

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Le guerre aiutano ancora i risultati di d'Amico I.S. nei primi mesi del 2026

Nicola Capuzzo · Friday, May 8th, 2026

La società armatrice d'Amico International Shipping S.A. inizia bene il 2026 stando ai risultati dei primi tre mesi durante i quali l'azienda ha generato ricavi totali pari a 67,6 milioni di dollari (in crescita rispetto ai 64,1 milioni dello stesso trimestre 2025), un Ebitda di 40,9 milioni di dollari (da 34,4 milioni) e un risultato netto positivo di 27,5 milioni di dollari.

L'azienda del gruppo d'Amico Società di navigazione ha inoltre fatto sapere di aver ottenuto una media spot giornaliera di noli per le sue tanker di 32.264 dollari nel primo trimestre del 2026, rispetto ai 21.154 dollari realizzati nello stesso periodo del 2025, pari ad un incremento del 19% trimestre-su-trimestre e del 53% anno-su-anno. L'azienda ha inoltre coperto il 62,2% dei propri giorni nave del periodo attraverso contratti time-charter, a una media giornaliera time charter equivalent di 23.001 dollari. Il nolo medio complessivo (comprendente sia i contratti spot che quelli time-charter) è stato pari a 26.505 dollari nei primi tre mesi dell'anno (rispetto ai 22.507 dollari dello stesso periodo un anno prima).

Carlos Balestra di Mottola, amministratore delegato di d'Amico International Shipping commenta, spiega che “nel corso del primo trimestre del 2026, gli sviluppi geopolitici hanno continuato a incidere in modo significativo sui mercati globali dell'energia e del trasporto marittimo di petrolio, generando sostanziali inefficienze e dislocazioni. I noli e i valori delle navi, che avevano già registrato un rafforzamento nel corso del 2025 e all'inizio del 2026, hanno subito un'ulteriore accelerazione a seguito dell'inizio delle ostilità in Iran”. Più in particolare, “la guerra in Iran e le conseguenti interruzioni dei flussi attraverso lo Stretto di Hormuz hanno avuto un impatto significativo sui mercati delle navi cisterna. Prima del conflitto nel 2025, i transiti giornalieri attraverso lo Stretto ammontavano a circa 15 milioni di barili al giorno di greggio e 5 milioni di barili al giorno di prodotti raffinati (pari a circa il 19% dell'offerta globale di petrolio). L'elevato numero di navi bloccate all'interno del Golfo Persico ha determinato una significativa contrazione della capacità di trasporto, mentre il calo dei volumi transitando lo Stretto ha generato gravi dislocazioni della flotta e una profonda riconfigurazione delle rotte commerciali. Di conseguenza, i noli hanno subito un forte incremento, raggiungendo livelli eccezionalmente elevati su diverse rotte, sostenuti dall'allungamento delle distanze di viaggio, dalla limitata disponibilità di navi, da una riduzione dell'efficienza della flotta dovuta all'aumento della congestione portuale e da un aumento della percentuale dei giorni navigati in zavorra, nonché dall'aumento dei margini di raffinazione, che ha creato favorevoli opportunità di arbitraggio”.

L'a.d. aggiunge poi che, “qualora il conflitto non dovesse protrarsi a lungo, è probabile come, una volta concluso e con la riapertura dello Stretto di Hormuz, si generi un mercato particolarmente forte. I rilasci da parte dell'IEA di circa 400 milioni di barili dalle riserve strategiche (su un totale di circa 1,2 miliardi di barili), a un ritmo di circa 2,0 milioni di barili al giorno, insieme al reindirizzamento dei flussi di greggio attraverso oleodotti da parte di Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti per ulteriori 4,0 milioni di barili al giorno, nonché la riduzione della domanda derivante dai prezzi più elevati del petrolio e dalle misure governative volte a contenerne i consumi, hanno ridotto il deficit di offerta di petrolio, che tuttavia rimane significativo e ha già comportato una forte riduzione delle scorte commerciali di petrolio.

Tali scorte dovranno essere ricostituite, sia quelle commerciali sia quelle strategiche, e, a seconda dell'evoluzione del conflitto, verosimilmente a livelli superiori rispetto a quelli precedenti, a causa dell'aumento del rischio percepito di ulteriori guerre in Iran e di una maggiore consapevolezza delle vulnerabilità economiche ad essi associate. Ciò dovrebbe sostenere la domanda di petroliere per diversi mesi dopo la fine del conflitto”.

Al di là del conflitto iraniano, diversi altri fattori hanno sostenuto e dovrebbero continuare a sostenere i mercati per il trasporto marittimo di petrolio. La guerra in Ucraina ed il relativo regime sanzionatorio continuano a rimodellare strutturalmente i flussi del mercato, reindirizzando le esportazioni russe su rotte più lunghe, mentre l'Europa si approvvigiona da aree geografiche più distanti. Queste dinamiche hanno sostenuto la domanda misurata in tonnellate-miglia, mentre il crescente numero di navi soggette a sanzioni ha ridotto la disponibilità effettiva della flotta, contribuendo a condizioni di mercato favorevoli.

Nei giorni scorsi, intervenendo durante il Blue Capital Forum, Balestra di Mottola aveva detto a proposito dell'andamento attuale del liquid bulk: “Oggi abbiamo 28 navi controllate ma ne abbiamo vendute 5 proprio per beneficiare di un mercato molto favorevole e al tempo stesso abbiamo reinvestito per ringiovanire la nostra flotta. Questo ciclo positivo è durato molto più di quanto ci aspettavamo all'inizio. Abbiamo ancora una nave non-eco design nella nostra flotta che puntiamo a vendere probabilmente entro la fine dell'anno, mentre le altre navi 'Eco' le terremo anche oltre i 15 anni d'età”.

A proposito del piano d'investimenti in costruzione, l'a.d. dell'azienda ha infine ricordato che sono 10 le nuove navi in ordine: “4 LR previste in consegna l'anno prossimo e altre 6 nel 2029. Speriamo che la scelta di investire su navi costruite in Cina (abbiamo scelto quelli che secondo noi sono i due migliori cantieri) sia stata buona ma lo scopriremo solo quando ci verranno consegnate”.

N.C.

**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 Friday, May 8th, 2026 at 12:19 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.

