



Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del Q3 e dei 9M'23

'DIS HA REGISTRATO RISULTATI FINANZIARI ESTREMAMENTE POSITIVI NEL Q3'23 E NEI 9M'23: UTILE NETTO DI US\$ 48,9M NEL Q3'23 E DI US\$ 148,7M NEI 9M'23

EBITDA DI US\$ 213,1M NEI 9M'23 (69,8% DI MARGINE)

STRUTTURA FINANZIARIA MOLTO FORTE, CON UN RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI AD APPENA IL 21,5%, CASSA E MEZZI EQUIVALENTI PARI A US\$ 105,4M

DISTRIBUZIONE DI UN DIVIDENDO LORDO INTERMEDIO DI US\$ 20,0M.'

RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI 2023

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 301,8 milioni (US\$ 209,8 milioni nei 9M'22)
- Ricavi netti totali di US\$ 305,4 milioni (US\$ 213,4 milioni nei 9M'22)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 213,1 milioni (69,8% sui Ricavi netti totali) (US\$ 135,3 milioni nei 9M'22)
- Risultato netto di US\$ 148,7 milioni (US\$ 62,8 milioni nei 9M'22)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 153,0 milioni (US\$ 69,3 milioni nei 9M'22)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 224,4 milioni (US\$ 80,6 milioni nei 9M'22)
- Debito netto di US\$ 264,6 milioni (US\$ 234,6 milioni escluso IFRS16) al 30 settembre 2023 (US\$ 409,9 milioni e US\$ 370,0 milioni escluso IFRS16, al 31 dicembre 2022)

RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2023

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 98,3 milioni (US\$ 94,2 milioni nel Q3'22)
- Ricavi netti totali di US\$ 99,5 milioni (US\$ 95,4 milioni nel Q3'22)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 70,4 milioni (US\$ 69,1 milioni nel Q3'22)
- Risultato netto di US\$ 48,9 milioni (US\$ 43,6 milioni nel Q3'22)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 49,4 milioni (US\$ 46,7 milioni nel Q3'22)

Lussemburgo - 9 novembre, 2023 - Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: "DIS") ("la Società", "d'Amico International Shipping" 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 di gestione per il periodo chiuso al 30 settembre 2023 (Risultati Finanziari del terzo trimestre e dei primi nove mesi del 2023).

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta:

*'Sono lieto di presentare i risultati finanziari di DIS per il terzo trimestre e i primi 9 mesi del 2023. **DIS ha registrato un Utile netto di US\$ 48,9 milioni nel Q3 2023 vs. US\$ 43,6 milioni nel Q3 2022 ed un Utile netto di US\$ 148,7 milioni nei primi nove mesi del 2023 vs. US\$ 62,8 milioni nello stesso periodo dello scorso anno.***

*La nostra Società ha realizzato una **media spot giornaliera di US\$ 33.434 nei primi 9 mesi del 2023** vs. US\$ 26.963 nello stesso periodo del 2022 (Q3 2023: US\$ 31.782 vs. Q3 2022: US\$ 37.159). DIS ha inoltre coperto tramite contratti a tariffa fissa il 27,9% del totale dei giorni nave dei primi 9 mesi del 2023, ad una media giornaliera di US\$ 27.951 (9M 2022: 38,8% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 15.251). Siamo stati pertanto in grado di ottenere dei **noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 31.904 nei primi 9 mesi del 2023**, rispetto a US\$ 22.421 nello stesso periodo del 2022 (Q3 2023: US\$ 30.860 vs. Q3 2022: US\$ 30.230).*

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 ad 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.

