

## NONSOLOMARE

positivi almeno nel breve termine». (riproduzione riservata)

### D'AMICO: 2019 IN ROSSO, MA BUONE PROSPETTIVE

■ **D'Amico International Shipping**, azienda del gruppo **d'Amico Società di Navigazione** attiva nel trasporto via mare di prodotti petroliferi raffinati, ha chiuso il 2019 con una perdita di 27,5 milioni di dollari (in calo dai -55,1 milioni del 2018), ricavi in crescita a 258,3 milioni di dollari (da 244,9 di un anno prima), Ebitda pari a 104,2 milioni (40,3%) e indebitamento netto salito a 682,2 milioni di dollari (da 588,7 milioni a fine 2018). Dal gruppo **d'Amico** sottolineano però la soddisfazione per l'ultimo trimestre del 2019 che si è chiuso in utile per 4,9 milioni di dollari a fronte di ricavi per 72,2 milioni e un Ebitda di 34,9 milioni. Era da inizio 2017 che la società non chiudeva un trimestre in utile. «Siamo ovviamente preoccupati per il Covid-19», spiega **Paolo d'Amico**, presidente e amministratore delegato di **d'Amico IS**. «Al momento l'impatto sul settore delle product tanker è stato limitato. Infatti, la brusca riduzione del consumo di petrolio in Cina, è stata parzialmente compensata da un incremento delle esportazioni di prodotti raffinati, in particolare jet fuel, dall'Asia su lunghe distanze verso l'emisfero occidentale. Il mercato delle product tanker dovrebbe inoltre trarre beneficio dagli stimoli fiscali e monetari previsti a seguito del Covid-19». L'esperto armatore romano ritiene che i reali impatti economici del Coronavirus siano «comunque ancora incerti». A proposito del brusco declino dei prezzi del petrolio e conseguentemente del carburante delle navi, **d'Amico** ha infine aggiunto: «La curva dei prezzi futuri del petrolio è andata in "contango" e potrebbe divenire ancora più ripida, stimolando una crescita delle scorte di petrolio e potenzialmente un incremento del numero di navi utilizzate per stoccaggio. Le navi dedite al trasporto di greggio dovrebbero essere i principali beneficiari di questa situazione ma, come di consueto, gli impatti positivi in quel settore dovrebbero poi riversarsi anche sul mercato delle product tanker, con effetti

