

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'invasione di campo delle petroliere ha limitato i maxi utili di d'Amico I.S.

Nicola Capuzzo · Thursday, November 7th, 2024

La d'Amico International Shipping (Dis), controllata del gruppo d'Amico Società di navigazione attiva nel trasporto via mare di prodotti petroliferi raffinati con navi cisterna (products tanker), ha reso noto che il terzo trimestre del 2024 ha fatto registrare ricavi netti totali pari a 83,9 milioni di dollari (in calo rispetto ai 98,3 milioni dello stesso periodo del 2023), un risultato operativo lordo di 57,7 milioni (anch'esso in flessione rispetto ai 70,4 milioni di un anno prima) e un utile netto di 40,2 milioni (inferiore rispetto ai 48,9 milioni del terzo quarter 2023).

I primi nove mesi dell'anno si sono invece chiusi con ricavi netti totali pari a 298,1 milioni di dollari, un Ebitda di 218,8 milioni, un risultato netto pari a 163,1 milioni e un indebitamento netto di 83 milioni.

Risultati, dunque, ancora estremamente positivi e soddisfacenti anche se si nota un rallentamento rispetto ai trimestri passati.

“Dis ha ottenuto risultati straordinari nei primi nove mesi del 2024, grazie a un mercato dei noli molto forte nella prima metà dell'anno, nonostante un certo indebolimento dalla fine del secondo trimestre” spiega l'amministratore delegato Carlos Balestra di Mottola. Che poi, più in dettaglio, aggiunge: “Nei primi nove mesi del 2024, e in particolare nella prima metà dell'anno, Dis ha beneficiato di un mercato dei noli solido, grazie a una crescita contenuta della flotta, all'aumento degli scambi di petrolio raffinato e a inefficienze derivanti da perturbazioni ai traffici commerciali. Gli attacchi nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden hanno spinto molti operatori, inclusa Dis, a circumnavigare il Capo di Buona Speranza, aumentando le distanze percorse. La guerra in Ucraina, tuttora in corso, ha influenzato i mercati petroliferi, con sanzioni Ue e il tetto ai prezzi sulle esportazioni russe che hanno ridisegnato i flussi commerciali, riducendo le spedizioni russe verso l'Ue e aumentandole verso Cina, India, Turchia e altre regioni. L'Europa, di conseguenza, ha aumentato le importazioni dagli Stati Uniti, dal Medio Oriente e dall'Asia. Questi cambiamenti nelle rotte commerciali hanno portato a un notevole aumento delle distanze medie percorse dalle navi dedite al trasporto di prodotti raffinati”.

Il rallentato dei risultati nel terzo trimestre è spiegato invece così: “Nonostante un contesto favorevole, il mercato delle product tanker ha mostrato segnali di indebolimento nel corso del Q3 2024, pur mantenendosi su livelli molto redditizi. Questo assestamento è stato principalmente

causato dal numero elevato di petroliere *'uncoated'* che quest'estate sono passate dal trasporto di carichi petroliferi sporchi a quelli puliti. Tale fenomeno, insolito e opportunistico, è stato incentivato dal forte divario nei guadagni tra product tanker e crude carriers, creando un'opportunità di arbitraggio interessante. Con l'arrivo della stagione invernale nell'emisfero settentrionale e con il miglioramento dei noli per il trasporto di carichi petroliferi sporchi, prevediamo che le navi passate al mercato *'clean'* torneranno ai loro carichi abituali e che gli operatori di quel settore eviteranno ulteriori pulizie delle cisterne”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, November 7th, 2024 at 4:06 pm 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.