



Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo trimestre del 2022

IL MERCATO DELLE PRODUCT TANKER HA INIZIATO LA SUA RIPRESA A PARTIRE DALLA FINE DEL Q1 2022, CON CONSEGUENTE FORTE MIGLIORAMENTO DEL RISULTATO RISPETTO ALLO STESSO TRIMESTRE DELLO SCORSO ANNO:

RISULTATO NETTO DI US\$ (6,5)M E RISULTATO NETTO RETTIFICATO DI US\$ (4,2)M; EBITDA DI US\$ 17,8M E FLUSSO DI CASSA OPERATIVO POSITIVO DI US\$ 10,2M

SOLIDA STRUTTURA FINANZIARIA, CON UNA POSIZIONE DI LIQUIDITA' PARI A US\$ 45,4M E UN RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA DEL 58,5% ALLA FINE DEL Q1 2022'

RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2022

Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 42,8 milioni (US\$ 42,8 milioni nel Q1'21)

Ricavi netti totali di US\$ 44,0 milioni (US\$ 42,8 milioni nel Q1'21)

Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 17,8 milioni (41,5% sul TCE) (US\$ 14,2 milioni nel Q1'21)

Risultato netto di US\$ (6,5) milioni (US\$ (9,8) milioni nel Q1'21)

Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (4,2) milioni (US\$ (9,3) milioni nel Q1'21)

Flussi di cassa da attività operative di US\$ 10,2 milioni (US\$ 6,6 milioni nel Q1'21)

Debito netto di US\$ 495,7 milioni (US\$ 420,1 milioni escluso IFRS16) al 31 marzo 2022 (US\$ 520,3 milioni e US\$ 439,8 milioni escluso IFRS 16, al 31 dicembre 2021)

Lussemburgo - 5 maggio, 2022 - 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 consolidato relativo al primo trimestre 2022.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

'Nel primo trimestre del 2022, DIS ha registrato una Perdita netta pari a US\$ (6,5) milioni ed una Perdita netta rettificata pari a US\$ (4,2) milioni, rispetto ad una Perdita netta pari a US\$ (9,8) milioni ed una Perdita netta rettificata pari a US\$ (9,3) milioni registrata nello stesso trimestre dello scorso anno. Questa differenza positiva è dovuta al miglioramento del mercato delle product tanker. Infatti, nel Q1 2022 DIS ha realizzato una media spot giornaliera di US\$ 12.857 vs. US\$ 9.923 nel Q1 2021, pari ad un incremento del 29,6% anno su anno. DIS ha inoltre coperto tramite contratti a tariffa fissa il 44,5% del totale dei giorni nave del trimestre, ad una media giornaliera di US\$ 14.968. Siamo stati pertanto in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 13.796 rispetto a US\$ 12.853 ottenuti nello stesso trimestre del 2021.

Il mercato è stato piuttosto debole all'inizio del 2022 e soprattutto a febbraio, a causa principalmente di una momentanea risalita dei casi di Covid in Europa e negli USA, con le conseguenti restrizioni alla mobilità. I noli marittimi hanno cominciato però a riprendersi verso la fine del trimestre, in concomitanza

con la graduale 'riapertura' delle economie maggiormente sviluppate. Ci aspettiamo

che il livello elevato di immunità, rispetto al Covid, raggiunto nella maggior parte dei paesi più sviluppati, porterà ad un forte incremento della domanda di trasporto aereo nella parte rimanente dell'anno, trainati sia dai viaggi d'affari che da quelli turistici.

A partire dalla fine del trimestre, lo scoppio della guerra in Ucraina ha avuto un impatto molto significativo sul mercato delle navi cisterna. Secondo l'AIE, a dicembre 2021 l'export della Russia comprendeva circa 5,0 milioni di b/g di greggio e condensato e circa 2,9 milioni di b/g di prodotti raffinati (di cui il diesel rappresentava circa 0,6 milioni di b/g). All'incirca il 50% dell'export di prodotti da parte della Russia era destinato a paesi Europei. L'AIE stima che a partire da maggio, quasi 3 milioni di b/g di produzione russa potrebbero cessare a causa delle sanzioni internazionali e dell'impatto sempre maggiore dell'embargo da parte dei suoi principali clienti.

