



Il quotidiano online del trasporto marittimo

NAVI

La d'Amico I.S. inizia il 2024 a gonfie vele con 56 Mln \$ di utile nel primo trimestre

La shipping company guidata da Carlos Balestra di Mottola nei primi mesi dell'anno è stata estremamente attiva nel mercato della compravendita di navi

DI **REDAZIONE SHIPPING ITALY** | 8 MAGGIO 2024



STAMPA



Riservatezza



La d'Amico International Shipping, società del gruppo d'Amico attiva nel trasporto via mare di prodotti petroliferi raffinati con navi cisterna MR e LR, ha chiuso il primo trimestre del 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.

L'amministratore delegato di d'Amico I.S., Carlos Balestra di Mottola, commentando questi risultati ha sottolineato che la società "ha 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, a 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 vertice della shipping company evidenzia che "il 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".

'Chiusura' del Mar Rosso, limitazioni ai transiti del Canale di Panama per la siccità, il conflitto in corso derivante dall'invasione russa dell'Ucraina hanno stimolato la domanda di navi cisterna per il trasporto di prodotti raffinati.

Dal punto di vista dell'offerta di stiva, "il nostro settore si trova in una posizione molto favorevole" sottolinea l'a.d. della d'Amico



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.

"Nei primi mesi dell'anno siamo stati estremamente attivi nel mercato della compravendita di navi, perseguendo la nostra strategia di lungo termine volta a possedere e gestire una flotta di moderne ed efficienti product tanker, con l'obiettivo di ridurre il nostro impatto ambientale e, allo stesso tempo, rafforzare la nostra competitività commerciale e il nostro potenziale di guadagno" aggiunge Balestra di Mottola.

Nei primi mesi del 2024 è stata infatti annunciata la vendita della nave Glenda Melanie, l'unità più vecchia costruita nel 2010, e la successiva acquisizione di una moderna nave MR 'Eco' costruita nel 2017, la MT Amfitrion. Nelle scorse settimane d'Amico I.S. ha ordinato quattro nuove navi LR1 in Cina, con consegna prevista nel 2027.

[ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

ISCRIVITI

Dichiaro di aver letto e compreso l'informativa sulla privacy e di dare il mio consenso alla ricezione di promozioni commerciali ed informative. Vedi [POLITICA SULLA PRIVACY](#).

MARKET REPORT 



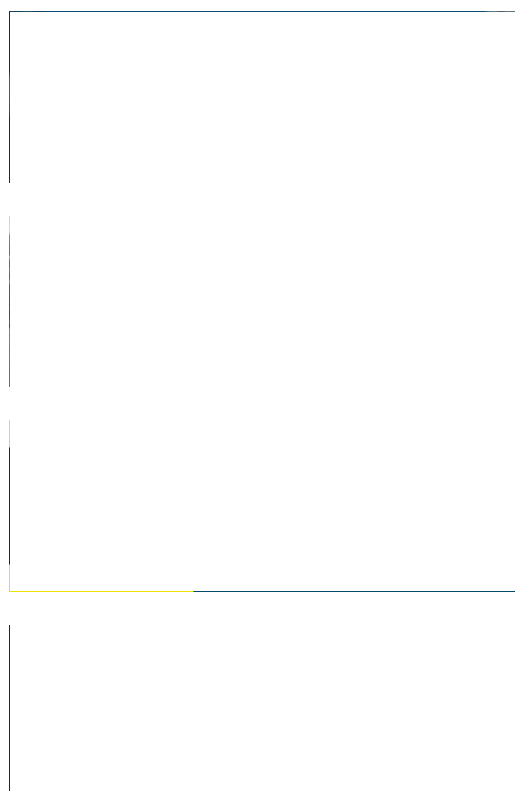
La flotta ombra di petroliere cresce rapidamente: “Eliminarla creerebbe uno shock globale”

In ripresa i noli container Shanghai – Genova (+3%)

Torna lievemente a migliorare la puntualità delle navi portacontainer in servizio di linea

Noli container Cina – Italia verso la stabilizzazione (+1%)

Blank sailing in calo nonostante il declino dei noli container spot





CHI SIAMO CONTATTI PERCHÈ PUBBLICITÀ ENGLISH

© SHIPPING ITALY (Riproduzione riservata – All rights reserved)
Testata iscritta nel registro stampa del Tribunale di Genova n.608/2020 edita da
Alocin Media Srl
Direttore responsabile: Nicola Capuzzo

[Informativa Cookie](#) | [Informativa Privacy](#) | P. IVA: 02499470991



Riservatezza