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

Dopo aver raggiunto un minimo stagionale di 80,8 mb/g a marzo, la produzione globale delle raffinerie ha registrato un picco estivo di 83,6 mb/g ad agosto. La

produzione ha poi registrato un leggero calo ad ottobre a causa dell'aumento delle attività di manutenzione delle raffinerie. Tuttavia, l'AIE prevede che la produzione aumenterà nelle prossime settimane e fino alla fine dell'anno. Si stima che la produzione globale delle raffinerie dovrebbe aumentare in media di 1,7 mb/g nel '23, raggiungendo 82,4 mb/g, e di ulteriori 1,0 mb/g nell'anno successivo, arrivando a 83,4 mb/g. Questo incremento dovrebbe tradursi in un aumento dei volumi trasportati dalle product tanker. Inoltre, le scorte sono al di sotto delle medie quinquennali e ci si aspetta che scendano ulteriormente nella seconda metà di quest'anno. Il mercato delle product tanker potrebbe trarre ulteriore beneficio dalla necessità di ripristinare le scorte nel corso del prossimo anno.

Il 5 febbraio 2023, sono entrate in vigore le sanzioni dell'UE ed il 'price-cap' imposto sulle esportazioni di prodotti petroliferi russi, generando un impatto significativo sul mercato delle product tanker. Secondo Vortexa, a settembre 2023, la Russia ha esportato prodotti per un totale di 2,5 mb/g, in linea con i livelli di gennaio 2021 di 2,6 mb/g. Tuttavia, nello stesso periodo, le esportazioni verso l'UE sono crollate di 1,2 mb/g (-93%), mentre le esportazioni verso la Cina sono aumentate di 0,2 mb/g (+4.025%), verso l'India di 0,3 mb/g (+581%), verso la Turchia di 0,2 mb/g (+131%), verso il Medio Oriente di 0,3 mb/g (+614%), verso l'America Latina di 0,1 mb/g (+107%) e verso l'Africa di 0,2 mb/g (+282%). Gli sconvolgimenti dei tradizionali flussi commerciali dovuti al reindirizzamento del petrolio russo verso nuove destinazioni più distanti hanno comportato un significativo incremento dei tempi di navigazione, stimolando la domanda per product tanker. Infatti, le spedizioni dalla Russia occidentale (Baltico) verso il Nord-Ovest dell'Europa richiedono circa 10 giorni, mentre i viaggi dagli stessi porti di carico verso l'India e la Cina richiedono rispettivamente circa 30-40 giorni.

Abbiamo una **forte fiducia nei fondamentali a lungo termine dell'industria delle product tanker**. L'attuale processo di spostamento della capacità di raffinazione lontano dai principali poli di consumo come l'Europa, gli Stati Uniti e l'Australia aumenterà in modo significativo la domanda, misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker. Secondo l'AIE, nel periodo '23-'26, la capacità globale di distillazione del greggio da parte delle raffinerie dovrebbe crescere di 3,9 milioni di barili al giorno, con il contributo maggiore, per circa il 79,9%, proveniente dal Medio Oriente, dall'India, dalla Cina e dal resto dell'Asia. Anche **dal punto di vista dell'offerta, la nostra industria appare essere in una situazione estremamente favorevole**. 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.

Grazie alle buone prospettive del nostro mercato, ai forti risultati raggiunti da DIS e

alla sua solida struttura finanziaria (con un rapporto tra Posizione Finanziaria Netta e Valore di Mercato della Flotta del 21,5% alla fine di settembre 2023), l'azienda ha remunerato i suoi azionisti attraverso sia il riacquisto di azioni proprie che la distribuzione di dividendi. Infatti, oltre ad una distribuzione di dividendi di US\$ 22,0 milioni effettuata nel secondo trimestre del 2023, DIS ha riacquistato azioni proprie per un importo pari a US\$ 6,7 milioni dall'inizio dell'anno, e oggi ha **dichiarato un dividendo intermedio di US\$ 20,0 milioni, che verrà pagato entro la fine di novembre**.

Un futuro brillante attende DIS, un'azienda finanziariamente solida che sarà in grado di generare valore anche attraverso una maggiore remunerazione dei suoi azionisti.'

