

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Flotte ombra, Russia, Cina e Usa portano altri utili (anche se meno straordinari) alla d'Amico I.S.

Nicola Capuzzo · Thursday, November 6th, 2025

Diversi fattori hanno aiutato la d'Amico International Shipping a portare a casa anche nel terzo trimestre del 2025 un utile netto di 24,3 milioni di dollari (rispetto ai 40,2 milioni del terzo trimestre dello scorso esercizio) a fronte di ricavi pari a 87,7 milioni di dollari sempre nel terzo trimestre (dai 115,7 milioni dello stesso periodo dello scorso anno). Per ciò che riguarda i primi nove mesi dell'anno in corso i ricavi sono stati pari a 264,1 milioni, ovvero il 31% in meno rispetto ai 384,9 milioni dello stesso periodo dello scorso esercizio, così come l'utile netto dal 1 gennaio al 30 settembre è passato dai 163,1 milioni dei primi tre trimestri del 2024 ai 62,8 milioni dei primi 9 mesi del 2025. Questi risultati riflettono “un contesto di mercato ancora particolarmente redditizio, pur senza raggiungere i livelli straordinari registrati nell'esercizio precedente” fa sapere la shipping company romana.

Fra i commenti ai risultati spiccano le parole dell'amministratore delegato di d'Amico International Shipping, Carlos Balestra di Mottola, quando dice che la società “ha continuato a beneficiare di un contesto di mercato positivo, sostenuto da persistenti inefficienze nei traffici, da una crescita limitata della flotta, da una minore disponibilità di navi non soggette a sanzioni e da una riduzione della produttività complessiva della flotta, oltre che dall'allungamento delle distanze medie percorse, derivante dall'evoluzione dei flussi commerciali. Dall'ottobre 2023 Stati Uniti, Regno Unito e Unione Europea hanno progressivamente ampliato le misure volte a colpire navi, trader e società energetiche coinvolti in traffici illeciti di petrolio, principalmente di origine russa. Il numero totale di petroliere sanzionate supera oggi le 830 unità, pari a circa il 15,5% della flotta mondiale di navi cisterna. Nel mese di ottobre 2025, l'Unione Europea ha approvato il suo diciannovesimo pacchetto di sanzioni contro la Russia, che include ulteriori 117 navi e due importanti raffinerie in Cina, con una capacità complessiva pari a 600 mila barili al giorno”.

Interessante anche il riferimento alla riduzione delle esportazioni di greggio sanzionato proveniente da Russia e Iran: “Sebbene questi Paesi abbiano dimostrato grande abilità nell'aggirare le sanzioni, continuando a vendere il proprio petrolio tramite intermediari, triangolazioni e trasferimenti di petrolio tra navi, si tratta – sottolinea Carlos Balestra – di pratiche inefficienti, che riducono la produttività della flotta e aumentano il volume di petrolio in mare, in quanto il greggio fatica a trovare acquirenti e a raggiungere le proprie destinazioni. A questo proposito, si è già registrato un forte aumento del volume di petrolio sanzionato in mare che, unito al recente e consistente incremento delle esportazioni di petrolio non soggetto a sanzioni, ha portato i livelli di petrolio in

transito via mare a valori record. Come prevedibile, tale scenario ha spinto i noli per le navi cisterna che trasportano crudo su nuovi massimi, con effetti positivi attesi nelle prossime settimane anche per il mercato delle product tanker, sostenuto a sua volta dagli attuali elevati margini di raffinazione”.

A proposito dell’offerta di stiva nel segmento delle navi cisterna “dopo diversi anni di espansione – prosegue l’a.d. di d’Amico I.S. – i nuovi ordini di navi hanno registrato un marcato rallentamento. Nei primi nove mesi del 2025 sono state ordinate soltanto 37 navi MR e LR1, rispetto a 178 nello stesso periodo del 2024. Il portafoglio ordini in questi segmenti rappresenta circa il 14,4% della flotta esistente in termini di portata lorda, e per tutte le navi cisterna questo rapporto si attesta al 14,6%. Prezzi elevati per le nuove costruzioni, la limitata capacità produttiva dei cantieri al di fuori della Cina, l’incertezza normativa e i tempi lunghi di consegna stanno scoraggiando ulteriori ordini”. Un altro fattore che sta riducendo l’interesse verso nuovi ordini di navi “è rappresentato dalle tariffe portuali annunciate dal Rappresentante per il Commercio degli Stati Uniti sulle navi costruite in Cina o operate da società Cinesi. L’attuazione di tali misure è stata recentemente sospesa, ma esse continuano a rappresentare una minaccia per le unità interessate, che costituiscono attualmente circa il 70% delle navi cisterna in costruzione. L’introduzione da parte della Cina di tariffe portuali sulle navi legate agli Stati Uniti, annunciata nell’ottobre 2025 e anch’essa posticipata, ha ulteriormente contribuito ad aumentare il clima di incertezza del mercato ed a generare inefficienze logistiche”.

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**

CONTAINER ITALY il 21 Novembre a Milano: ecco programma, temi e relatori

This entry was posted on Thursday, November 6th, 2025 at 9:35 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.