

d'Amico International Shipping, primo trimestre 2024 molto forte Un utile netto di 56,3 mln

Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A, società del gruppo d'Amico attiva a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha annunciato i risultati del primo trimestre 2024 con risultati ancora largamente in profitto. I ricavi totali sono stati pari a 105 milioni di dollari, l'Ebitda è stato di 76,1 milioni, il risultato netto di 56,3 milioni mentre l'indebitamento è sceso a 152,5 milioni il 31 marzo scorso, in calo rispetto ai 224,3 milioni di dollari al 31 dicembre scorso. Carlos Balestra di Mottola, amministratore delegato di d'Amico International Shipping, ha commentato: DIS ha registrato un risultato molto forte nei primi tre mesi del 2024, con un Utile netto di US\$ 56,3 milioni vs. US\$ 54,1 milioni ottenuti nello stesso trimestre dello scorso anno. La nostra Società ha infatti realizzato una media spot giornaliera di US\$ 38.201 nel Q1 2024 vs. US\$ 36.652 nel Q1 2023. DIS ha inoltre coperto, tramite contratti a tariffa fissa, il 41,3% del totale dei giorni nave del Q1 2024, ad una media giornaliera di US\$ 28.123 (Q1 2023: 25,2% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 26.367). Siamo stati, pertanto, in grado di ottenere dei noli complessivi base Timecharter (spot e time-charter) pari a US\$ 34.043 nel Q1 2024, rispetto agli US\$ 34.056 registrati nello stesso periodo dello scorso anno. Il nostro mercato è rimasto solido per tutto il primo trimestre del 2024, grazie alla crescita limitata della flotta e all'aumento dei volumi del commercio marittimo di prodotti raffinati. Diversi fattori esogeni hanno inoltre ulteriormente sostenuto il mercato. Gli incidenti nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden con attacchi dei ribelli Houthi alle navi commerciali hanno spinto gli operatori, inclusi noi stessi, a interrompere i transiti nel Mar Rosso e optare per la rotta più lunga attraverso il Capo di Buona Speranza. Ciò ha causato una notevole diminuzione dei 2 volumi che attraversano il Canale di Suez, aumentando la domanda misurata in tonnellate-miglia per le product tanker. Le limitazioni ai transiti del Canale di Panama legate alla siccità, hanno ulteriormente sostenuto i mercati. Inoltre, il conflitto in corso derivante dall'invasione russa dell'Ucraina ha avuto profondi effetti sui mercati del petrolio e delle petroliere. Le sanzioni dell'UE e il price-cap alle esportazioni di prodotti petroliferi russi, in vigore dal 5 febbraio 2023, hanno fatto crollare le esportazioni russe verso l'UE, mentre le esportazioni verso Cina, India, Turchia, Medio Oriente, America Latina e Africa sono aumentate. Il dirottamento del petrolio russo verso destinazioni più lontane ha aumentato significativamente i tempi di navigazione, con viaggi dalla Russia occidentale (Baltico) verso il Nordovest dell'Europa che richiedono circa 10 giorni, rispetto a circa 30-40 giorni per le spedizioni verso India e Cina dagli stessi porti di carico. Tutto questo ha ulteriormente stimolato la domanda di petroliere di prodotti. Dal punto di vista dell'offerta di stiva, il nostro settore si trova in una posizione molto favorevole ha spiegato Balestra di Mottola. Nonostante il recente incremento degli ordini di navi (soprattutto nel segmento LR2, in cui DIS non opera), i principali operatori del mercato sono cauti nell'investire in nuove costruzioni a causa dell'aumento dei costi, delle incertezze legate ai progressi tecnologici e della limitata disponibilità nei cantieri navali, con conseguenti tempi di consegna che si allungano, anche oltre il 2026. Inoltre, l'età media della flotta globale sta aumentando rapidamente. Secondo Clarksons a fine marzo 2024 il 12,1% della flotta MR e LR1 (misurata in tonnellate di stazza lorda) aveva più di 20 anni, il 44,6% superava i 15 anni di età, mentre le nuove costruzioni ordinate per questi segmenti rappresentava solo l'8,9% della flotta commerciale esistente.

