



## **Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del Q3 & 9M 2016**

DIS REALIZZA, NEL CORSO DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2016, UN UTILE NETTO PARI A 6,1 MILIONI DI DOLLARI E GENERA UN FLUSSO DI CASSA OPERATIVO PARI A 57,9 MILIONI DI DOLLARI

### RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2016

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 58,5 milioni nel Q3'16 (US\$ 85,0 milioni nel Q3'15)
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 7,9 milioni (13.5% sul TCE) nel Q3'16 (US\$ 29,7 milioni nel Q3'15)
- Risultato netto di US\$ (7,6) milioni nel Q3'16 (US\$ 14,4 milioni nel Q3'15)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 17,9 milioni nel Q3'16 (US\$ 9,3 milioni nel Q3'15)

### RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI 2016

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 202,9 milioni nei primi 9M'16 (US\$ 243,1 milioni nei 9M'15)
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 48,1 milioni (23.7% sul TCE) nei primi 9M'16 (US\$ 74,8 milioni nei 9M'15)
- Risultato netto di US\$ 6,1 milioni nei primi 9M'16 (US\$ 44,8 milioni nei 9M'15)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 57,9 milioni nei primi 9M'16 (US\$ 39,5 milioni nei 9M'15)
- Debito netto - US\$ 485,6 million alla fine di settembre 2016

Lussemburgo, 9 novembre 2016 - 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 per il periodo chiuso al 30 settembre 2016 / terzo trimestre 2016.

### COMMENTO DEL MANAGEMENT

Marco Fiori, Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta: 'Considerato il mercato particolarmente sfidante che ha caratterizzato il terzo trimestre di quest'anno, sono piuttosto soddisfatto dell'Utile Netto pari a 6,1 milioni di dollari realizzato da DIS nel corso dei primi nove mesi del 2016. Infatti, dopo un primo trimestre particolarmente forte, il mercato dello spot ha cominciato a rallentare già dal secondo trimestre per raggiungere poi livelli storicamente molto bassi nei

successivi tre mesi dell'anno. La relativa stabilita' del prezzo del petrolio ha creato pressioni sui margini di raffinazione con conseguente rallentamento nella produzione portando invece ad un maggiore utilizzo delle scorte di prodotti petroliferi. Oltre a questo, nel corso dei primi nove mesi dell'anno un grande numero di navi di nuova costruzione e' stato immesso sul mercato, aumentando cosi' l'offerta globale di tonnellaggio/miglia.

DIS e' comunque riuscita a limitare parzialmente l'impatto negativo di questa correzione di mercato, grazie in particolare al suo tradizionale elevato livello di copertura da contratti a tasso fisso (47% dei giorni nave disponibili a un tasso fisso giornaliero pari a 15.959 dollari) che ci ha permesso di mitigare gli effetti generati dalla volatilita' del mercato spot, garantendo un buon livello di ricavi e di generazione di cassa. Nonostante questa volatilita' di mercato di breve termine, credo che il mercato delle navi cisterna abbia dei forti fondamentali sottostanti. Mi riferisco in particolare allo spostamento della capacita' di raffinazione mondiale verso il Medio Oriente e l'Asia, fattore che permettera' un'ulteriore aumento della domanda di tonnellaggio-miglia assieme al relativamente limitato numero di nuove navi che verranno immesse sul mercato negli anni a venire. Nel frattempo ci aspettiamo comunque un miglioramento delle condizioni di mercato a partire gia' dai prossimi due trimestri, che dovrebbero anche beneficiare di un stagione invernale piuttosto fredda nell'emisfero occidentale.'

**Carlos Balestra di Mottola, CFO di d'Amico International Shipping commenta:**

'Nonostante il difficile mercato che ha caratterizzato il terzo trimestre dell'anno, DIS ha realizzato un Utile netto pari a 6,1 milioni di dollari nel corso dei primi nove mesi del 2016. La Societa' ha inoltre generato un buon livello di cassa operativa pari a 57,9 milioni di dollari nello stesso periodo. DIS ha proseguito, inoltre, nell'implementazione del suo ambizioso piano di nuovi investimenti in 22 navi di nuova costruzione per 755 milioni di dollari complessivi, con 106 milioni di CAPEX nei primi nove mesi dell'anno e 3 nuove navi consegnate dai cantieri. La parte rimanente di questo piano di investimenti ammonta a 265,5 milioni di dollari di cui l'84% finanziato tramite debito bancario, ad oggi, gia' interamente garantito.'

**ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO**

**SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2016**

Nella relazione di ottobre, il Fondo Monetario Internazionale ha dichiarato che nel 2016 la crescita globale dovrebbe rallentare fino al 3,1%, per poi risalire al 3,4% nel 2017. La previsione, che è stata corretta in ribasso dello 0,1% per il 2016 e 2017 con rispetto al mese di aprile, lascia trasparire un outlook più moderato per le economie avanzate, a seguito del voto di giugno nel Regno Unito a favore dell'uscita dall'Unione europea (Brexit) e di una crescita inferiore alle aspettative negli Stati Uniti. Nella sua ultima relazione, l'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE) ha affermato che nel 2016 la domanda globale di petrolio crescerà di 1,2 milioni di barili al giorno, con un'espansione analoga attesa anche per il 2017. La debole crescita dell'OCSE unita ad un forte rallentamento dell'economia cinese, hanno contribuito al contenimento della crescita, ridotta da un massimo su cinque anni registrato nel terzo trimestre 2015 a un minimo su quattro anni nel terzo trimestre 2016. Le previsioni legate ad una stagione particolarmente fredda dovrebbero garantire una crescita nel quarto trimestre 2016 (+1,4 milioni di barili al giorno).

La costituzione di scorte è continuata per tutta la prima metà del terzo trimestre,

portando le scorte di prodotti petroliferi nell'OCSE a crescere fino a 18,7 milioni di barili nel terzo trimestre, toccando un massimo storico ad agosto nel momento in cui è aumentato il volume di produzione delle raffinerie in tali stati. Tuttavia, nei paesi europei dell'OCSE, le scorte di benzina sono calate al passo con le maggiori esportazioni verso Stati Uniti e Africa occidentale, scendendo a 95 milioni di barili entro la fine di agosto, il livello più basso toccato da dicembre 2015. Le scorte di distillati medi sono rimaste pressoché invariate nel mese di settembre, scendendo di 700.000 barili a 321 milioni di barili. Alla fine di agosto, le riserve globali di prodotti raffinati coprivano 42,8 giorni di domanda futura, quindi 0,2 giorni in più rispetto alla fine di luglio. Le statistiche sui prodotti raffinati tenuti nei magazzini indipendenti dell'Europa nordoccidentale indicano un calo delle scorte per la maggior parte nelle categorie dei raffinati nel mese di settembre. Le scorte di benzina e nafta hanno subito una contrazione a causa delle maggiori esportazioni verso l'Africa occidentale, mentre per diesel, gasolio e carburanti per aviazione la causa va ricercata nelle minori importazioni.

Le tariffe dei noli nel terzo trimestre sono state estremamente contenute in tutte le regioni. Il mercato del Medio Oriente e Golfo ha risentito della mancanza di domanda di nafta nei mercati asiatici. Nel terzo trimestre, la Cina ha esportato circa 800.000 barili al giorno di raffinati. Nonostante le cifre elevate di raffinati esportati dalla Cina, vi era e vi è tuttora una pronta disponibilità di navi per rispondere agevolmente alla domanda.

Nell'emisfero occidentale sono stati trasportati volumi considerevoli, ma le tariffe sono rimaste basse a causa dell'ampia offerta di tonnellaggio. L'uragano Matthew e l'interruzione della Colonial Pipeline hanno dato una lieve spinta ai noli, ma gli effetti positivi sono stati di breve durata. La rotta Regno Unito - Costa Atlantica degli Stati Uniti ha tratto anch'essa vantaggio da tale interruzione e dall'aggiunta di navi extra per l'esportazione dagli USA e dall'Europa verso l'Africa occidentale.

La rata percepita per il noleggio annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative future sul mercato spot. Nel terzo trimestre 2016 la rata del nolo su base annua di una nave cisterna MR è passata da US\$ 14.500 a US\$ 13.500 al giorno. A causa del mercato relativamente debole delle navi cisterna nel terzo trimestre 2016, il risultato netto di DIS è stato negativo per US\$ (7,5) milioni nel terzo trimestre dell'anno, il che ha determinato un utile netto di US\$ 6,1 milioni per i primi 9 mesi del 2016, a fronte di US\$ 14,7 milioni di utile netto registrati nello stesso trimestre dell'anno precedente e US\$ 44,8 milioni di utile netto registrati nei primi 9 mesi del 2015.

La variazione rispetto all'anno precedente è ampiamente dovuta al mercato più debole delle navi cisterna, soprattutto nel terzo trimestre 2016. Infatti, la tariffa spot giornaliera di DIS è stata di US\$ 14.528 nei primi 9 mesi del 2016 rispetto a US\$ 19.739 nello stesso periodo dell'anno precedente, mentre la tariffa spot nel terzo trimestre 2016 è stata pari a US\$ 10.101 rispetto a US\$ 21.219 nel terzo trimestre 2015.

