

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Per d'Amico I.S. altri 188 milioni \$ di utile netto nel 2024 ma si vedono segnali di rallentamento

Nicola Capuzzo · Thursday, March 13th, 2025

Con un utile netto di 188,5 milioni di dollari (lievemente inferiore ai 192,2 milioni dell'anno precedente), ricavi totali a 488,2 milioni (rispetto ai 539 milioni), un Ebitda di 260,9 milioni (anch'esso in lieve diminuzione rispetto a 277 milioni) la d'Amico International Shipping (Dis) ha mandato in archivio un altro esercizio (quello 2024) particolarmente soddisfacente. Il margine Ebitda sui ricavi è stato del 70,2% e il debito netto è calato a 121 milioni al 31 dicembre scorso (dai 198,7 dell'anno precedente).

Numeri che mostrano un rallentamento se si guarda al quarto trimestre del 2024 dove i ricavi sono stati 73,7 milioni (dai 96,4 milioni dell'ultimo quarter 2023), un Ebitda positivo di 42,1 milioni (da 64,5 milioni) e un risultato netto di 25,4 milioni di dollari (quasi dimezzato rispetto ai 43,5 milioni di dodici mesi prima).

Non a caso l'amministratore delegato di d'Amico International Shipping, Carlos Balestra di Mottola, pur dicendosi “felice di annunciare che Dis ha realizzato un'altra ottima performance nel 2024, con un utile netto consolidato di 188,5 milioni \$, poco al di sotto del nostro profitto record di 192,2 milioni dell'anno precedente”, parla di un “mercato dei trasporti robusto ma meno brillante verso fine anno”. Il nolo complessivo base Tce (spot e time-charter) della flotta è stato di 31.195 dollari nel 2024, in linea con i 31.451 dollari del 2023.

Guardando nella sfera di cristallo del mercato per il prossimo futuro, l'a.d. di d'Amico International Shipping dice: “Nel 2024 Dis ha operato in un mercato dei noli che ha beneficiato di una crescita contenuta della flotta, di un aumento degli scambi di petrolio raffinato e da inefficienze derivanti da perturbazioni nei traffici commerciali. In particolare, gli attacchi nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden ci hanno costretti a deviare le navi attorno al Capo di Buona Speranza, aumentando significativamente le distanze percorse. Inoltre, il conflitto in corso in Ucraina e le relative sanzioni dell'Ue hanno ridisegnato i flussi commerciali di petrolio, riducendo le esportazioni di petrolio russo verso l'UE che è stato invece spedito verso destinazioni più lontane come Asia e Sud America, inducendo l'Europa a procurarsi più petrolio dagli Stati Uniti, dal Medio Oriente e dall'Asia. Questi cambiamenti hanno esteso significativamente le distanze medie percorse dalle nostre navi”.

Lo scenario però sembra destinato a cambiare. “Guardando al futuro, le potenziali risoluzioni dei

conflicti in Ucraina e a Gaza potrebbero impattare le dinamiche di mercato” sottolinea Balestra di Mottola. “Un accordo di pace in Ucraina – prosegue – potrebbe portare alla revoca delle sanzioni contro la Russia, e una risoluzione a Gaza potrebbe comportare una normalizzazione dei transiti nel Canale di Suez, potenzialmente riducendo la domanda misurata in tonnellate-miglia, per le nostre navi. Tuttavia, prevediamo che alcuni ulteriori fattori mitigheranno gli impatti negativi sul mercato. Infatti, se i transiti nel Canale di Suez dovessero riprendere, ci attendiamo un aumento delle importazioni europee di prodotti raffinati dal Medio Oriente e dall’Asia. Inoltre un accordo di pace in Ucraina potrebbe non comportare la revoca delle sanzioni alla Russia da parte dell’Europa e dovrebbe accelerare la demolizione di una flotta fantasma sempre più vecchia, contribuendo a stabilizzare il mercato. Oltre a ciò, misure più stringenti da parte degli Stati Uniti sulle esportazioni di petrolio iraniano potrebbero generare la sostituzione dei barili persi da questo paese con petrolio da paesi non sanzionati, beneficiando principalmente il mercato delle navi Vlcc, con ricadute positive anche per le altre tipologie di petroliere”.

Nel suo commento ai risultati l’amministratore delegato di d’Amico I.S. ha poi evidenziato che le “dinamiche geopolitiche hanno di recente indubbiamente ridisegnato il mercato dei trasporti, tuttavia, i fondamentali dell’industria rimangono robusti e dovrebbero continuare a sostenere il nostro mercato”.

Dal lato dell’offerta, “gli ordini di nuove petroliere sono aumentati significativamente negli ultimi due anni, con il rapporto tra navi ordinate (libro ordini) e quelle in navigazione per le tipologie MR e LR1, che ha raggiunto il 15,1%, a fine febbraio 2025. Sebbene le consegne di navi accelereranno dalla seconda metà di quest’anno, queste saranno distribuite su diversi anni. Inoltre, considerando i forti collegamenti tra le diverse tipologie di petroliere, il libro ordini complessivo per tutte le petroliere (includendo navi per il trasporto di crudo e raffinato), che si attesta al 13,4% delle navi in navigazione a fine di febbraio 2025, potrebbe fornire un indicatore più affidabile dei fondamentali dell’offerta di tonnellaggio. Inoltre, la flotta mondiale sta invecchiando rapidamente, con il 17,0% delle MR e LR1 già oltre i 20 anni (17,2% dell’intera flotta di petroliere), e il 51,0% oltre i 15 anni (41,3% dell’intera flotta di petroliere), alla stessa data”. L’invecchiamento della flotta mondiale “ridurrà la sua produttività portando anche a un aumento delle demolizioni, con un’accelerazione prevista in caso di una forte correzione dei noli o di una risoluzione del conflitto in Ucraina, che limiterebbe in modo rilevante le opportunità di impiego per tale tonnellaggio più vecchio”.

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, March 13th, 2025 at 11:00 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.