Carlos Balestra di Mottola, Chief Financial Officer of d'Amico International Shipping commenta:

'Nei primi nove mesi del 2023, DIS ha registrato un forte Utile netto di US\$ 148,7 milioni vs. US\$ 62,8 milioni generati nello stesso periodo dello scorso anno. Il Risultato netto rettificato di DIS (esclusi i risultati da vendita e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività da entrambi i periodi) è stato pari a US\$ 153,0 milioni nei primi 9 mesi del 2023, rispetto a US\$ 69,3 milioni registrati nello stesso periodo del 2022. Nel terzo trimestre del 2023, DIS ha registrato un Utile netto di US\$ 48,9 milioni vs. US\$ 43,6 milioni ottenuti nello stesso trimestre dello scorso anno, mentre il nostro Risultato netto rettificato è stato pari a US\$ 49,4 milioni nel Q3 2023, rispetto a US\$ 46,7 milioni nel Q3 2022.

Nei primi nove mesi dell'anno, abbiamo ottenuto un EBITDA di US\$ 213,1 milioni, rispetto a US\$ 135,3 milioni raggiunti nello stesso periodo del 2022, mentre il **nostro cash flow operativo è stato pari a US\$ 224,4 milioni nei primi 9 mesi del 2023**, rispetto a US\$ 80,5 milioni nello stesso periodo dello scorso anno.

Nel corso dell'anno, abbiamo proseguito nel processo di rafforzamento della nostra struttura finanziaria, grazie ai consistenti flussi di cassa generati nel periodo e all'esercizio delle opzioni di acquisto su cinque navi prese a noleggio a scafo nudo (tre consegnate nel primo semestre del 2023 e due nel terzo trimestre del 2023), tutte lasciate prive di debito, in linea con i nostri obiettivi di riduzione dell'indebitamento. Pertanto, alla fine di settembre 2023, potevamo contare su una Posizione finanziaria netta (PFN) di US\$ 264,6 milioni e su Cassa e mezzi equivalenti pari a US\$ 105,4 milioni, rispetto a una PFN di US\$ 409,9 milioni alla fine del 2022. **La leva finanziaria di DIS** (calcolata come rapporto tra la nostra PFN, esclusi gli effetti derivanti dall'IFRS16, ed il valore di mercato della flotta) **era pari ad appena il 21,5% alla fine di settembre** vs. 36,0% alla fine del 2022 e 72,9% alla fine del 2018.

Oltre ad un livello di leva finanziaria molto basso, DIS non ha impegni futuri di spesa in conto capitale (CAPEX), ad eccezione di quelli derivanti dalla manutenzione delle nostre navi, e non ha esigenze di rifinanziamento del debito per almeno i prossimi due anni. Infatti, nel Q3 2023, abbiamo rifinanziato a condizioni vantaggiose l'unico finanziamento in scadenza nel 2024 e abbiamo estinto anticipatamente anche l'unico finanziamento in scadenza nel 2025.

Grazie alla solida struttura patrimoniale di DIS ed alle eccellenti prospettive del nostro settore, quest'anno abbiamo iniziato a remunerare i nostri azionisti ed intendiamo farlo in modo crescente nei prossimi anni. Infatti, nel Q2 2023 abbiamo distribuito dividendi per US\$ 22,0 milioni, da inizio anno abbiamo riacquistato azioni proprie per un importo pari a US\$ 6,7 milioni ed abbiamo inoltre approvato oggi la distribuzione di un dividendo lordo intermedio di circa US\$ 20,0 milioni, che verrà corrisposto entro la fine di novembre 2023.

Siamo estremamente orgogliosi degli sforzi e delle prestazioni del nostro team, sia a bordo che a terra. Il loro duro lavoro e impegno rappresentano i pilastri del nostro successo. Siamo inoltre grati per la fiducia e il sostegno costante dei nostri azionisti, e siamo fermamente determinati a perseguire con impegno l'obiettivo di ottenere risultati forti e mantenere la nostra solida struttura finanziaria. Guardando al futuro, siamo fiduciosi nelle opportunità che ci attendono e ci impegniamo a continuare a perseguire successi, con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente la nostra azienda.'