Nel contempo, il 47,3% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2016 è stato coperto con contratti time charter ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.959, migliorando sia in termini di percentuale che di rendimento medio rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (9 mesi del 2015: copertura del 45,1% a una tariffa media giornaliera di US\$ 15.129). Tale livello elevato di copertura time charter è uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS e le consente di attenuare gli

effetti della volatilità sul mercato spot, garantendo un livello certo di ricavi e generazione di cassa. Infatti, la tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia l'attività spot sia i contratti time charter) è stata pari a US\$ 15.206 nei primi nove mesi dell'anno corrente, rispetto a US\$ 17.660 nel primo semestre del 2015.

Nonostante la debolezza del mercato spot nel 2016 e in particolare nel terzo trimestre, DIS ha realizzato un EBITDA di US\$ 48,1 milioni nei primi 9 mesi dell'anno e un "margine EBITDA sui ricavi TCE" pari al 23,7% (9 mesi del 2015: US\$ 74,8 milioni e margine del 30,8%). Un livello così elevato dell'EBITDA, combinato con un andamento positivo nel capitale circolante, ha determinato flussi di cassa operativi positivi pari a US\$ 57,9 milioni nei primi 9 mesi del 2016.

Nei primi nove mesi dell'anno DIS ha effettuato "investimenti in conto capitale" per US\$ 106,6 milioni, principalmente nell'ambito del suo programma di costruzione di nuove navi. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di 22 navi cisterna "Eco design"<sup>1</sup> (10 navi MR, 6 handysize e 6 LR1), di cui tredici<sup>2</sup> erano già state consegnate alla fine di settembre 2016. L'investimento complessivo previsto è di circa US\$ 755,0 milioni ed è in linea con la strategia della Società volta a modernizzare la propria flotta con navi Eco design di nuova costruzione. Inoltre, DIS ha già "fissato" 14 di queste navi attraverso contratti di nolo a lungo termine a tariffe remunerative, con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante società di raffinazione.

#### RISULTATI OPERATIVI

I ricavi base time charter sono stati di US\$ 58,5 milioni nel terzo trimestre 2016 (US\$ 85,0 milioni nel terzo trimestre 2015) e US\$ 203,0 milioni nei primi 9 mesi del 2016 (US\$ 243,1 milioni nei 9 mesi del 2015). La variazione rispetto all'anno precedente è dovuta all'indebolimento del mercato delle navi cisterna nei primi 9 mesi del 2016 e in parte al minor numero di navi gestite nel 2016.

In particolare, DIS ha registrato una tariffa spot giornaliera media di US\$ 14.528 nei primi 9 mesi del 2016 rispetto a US\$ 19.739 nei primi 9 mesi del 2015. Dopo un primo trimestre molto positivo (primo trimestre 2016: US\$ 18.076), il mercato spot ha subito un rallentamento nel secondo trimestre (secondo trimestre 2016: US\$ 15.560) e ha toccato minimi storici nei tre mesi successivi, con DIS che ha realizzato una tariffa spot giornaliera media di US\$ 10.101 nel terzo trimestre 2016 rispetto a US\$ 21.219 registrati nello stesso trimestre del 2015.

In linea con la sua strategia, durante i primi nove mesi del 2016 DIS ha mantenuto una percentuale elevata di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura), assicurando una media del 47,3% (9 mesi del 2015: 45,1%) dei giorni-nave disponibili a una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.959 (9 mesi del 2015: US\$ 15.129). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, tali contratti consentono a DIS di consolidare ulteriormente i suoi tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

I ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter) sono stati di US\$ 12.904 nel terzo trimestre 2016 (US\$ 18.411 milioni nel terzo trimestre 2015) e US\$ 15.206 nei primi 9 mesi del 2016 (US\$ 17.660 nei 9 mesi del 2015).

D'AMICO TANKERS d.a.c:

- Flotta in costruzione: nel mese di gennaio 2016, la M/T High Trust, una nuova nave cisterna MR (Medium Range - 50.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo

Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co.

Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. A partire da marzo 2016 la nave è impiegata da

un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera remunerativa.

Nel mese di maggio 2016, la M/T Cielo di Capri, una nuova nave cisterna handysize (39.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio

cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. A partire da maggio 2016 la nave è impiegata da un'importante compagnia petrolifera, a

fronte di un contratto di nolo di 24-35 mesi, a una tariffa giornaliera remunerativa.

Nel mese di luglio 2016, la M/T Cielo di Hanoi, una nuova nave cisterna handysize (39.000 dwt) di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio

cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c.

