

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Risultati in calo ma comunque positivi per d'Amico I.S. nel primo semestre 2025

Nicola Capuzzo · Thursday, July 31st, 2025

Il primo semestre del 2025 è stato positivo per d'Amico International Shipping, ma con risultati nettamente in flessione rispetto a un anno fa.

Una nota ha infatti elencato i risultati: “Ricavi base time charter di US\$ 129,8 milioni (US\$ 210,5 milioni nel H1'24), ricavi netti totali di US\$ 132,2 milioni (US\$ 213,0 milioni nel H1'24) risultato operativo lordo/Ebitda di US\$ 73,4 milioni (55,5% sui ricavi netti totali) (US\$ 161,1 milioni. nel H1'24), risultato netto di US\$ 38,5 milioni (US\$ 122,9 milioni nel H1'24), risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 42,8 milioni (US\$ 118,4 milioni nel H1'24), flussi di cassa da attività operative di US\$ 86,2 milioni (US\$ 155,2 milioni nel H1'24), debito netto di US\$ 144,3 milioni (US\$ 142,0 milioni escluso IFRS16) al 30 giugno 2025 (US\$ 121,0. milioni e US\$ 117,7 milioni escluso IFRS16, al 31 dicembre 2024)”.

“Pur non eguagliando la performance eccezionale registrata nello stesso periodo dello scorso anno, i nostri risultati restano solidi e continuano a riflettere la forza del mercato delle product tanker nel primo semestre dell'anno” ha commentato Carlos di Mottola, amministratore delegato di d'Amico International Shipping.

“Nel complesso, Dis ha continuato a beneficiare di un contesto di mercato favorevole, sostenuto da persistenti perturbazioni nei traffici commerciali, da una crescita limitata della flotta e dall'evoluzione nelle rotte di trasporto di petrolio. La circumnavigazione del Capo di Buona Speranza — derivante dalle ostilità nello Stretto di Bab-el-Mandeb — e le sanzioni europee sul petrolio russo, hanno profondamente modificato le rotte commerciali, aumentato le distanze medie dei viaggi e sostenendo la domanda misurata in tonnellate-miglia. L'incremento del numero di navi sanzionate da parte dei governi di Stati Uniti, Regno Unito e Unione Europea sta invece riducendo in modo significativo la flotta disponibile per i traffici leciti” ha aggiunto Mottola.

“Nonostante l'elevato rischio geopolitico e la volatilità di breve periodo — fattori che finora hanno sostenuto i mercati dei noli — riteniamo che i fondamentali del settore restino solidi. La crescita della domanda globale di petrolio ha mostrato segni di rallentamento, a causa delle deboli condizioni macroeconomiche e dell'aumento delle tensioni commerciali. Tuttavia, secondo l'Agenzia Internazionale dell'Energia (IEA), la domanda di petrolio è destinata ad aumentare di 0,7 milioni di barili al giorno sia nel 2025 che nel 2026, dopo un incremento di 0,8 milioni di barili

al giorno nel 2024. Nel frattempo, l'offerta di petrolio dei Paesi non appartenenti all'Opec è in crescita e l'Opec+ ha accelerato il processo di revoca dei tagli volontari, ripristinando di fatto quasi l'80% dei tagli entro agosto, ben prima del previsto. Il mercato del petrolio potrebbe dunque avviarsi verso una fase di eccesso di offerta, con una possibile configurazione della curva dei prezzi a termine in 'contango', uno scenario storicamente favorevole per il settore delle navi cisterna" ha aggiunto riguardo alle previsioni per i prossimi mesi.

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](#)

Manca un mese al SHIPPING ITALY Tennis Tournament: crescono le adesioni dei big

This entry was posted on Thursday, July 31st, 2025 at 9:10 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.