un Ebitda positivo e in crescita a 41,1 milioni (27,6 milioni nel 2016), un Ebit negativo per 35 milioni (da 62 milioni) e un rosso più che dimezzato ma ancora pari a 44,6 milioni (da 98 milioni).

A proposito dell'andamento della gestione, esattamente come aveva previsto Cesare d'Amico nel 2015, il mercato del carico secco è cresciuto significativamente nel corso del 2017 grazie a un incremento della domanda in grado di assorbire parzialmente l'eccesso di tonnellaggio generato negli anni precedenti. "In particolare la crescita economica e la produzione industriale hanno positivamente influenzato la domanda di materie prime e ancora una volta la Cina è stato il principale motore della crescita grazie a una forte domanda per il mercato domestico di carbone e acciaio" si legge nella relazione al bilancio. Poi aggiunge: "Per quanto

riguarda l'offerta di tonnellaggio le consegne non hanno raggiunto i 40 mdwt, il valore più basso dal 2009 e una riduzione del 13% rispetto alla media del precedente triennio (2014-2016). Le criticità del mercato hanno altresì influenzato gli ordinativi di nuove navi, portando il rapporto tra navi in ordine e navi in acqua ai livelli più bassi degli ultimi 15 anni". Guardando al futuro la shipping company romana sostiene che, "per effetto dell'attività di demolizione avvenuta principalmente nel 2016 e di un minimo livello degli ordini di nuove navi, la flotta mondiale dry cargo è prevista aumentare di circa il 2% nel 2018/2019, a fronte di una previsione di aumento della domanda nell'ordine del 3,5% nel 2018 e del 3% nel 2019/2020, fattori che dovrebbero favorire un consolidamento del mercato dei noli per l'anno in corso e per quelli successivi".

A proposito invece delle navi cisterna, il Gruppo d'Amico specifica che il mercato nel 2017 "ha avuto delle tariffe condizionate dalle alte scorte dei prodotti raffinati, da una ridotta attività di trading e da interruzioni nella fornitura di prodotti raffinati nell'Atlantico durante la stagione degli uragani". Secondo il gruppo romano dal 2018 "il mercato delle navi cisterna dovrebbe continuare a migliorare grazie al rallentamento della crescita dell'offerta di navi e all'aumento dei volumi trasportati, trainati da: 1) una forte domanda petrolifera, 2) l'aumento delle esportazioni statunitensi e 3) elevati margini di raffinazione e utilizzo negli USA, che favoriscono un aumento delle esportazioni verso i Caraibi e l'America Latina, 4) le scorte di raffinati più basse che, a seguito di sostanziali riduzioni negli ultimi 18 mesi, si avvicinano ora alle medie quinquennali, 5) il significativo aumento prevista dall'EIA della produzione statunitense di petrolio di scisto di 1,8 milioni di barili al giorno nel 2018, contribuendo a una previsione di crescita della produzione petrolifera non OPEC di 2,4 milioni di barili al giorno, che dovrebbero limitare ulteriori incrementi e potrebbe portare a un eventuale calo del prezzo del petrolio".

Nicola Capuzzo

©Ship2Shore - VAT nr. 01477140998 – All rights reserved | ISSN: 2499-8761