



D'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo trimestre del 2020

'DIS REGISTRA IL SECONDO TRIMESTRE CONSECUTIVO IN UTILE: RISULTATO NETTO PARI A US\$ 1,5 M NEL Q1'20 VS. US\$ (5.5) M NEL Q1'19; RISULTATO NETTO RETTIFICATO PARI A US\$ 6,3 M NEL Q1'20 VS. US\$ (4,4) M NEL Q1'19; EBITDA PARI A US\$ 33,0 M NEL Q1'20, IN CRESCITA DEL 47,1% RISPETTO AL Q1'19; CASH FLOW OPERATIVO PARI A US\$ 25,7 M NEL Q1'20, IN CRESCITA DEL 60% RISPETTO AL Q1'19

RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2020

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 71,4 milioni (US\$ 63,9 milioni nel Q1'19)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 33,0 milioni (46,2% sul TCE) (US\$ 22,4 milioni nel Q1'19)
- Risultato netto di US\$ 1,5 milioni (US\$ (5,5) milioni nel Q1'19)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 6,3 milioni (US\$ (4,4) milioni nel Q1'19)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 25,7 milioni (US\$ 16,8 milioni nel Q1'19)
- Debito netto di US\$ 666,7 milioni (US\$ 550,9 milioni escluso IFRS16) al 31 marzo 2020 (US\$ 682,8 milioni (US\$ 560,0 milioni escluso IFRS 16) al 31 dicembre 2019)

Lussemburgo - 7 maggio, 2020 Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio relativo al primo trimestre 2020.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta: 'Sono felice di annunciare i risultati di DIS per il Q1 2020, in cui la nostra Azienda ha registrato il secondo trimestre consecutivo in utile, con un Risultato netto pari a US\$ 1,5 milioni vs. US\$ (5,5) milioni di perdita netta generata nello stesso trimestre del 2019.

Escludendo alcune poste non ricorrenti sia dal Q1 2020 che dal Q1 2019, il Risultato netto rettificato di DIS ammonterebbe a US\$ 6,3 milioni nel primo trimestre dell'anno, rispetto a US\$ (4,4) milioni nello stesso periodo del 2019, registrando quindi un incremento di US\$ 10,7 milioni anno su anno. Questo significativo miglioramento è

attribuibile ad un mercato dei noli molto più forte rispetto allo scorso anno.

Nel Q1 2020, DIS ha realizzato infatti una media spot giornaliera pari a US\$ 17,354 rispetto a US\$ 13,583 nel Q1 2019 (+ 27,8% e +US\$ 3,771/giorno). I buoni risultati spot realizzati da DIS nel primo trimestre 2020 sarebbero stati ancora più elevati se non fossero stati negativamente impattati da un aggiustamento di circa US\$ 0,9 milioni su viaggi dello scorso anno, che ha ridotto la nostra media spot di circa US\$ 600/giorno. In coerenza con la nostra prudente strategia commerciale, DIS ha mantenuto un elevato livello di copertura nel periodo, pari al 64,6% dei giorni totali, ad una media giornaliera di US\$ 15,864. La nostra media totale TCE (spot e time-charter) è stata quindi pari a US\$ 16,391 nel Q1 2020 vs. US\$ 14,047 nel Q1 2019. All'inizio dell'anno, le prospettive per il settore delle navi cisterna erano estremamente positive, grazie ai forti fondamentali legati all'implementazione di IMO 2020 e ai conseguenti effetti positivi previsti sulla domanda per il trasporto via mare di prodotti petroliferi raffinati. Questo, unito ad una crescita dell'offerta molto contenuta, grazie anche a sanzioni, installazione di 'scrubber' e congestione nei porti, ha fornito un forte sostegno al mercato. Tuttavia, verso febbraio, il mercato delle navi cisterna ha cominciato ad indebolirsi, a causa principalmente del propagarsi del COVID-19 in Cina con conseguenze negative sulla domanda di petrolio e sull'attività di raffinazione del principale paese importatore di greggio a livello mondiale. Il brusco calo del consumo di raffinati in Cina è stato, tuttavia, compensato da maggiori esportazioni dalla stessa Cina su lunghe rotte verso l'Europa e gli USA. All'inizio di marzo, i paesi membri dell'OPEC+ non hanno raggiunto un accordo per il taglio della produzione che compensasse il crollo del prezzo del petrolio causato dallo scoppio del virus. I prezzi più bassi del petrolio, oltre a ridurre i costi di bunker, migliorando direttamente i 'TC equivalent earnings' delle navi, hanno creato nuove opportunità di arbitraggio. La Nafta è diventata, ad esempio, competitiva rispetto al GPL come materia prima per l'industria petrolchimica e ha cominciato ad essere trasportata su distanze molto lunghe, dal Medio Oriente o dall'Europa al Giappone. L'aumento della produzione di greggio, unito ad un brusco crollo della domanda, ha portato la curva dei prezzi a termine del petrolio in 'contango', creando un forte incentivo all'aumento delle scorte a livello mondiale. Gli impianti di stoccaggio a terra hanno raggiunto rapidamente la quasi piena capacità e hanno spinto grandi quantità di greggio e prodotti petroliferi ad essere stoccati a bordo delle petroliere. Questo fenomeno è stato estremamente favorevole per la nostra industria, compensando l'impatto negativo sulla domanda di petrolio e sull'attività di raffinazione causata dal diffondersi del COVID-19 e dalle connesse misure di confinamento in Europa occidentale e negli Stati Uniti. A partire dalla fine di marzo e soprattutto entrando nel secondo trimestre dell'anno, il mercato delle 'product tanker' ha raggiunto livelli mai toccati in precedenza in quasi tutte le rotte e aree geografiche.

