



Il quotidiano online del trasporto marittimo

NAVI

# L'utile della **d'Amico** International Shipping prende il largo a 148 Mln \$ in nove mesi

La guerra in Ucraina e la riopesa dei consumi in Usa spingono i risultati della shipping company che può vantare un rapporto

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY | 9 NOVEMBRE 2023



Prosegue a gonfie vele il 2023 per la **d'Amico** International Shipping in termini di risultati. Il terzo trimestre dell'anno per la società attiva nel trasporto via mare di prodotti raffinati e rinfuse liquide si è chiuso infatti con un utile netto di 48,9 milioni di dollari, ricavi per 99,5 milioni e un Ebitda di 70,4 milioni mentre i primi nove mesi del 2023 chiudono con entrate da noli marittimi per 305 milioni, Ebitda di 213 milioni e un risultato netto positivo per 148,7 milioni di dollari (più che raddoppiato rispetto ai 62,8 milioni dello stesso periodo 2022).

Paolo **d'Amico**, presidente e amministratore delegato di **d'Amico** International Shipping, ha commentato questi numeri dicendo che “nel corso dei primi nove mesi del 2023 il mercato delle product tanker ha mantenuto una notevole solidità, sebbene i profitti abbiano registrato un calo rispetto ai livelli eccezionalmente elevati osservati alla fine del 2022, con una leggera contrazione all'inizio del terzo trimestre. Abbiamo tuttavia assistito a un rimbalzo dei noli ad agosto e settembre, trainato principalmente da un significativo aumento della produzione delle raffinerie per soddisfare la crescente domanda generata da viaggi e da una resiliente economia statunitense, sostenuta soprattutto dai consumatori”.

L'armatore aggiunge poi che “la domanda delle product tanker di quest'anno è stata supportata da vari fattori chiave, tra cui gli stravolgimenti dei flussi commerciali di petrolio a causa delle sanzioni contro la Russia, che hanno portato a rotte più lunghe, la ripresa della domanda cinese di petrolio, la congestione nel Canale di Panama, una crescita lenta della flotta, scorte limitate di prodotti raffinati, prezzi del petrolio elevati e volatili che hanno creato interessanti opportunità di arbitraggio, e margini di raffinazione molto solidi soprattutto sulla benzina nella prima metà dell'anno e sul diesel

ISCRIVITI



## MARKET REPORT

[Msc decisiva per le sorti della demolizione dell'eccesso di stiva](#)

[Domanda e offerta di trasporto container si incontrano a Milano il 13 novembre: i relatori, i temi e il programma](#)

[Inversione di tendenza negli aumenti dei premi dei P&I Clubs](#)

[Nel 2024 le crociere in Italia supereranno i 13 milioni di passeggeri](#)

[Nuovo record di vecchiaia per la flotta di navi portacontainer attiva](#)



successivamente, in aggiunta al processo di sostituzione delle raffinerie più vecchie con unità più moderne ed efficienti, situate più lontano dalle principali regioni consumatrici”.

Anche il futuro sembra sorridere a rendimenti delle navi cisterna secondo **d'Amico**: “Abbiamo una forte fiducia nei fondamentali a lungo termine dell'industria delle product tanker. Nonostante un recente aumento degli ordini di navi (principalmente nel segmento LR2 in cui DIS non opera), gli operatori del mercato sono riluttanti a investire in nuove costruzioni a causa dei crescenti costi, delle incertezze tecnologiche legate all'attuazione delle rigorose normative ambientali (in particolare Eexi e Cii) e della limitata disponibilità da parte dei cantieri navali, che stanno estendendo i tempi di consegna oltre il 2025. A ciò si aggiunge che la flotta globale sta invecchiando rapidamente. Secondo Clarksons infatti, alla fine di settembre 2023, il 9,9% della flotta MR e LR1 (in termini di stazza lorda) aveva più di 20 anni, il 39,8% aveva più di 15 anni, mentre l'attuale 'orderbook' per questi segmenti rappresentava solo il 6,2% della flotta commerciale esistente”.

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



[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

