



Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il progetto di bilancio 2021

‘NEL 2021, DIS HA ULTERIORMENTE RAFFORZATO LA PROPRIA STRUTTURA FINANZIARIA MALGRADO IL DIFFICILE CONTESTO DI MERCATO, CONSEGUENDO NOLI MEDI SUPERIORI AI LIVELLI DEL MERCATO SPOT: RISULTATO NETTO DI US\$ (37,3)M E RISULTATO NETTO RETTIFICATO DI US\$ (29,1)M NEL 2021; EBITDA DI US\$ 64,3M E FLUSSO DI CASSA OPERATIVO DI US\$ 31,8M NEL 2021; NOLO MEDIO COMPLESSIVO BASE TIME-CHARTER (SPOT E TIME-CHARTER) DI US\$ 12.996 NEL 2021; POSIZIONE DI LIQUIDITA' DI US\$ 43,4M E RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA DEL 60,4% ALLA FINE DELL'ANNO.'

RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2021

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 174,1 milioni (US\$ 257,8 milioni nel 2020)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 64,3 milioni (37,0% sul TCE) (US\$ 127,3 milioni nel 2020)
- Risultato netto di US\$ (37,3) milioni (US\$ 16,6 milioni nel 2020)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (29,1) milioni (US\$ 22,5 milioni nel 2020)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 31,8 milioni (US\$ 84,1 milioni nel 2020)
- Debito netto di US\$ 520,3 milioni (US\$ 439,8 milioni escluso IFRS16) al 31 dicembre 2021 (US\$ 561,5 milioni e US\$ 465,2 milioni escluso IFRS 16, al 31 dicembre 2020)

RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2021

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 43,1 milioni (US\$ 53,6 milioni nel Q4'20)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 16,4 milioni (US\$ 23,8 milioni nel Q4'20)
- Risultato netto di US\$ (8,3) milioni (US\$ 1,2 milioni nel Q4'20)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (6,5) milioni (US\$ (3,6) milioni nel Q4'20)

Lussemburgo - 10 marzo, 2022 - 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 la relazione relativa al progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2021.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

‘A causa del difficile contesto che ha caratterizzato il mercato delle product tanker nel 2021, DIS ha registrato una Perdita netta pari a US\$ (37,3) milioni ed una Perdita netta rettificata pari a US\$ (29,1) milioni. Per quanto riguarda i nostri ricavi base Time Charter, DIS ha realizzato una media spot giornaliera di US\$ 11.004 nel 2021 (US\$ 16.771 nel 2020) e di US\$ 12.005 nel Q4 2021 (US\$ 11.699 nel Q4 2020).

Grazie però alla nostra prudente strategia commerciale incentrata sul mantenimento di un elevato livello di copertura con contratti a tariffa fissa, abbiamo notevolmente limitato gli effetti negativi del mercato spot. Infatti, nel 2021 il 47,5% del totale dei giorni nave di DIS ha beneficiato di coperture tramite contratti a tariffa fissa ad una media giornaliera di US\$ 15.194. Siamo stati pertanto in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 12.996 nel 2021 e a US\$ 13.165 nel quarto trimestre, risultati significativamente superiori ai livelli del mercato spot.

Verso la fine del 2021, dopo alcuni trimestri deboli, abbiamo finalmente notato alcuni segnali di miglioramento nel mercato. Infatti, malgrado un contestuale incremento dei casi di Covid, il Q4 2021 ha visto la domanda mondiale di petrolio tornare sostanzialmente in linea con lo stesso trimestre del 2019. Si stima che per la fine del primo trimestre del 2022, Stati Uniti ed Europa avranno raggiunto un elevato livello di immunità rispetto al Covid e si sta infatti già assistendo ad una graduale riduzione delle restrizioni alla mobilità in queste aree del mondo, con una potenziale forte ripresa della domanda di trasporto attesa nel corso del 2022. L'AIE stima che la domanda mondiale di petrolio crescerà di 3,2 mb/giorno nel 2022, raggiungendo 101,8 mb/giorno nel Q4, un livello di 1,0 mb/giorno superiore rispetto allo stesso trimestre del 2021. Nel 2021 la produzione totale delle raffinerie ha recuperato solo il 42% della riduzione avvenuta nell'anno precedente. Nel 2022, ci si attende invece un'accelerazione della produzione che nel Q4 dovrebbe superare di 1,0 mb/giorno i livelli dello stesso trimestre del 2021. Anche l'offerta di greggio dovrebbe aumentare, grazie al graduale incremento della produzione da parte dell'OPEC+ fino a settembre 2022 e al contestuale aumento dei volumi da parte dei paesi non-OPEC ed in particolare degli USA. A tal riguardo, la più grande incertezza è legata all'export di petrolio da parte della Russia, che potrebbe calare a causa delle sanzioni o dei timori legati a eventuali future sanzioni.

