



# SHIPPINGITALY

Il quotidiano online del trasporto marittimo

NAVI

## Record per la **d'Amico** I.S. con noli spot medi di 45 mila \$ nel secondo trimestre 2024

Il primo semestre del 2024 si è chiuso con ricavi netti totali di 213 milioni e risultato netto positivo di 122,9 milioni di dollari

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY | 1 AGOSTO 2024



ISCRIVITI



Grazie a un mercato dei noli per le navi ciusterna che continua a tirare per effetto soprattutto delle tensioni e delle guerre internazionali che hanno imposto nuove rotte, più lunghe, alle navi, la **d'Amico** International Shipping (Dis) ha annunciato risultati trimestrali e semestrali ancora molto positivi. Al punto che la shipping company ha evidenziato come nel primo semestre del 2024, la media spot giornaliera delle tariffe di trasporto incassate è stata pari a 41.404 dollari, un incremento del 21% rispetto a ai 34.216 della prima metà del 2013. Non solo, nel secondo trimestre dell'anno in corso questi stessi noli spot hanno raggiunto 44.949 dollari facendo segnare un aumento del 42% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente e consentendo alla società di realizzare il miglior risultato trimestrale sullo spot della sua storia.

Nel primo semestre dell'anno, **d'Amico** International Shipping è riuscita inoltre a coprire con successo il 41,9% dei suoi giorni nave a una media time charter equivalent di 28.016 dollari/giorno, rispetto a una copertura del 26,2% a una media di 27.419 dollari nella prima metà del 2023. Il nolo complessivo base Tce (spot e time-charter) è stato pari a 35,798 nel primo semestre di quest'anno rispetto a 32.434 dollari nel periodo gennaio – giugno 2023 e ha raggiunto 37.698 nel secondo trimestre 2024, rispetto ai 30.831 dollari dello stesso trimestre dello scorso anno.

Più in generale i risultati del primo semestre della **d'Amico** I.S. 2024 sono stati: Ricavi base time charter (TCE) di 210,5 milioni di dollari (203,5 milioni nella prima metà del '23), ricavi netti totali di 213 milioni (rispetto a 205,9 milioni), risultato netto di 122,9 milioni (dai 99,8 milioni dello stesso periodo 2023), debito netto di 122,2 milioni (era 224,3 milioni al 31 dicembre scorso).

L'amministratore delegato Carlos Di Mottola ha spiegato che **d'Amico** I.S. sta traendo vantaggio dalle condizioni favorevoli del settore delle product tanker, sostenuto da una crescita limitata della flotta,

### MARKET REPORT

[Traghetti e ro-ro: pubblicato l'inserto speciale estratto dal Business Meeting di Napoli](#)

[Un 2023 da record per traghetti, crociere e nautica in Adriatico](#)

[Crescita esponenziale per gli ordini di navi dual fuel](#)

[Mercitalia, Cfi e Captrain in cima per quote di mercato di traffici merci programmati](#)

[Il Centro studi Fedespedi certifica con i numeri l'aumento dei noli e dei risultati dei vettori container](#)



dall'aumento dei traffici marittimi di petrolio e da significativi fattori esogeni. Gli attacchi degli Houti in Mar Rosso e nel Golfo di Aden hanno costretto molti operatori, compresa Dis, a far transitare le proprie navi attorno al Capo di Buona Speranza, portando a un allungamento delle distanze navigate. Inoltre, la guerra in Ucraina ha avuto un forte impatto sul mercato del petrolio e le sanzioni imposte dall'Ue, assieme al meccanismo di price-cap sull'export russo, hanno sostanzialmente modificato i flussi commerciali. Le esportazioni russe verso l'Europa sono crollate, sostituite da flussi verso Cina, India, Turchia e altre regioni, portando a un allungamento delle distanze navigate”.

Il vertice della shipping company ha proseguito dicendo: “L'industria delle product tanker può contare anche su dinamiche favorevoli dal lato dell'offerta. Infatti, malgrado gli ordini di nuove navi siano aumentati, gli operatori di mercato rimangono cauti riguardo alle nuove costruzioni a causa dell'aumento dei costi, delle incertezze tecnologiche e della disponibilità limitata nei cantieri navali, che offrono tempi di consegna ormai spesso oltre il 2027. Inoltre la flotta globale sta invecchiando rapidamente; a giugno 2024, il 13,5% della flotta di MR e LR1 (in termini di portata lorda) aveva più di 20 anni, e il 46,9% superava i 15 anni. Le nuove costruzioni ordinate in questi segmenti rappresentano, invece, solo l'11,5% della flotta commerciale esistente”.

L'a.d. ha poi sottolineato che, nella prima metà dell'anno, la **d'Amico International Shipping** è stata molto attiva nel mercato della compravendita di navi. “Abbiamo infatti venduto la MT Glenda Melanie, una MR costruita nel 2010 e la nave più vecchia della nostra flotta, a un prezzo estremamente interessante, pari a 27,4 milioni di dollari. Ad aprile 2024 abbiamo ordinato quattro nuove navi LR1 presso un rinomato cantiere navale cinese, con consegna prevista nella seconda metà del 2027. Queste navi, altamente efficienti e rispettose dell'ambiente, aumenteranno significativamente la nostra presenza nel segmento LR1, che ci aspettiamo offrirà ritorni promettenti negli anni a venire. A giugno 2024, abbiamo inoltre esercitato la nostra opzione d'acquisto sulla Crimson Jade, una MR costruita nel 2017, a un prezzo di 31 milioni di dollari, pari a circa il 30% in meno rispetto al suo attuale valore di mercato. Inoltre – conclude – abbiamo approfittato del forte mercato delle product tanker per aumentare la nostra copertura con contratti di time-charter, migliorando la visibilità sui nostri ricavi per i prossimi anni. A tal proposito, abbiamo concluso con successo due contratti di time-charter della durata di tre anni a livelli molto redditizi. Ad oggi abbiamo già coperto il 37% dei nostri giorni nave nella seconda metà del 2024 a circa 27.500 dollari al giorno e il 19% dei nostri giorni nave nel 2025 a circa 24.650 dollari al giorno”.

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

[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