- Flotta di proprietà di seconda mano: nel mese di marzo 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha acquistato da d'Amico Shipping Italia S.p.A. la M/T Cielo di Milano, una nave cisterna handysize da 40.081 dwt costruita nel 2003 dai cantieri Shina Shipbuilding (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 14,0 milioni. Tale corrispettivo è stato determinato sulla base del valore di mercato stimato da una società specializzata indipendente; inoltre la transazione, essendo considerata un'"operazione con parti correlate", è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione e valutata dal Comitato Controllo e Rischi in conformità con le procedure societarie. La M/T Cielo di Milano è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. a luglio 2016.

- Nuovo finanziamento: nel mese di marzo 2016, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) ha ottenuto un nuovo finanziamento da US\$ 250 milioni a termini molto competitivi presso un pool di nove

primari istituti finanziari: Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The

Governor and Company of the Bank of Ireland, Crédit Industriel et Commercial, DnB. Tale nuova linea di credito servirà a i) rifinanziare otto navi esistenti (tutte costruite tra il 2004 e il 2006)

prorogando l'attuale scadenza del debito dal 2017 al 2021; e ii) fornire un finanziamento per sei navi di nuova costruzione. La linea di credito ha un tasso d'interesse molto competitivo e una

scadenza finale di cinque anni a partire dalla data di utilizzo per le navi esistenti e dalla data di consegna per le navi di nuova costruzione. Le clausole e altre condizioni sono coerenti con quelle

delle linee di credito esistenti di d'Amico Tankers d.a.c., debitamente garantite dalla Società. Ad oggi e in seguito a quest'ultima linea di credito, d'Amico Tankers d.a.c. si è già quindi assicurata

il 100% del suo fabbisogno di finanziamento a lungo termine per il piano d'investimento da US\$ 755,0 milioni incominciato nel 2012.

- Flotta impiegata a noleggio: a gennaio 2016, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere a febbraio 2016.

Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto time charter con un'importante raffineria che sarebbe dovuto scadere a gennaio 2016.

- Flotta in “noleggio passivo”: nel mese di gennaio 2016, la M/T Baizo, nave MR costruita nel 2004 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di febbraio 2016, la M/T Cielo di Roma, nave handysize costruita nel 2003 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di febbraio 2016, il contratto sulla M/T Carina, una nave di tipo MR costruita nel 2010 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. per un periodo di tre anni dal 2013, è stato prorogato

per un periodo di ulteriori due anni, con opzione per un anno ulteriore.

Nel mese di marzo 2016, la M/T Port Louis, nave handysize costruita nel 2002 e presa a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2014, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di marzo 2016, i contratti per la M/T Port Moody (nave MR costruita nel 2002), la M/T Port Said (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Union (nave MR costruita nel 2003), la M/T

Port Stanley (nave MR costruita nel 2003), la M/T Port Russel (nave handysize costruita nel 2002) e la M/T Port Stewart (nave handysize costruita nel 2003), tutte prese a noleggio da d'Amico

Tankers dal terzo/quarto trimestre 2014, sono stati rinnovati fino al 2017/2018.

FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE D'AMICO TANKERS d.a.c.:

Flotta in costruzione: nel mese di ottobre 2016, la M/T Cielo di Salerno, una nuova nave cisterna handysize (39.000 dwt) di tipo “Eco” costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c.

Nel mese di novembre 2016, la High Wind, una nuova nave cisterna MR (Medium Range - 50.000 dwt) di tipo “Eco” costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. Tale nave è stata destinata a un'importante compagnia petrolifera, a fronte di un contratto di nolo di tre anni, a una tariffa giornaliera remunerativa.

La manutenzione delle raffinerie e le condizioni climatiche attese sono determinanti per le previsioni sulla domanda nel quarto trimestre 2016. La manutenzione delle raffinerie sta entrando nel vivo. La capacità di raffinazione nella regione del Golfo del Messico è decisamente ridotta e le scorte sono state costituite a un ritmo di soli 25.000 barili al giorno rispetto ai 400.000 barili al giorno nel terzo trimestre. Le scorte più elevate dovrebbero prolungare il periodo di manutenzione, che lo scorso anno è stato rimandato a causa della domanda straordinariamente elevata di prodotti nel quarto trimestre 2015. Per il quarto trimestre dell'anno si attende un clima più freddo e tale attesa ha già migliorato la domanda di gasolio per riscaldamento. Nell'Europa nordoccidentale, i bassi livelli del fiume Reno e la domanda elevata di gasolio stanno gravando sulle scorte, con le scorte totali di raffinati in Europa in calo di 2,4 milioni di barili. Con rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, a fine settembre 2016 le scorte sono inferiori del 21%.