Inoltre, le scorte industriali di prodotti raffinati dei paesi OCSE si sono fortemente ridotte e sono oggi notevolmente inferiori rispetto alla media degli ultimi cinque anni. La forte riduzione delle scorte di petrolio nel corso dell'ultimo anno ha pesato negativamente sugli scambi ma in futuro dovrebbe contribuire ad una maggiore domanda di trasporto, legata all'esigenza di ricostituire un adeguato livello di scorte. Considerando tutti questi fattori, riteniamo che nel 2022 il mercato per il trasporto di raffinati continuerà la sua graduale ripresa.

La Guerra in Ucraina, che auspichiamo termini al più presto, potrebbe generare un incremento della domanda, misurata in tonnellate-miglia, per il trasporto via mare sia di greggio che di prodotti raffinati, dal momento che le importazioni europee di queste

materie potrebbero avvenire da paesi e aree geografiche più distanti. Al momento non abbiamo crediti nei confronti di società russe.

Nel lungo termine riteniamo che la nostra industria potrà beneficiare di fondamentali molto forti sia dal lato della domanda che dell'offerta. Il processo di dislocazione, che sta gradualmente spostando le raffinerie lontano da alcuni dei centri chiave di consumo di prodotti raffinati (Europa, USA, Australia), ha subito un'accelerazione durante la pandemia, dal momento che la contrazione dei margini di raffinazione ha spinto le raffinerie più vecchie e meno competitive fuori dal mercato, favorendo le strutture più

moderne localizzate prevalentemente in Asia ed in Medio Oriente. Questo fenomeno è estremamente favorevole, dato che dovrebbe contribuire ad una forte crescita della domanda, misurata in tonnellatemiglia, per le product tanker.

Ci aspettiamo inoltre una crescita dell'offerta di tonnellaggio molto contenuta nei prossimi anni. Le regolamentazioni richieste dall'IMO (Energy Efficiency Existing Ship Index-EEXI and Annual operational carbon intensity indicator-CII) e dall'Unione Europea (Emissions Trading Scheme-ETS and Fuel EU Maritime) porteranno ad un'ulteriore accelerazione dell'attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e costringeranno parte della flotta mondiale a rallentare la velocità di navigazione (slowsteam) al fine di ridurre le proprie emissioni. Stimiamo inoltre che l'attività di costruzione di nuove navi rimanga su livelli molto contenuti, a causa di una mancanza di capitali, di enormi incertezze legate agli sviluppi tecnologici necessari per il rispetto delle sempre più ambiziose regolamentazioni ambientali, di prezzi elevati e di una scarsa disponibilità da parte dei cantieri per consegne nei prossimi due anni.

Grazie alla nostra strategia di lungo termine e al piano di investimenti implementato negli ultimi anni, DIS oggi gestisce una flotta estremamente giovane (l'età media della nostra flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo è di 7,1 anni rispetto ad una media dell'industria di 12,3 anni), di grande qualità e prevalentemente 'Eco', consentendo alla nostra Azienda di minimizzare il proprio impatto ambientale e di ottenere risparmi significativi nel costo del carburante. Sono inoltre molto orgoglioso della forte struttura finanziaria di cui oggi godiamo, che rappresenta un pilastro della nostra strategia anche per gli anni futuri perché ci consentirà di trarre vantaggio da potenziali opportunità che si dovessero verificare in un settore estremamente ciclico come lo shipping. Desidero ringraziare i nostri Azionisti e tutti i nostri Stakeholders per il loro sostegno e per la loro fiducia. Sono certo che nei prossimi anni la strategia di DIS genererà grande valore per tutti loro.'

**#informatorenavele #informatorenavaledinapoli #annuariomarittimo
#annuariomarittimoregionecampania**