Come sappiamo, l'economia mondiale sta attraversando un periodo di grande incertezza ed il pieno impatto del COVID-19 è ancora da determinare. Pertanto, pur beneficiando dell'attuale forte contesto di mercato, preferiamo mantenere un approccio prudente andando avanti. Per questo motivo, se si dovessero manifestare le giuste condizioni, cercheremo di trarre nuovamente vantaggio dall'interesse di 'oil-major' ed importanti 'trading-house' per fissare alcune delle nostre navi con contratti a periodo a livelli profittevoli, al fine di salvaguardare la nostra liquidità da potenziali correzioni di mercato che potrebbero verificarsi in futuro. Malgrado sia, al

momento, molto difficile fare previsioni di mercato a breve termine, a causa degli effetti di questa pandemia mondiale, nel lungo termine restiamo molto positivi sulle prospettive per il nostro settore, i cui fondamentali continuano ad essere molto solidi. Il numero di nuove costruzioni ordinate è a livelli storicamente molto bassi, grazie principalmente alla mancanza di capitali e alle incertezze legate agli sviluppi tecnologici necessari per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti da IMO 2030/2050. Dal lato della domanda, il trasporto via mare di prodotti petroliferi raffinati è previsto in crescita nel lungo termine, grazie anche alla concentrazione dell'incremento della capacità di raffinazione mondiale in Medio Oriente e in Asia, in paesi che sono già importanti esportatori netti di prodotti raffinati. Il mercato delle 'product tanker' dovrebbe inoltre beneficiare degli stimoli fiscali e monetari che seguiranno il contenimento del COVID-19. In questo scenario difficile ed in continuo mutamento, sono molto fiducioso sulle prospettive di d'Amico International Shipping. Abbiamo una strategia commerciale bilanciata e allo stesso tempo stiamo rafforzando la nostra struttura finanziaria trimestre dopo trimestre, attraverso una strategia ben precisa ed implementata con successo. Questo consentirà alla nostra Società di navigare in sicurezza attraverso i cicli negativi di mercato, garantendo ritorni importanti nelle fasi di ripresa. Alla fine del 2019, abbiamo completato un piano di investimenti di lungo termine pari a US\$ 755 milioni per la costruzione di 22 nuove navi. Questo oggi ci permette di operare una delle flotte più giovani e avanzate di 'product tanker' del mondo. A partire dal 2020, abbiamo anche un cash break-even molto ridotto rispetto agli anni precedenti ed una situazione patrimoniale e di liquidità molto più solida.

Ritengo che abbiamo posto le basi per ricompensare adeguatamente i nostri Azionisti nei trimestri e negli anni a venire.

Carlos Balestra di Mottola, Chief Financial Officer of d'Amico International Shipping commenta: 'Sono orgoglioso dei risultati raggiunti da DIS nel primo trimestre dell'anno. La nostra Società ha registrato un Utile netto pari a US\$ 1,5 milioni nel Q1 2020 vs. una Perdita netta di US\$ (5,5) milioni nel Q1 2019 ed un Risultato netto rettificato (esclusi IFRS16 e gli effetti di alcune poste non ricorrenti) pari a US\$ 6,3 milioni nel Q1 2020 vs. US\$ (4,4) milioni nel Q1 2019. L'EBITDA di DIS è stato pari a US\$ 33,0 milioni nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ 22,4 milioni ottenuti nello stesso periodo dell'anno scorso, pari quindi ad un incremento del 47,1% anno su anno grazie principalmente ad un mercato dei noli molto più forte. Questa buona performance a livello di EBITDA si è riflessa anche in una forte generazione di cassa a livello operativo pari a US\$ 25,7 milioni nel Q1 2020, segnando un miglioramento del 60% rispetto al primo trimestre dell'anno scorso.

Nel 2020 ci siamo focalizzati sulla riduzione della nostra leva onde raggiungere una solida struttura finanziaria, che ci conceda in futuro una maggiore flessibilità a livello strategico e operativo. Il rapporto tra la Posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) e il valore di mercato della flotta era pari a 63,3% alla fine di marzo 2020 rispetto a 64,0% alla fine del 2019 e a 72,9% alla fine del 2018. Abbiamo ottenuto questo miglioramento della nostra posizione di liquidità e della nostra struttura finanziaria attraverso una combinazione di vendite e di vendite e leaseback di navi e grazie agli aumenti di capitale del 2017 e del 2019, beneficiando nel contempo, di un forte e costante sostegno da parte del nostro azionista di controllo. Oggi, grazie ad un piano

di investimenti di US\$ 755 milioni sviluppato in più di 7 anni e concluso nell'ottobre 2019, DIS può contare su una flotta estremamente moderna e flessibile. Gli investimenti previsti per il prossimo futuro sono molto più contenuti e legati esclusivamente alla manutenzione delle nostre navi. Inoltre, a partire dal 2020, gli ammortamenti sui finanziamenti bancari calano sensibilmente, portando ad un forte miglioramento del nostro breakeven di cassa rispetto agli anni scorsi. A questo riguardo, continuiamo anche a beneficiare delle efficienze di costo ottenute negli ultimi due anni.

DIS opera in un'industria estremamente ciclica ed è quindi fondamentale mantenere una solida struttura finanziaria e patrimoniale ed un basso breakeven. Il focus costante su questi obiettivi finanziari, assieme ad una strategia commerciale ben bilanciata, dovrebbe consentire a DIS di generare valore nel lungo termine per i propri azionisti'.

[DIS_Risultati Q1 2020 Comunicato stampa](#)