Nel frattempo, tra marzo e dicembre 2022, la produzione di petrolio del resto del mondo, esclusa la Russia, dovrebbe aumentare di 3,9 milioni di b/g. Per l'intero anno, si stima che la produzione di petrolio, esclusa la Russia, aumenti di 5,5 milioni di b/g, con un apporto da parte dell'OPEC+ di circa 3,5 milioni di b/g (soprattutto da parte di Arabia Saudita, Iraq, Kuwait e Emirati Arabi) e da parte dei paesi non-OPEC+ di circa 2,0 milioni di b/g (principalmente da parte degli Stati Uniti ma con importanti incrementi anche da Brasile, Canada e Guyana).

Questa crisi sta generando un forte aumento della domanda, misurata in tonnellate-miglia, per il trasporto via mare di prodotti raffinati, dal momento che le importazioni europee dalla Russia (tipicamente olio combustibile e diesel) sono parzialmente sostituite con approvvigionamenti da paesi e aree geografiche più distanti (USA e Medio Oriente). Questa situazione ha generato un forte incremento dei noli marittimi e avrà un impatto molto positivo su DIS a partire già dal secondo trimestre di quest'anno.

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.

La situazione che ho appena descritto rafforza ulteriormente i fondamentali di lungo termine della nostra industria, che sono estremamente positivi sia dal lato della domanda che dell'offerta. L'importante processo di dislocazione della capacità di raffinazione mondiale lontano da alcuni dei centri chiave di consumo (Europa, USA, Australia) verso principalmente l'Estremo e il Medio Oriente, contribuirà ad una forte crescita della domanda, misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker. Si stima inoltre che nei prossimi anni la crescita dell'offerta di tonnellaggio rimanga su livelli piuttosto contenuti. 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 (slow- steam) al fine di ridurre le proprie emissioni. Nel frattempo, anche l'attività di costruzione di nuove navi dovrebbe essere molto ridotta nei prossimi anni, a causa di una carenza di capitali, di significative incertezze legate agli sviluppi tecnologici necessari per il rispetto delle sempre più ambiziose regolamentazioni ambientali, di prezzi di costruzione elevati e di una scarsa disponibilità dei cantieri per consegne nei prossimi due anni.

Nel secondo trimestre dell'anno, DIS ha finalmente portato a termine il suo programma pluriennale di rinnovamento della flotta, che ha visto la nostra Azienda ordinare 22 navi di nuova costruzione e vendere tutte le unità più vecchie. Nel Q1 2022, DIS ha finalizzato la vendita della M/T High Valor, una nave MR costruita nel 2005, generando un effetto di cassa positivo di circa US\$ 7,8 milioni. Nel Q2 2022, abbiamo

annunciato la vendita della M/T High Priority, un'altra nave MR costruita nel 2025, operazione che dovrebbe generare circa US\$ 7,0 milioni di cassa netta nel mese di maggio. Queste erano le ultime due navi vecchie della nostra flotta e la loro cessione è perfettamente coerente con l'obiettivo strategico di DIS di possedere e operare una flotta estremamente moderna ed 'eco'. Alla fine del Q1 2022, l'età media della flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS era pari ad appena 7,0 anni (6,6 anni esclusa la M/T High Priority), rispetto alla media dell'industria delle product tanker pari a 12,1 anni. Grazie ad una flotta così giovane ed efficiente da un punto di vista dei consumi, DIS ridurrà ulteriormente il suo impatto ambientale, obiettivo essenziale della nostra strategia aziendale, e allo stesso tempo migliorerà la propria competitività commerciale e profittabilità, considerati soprattutto gli alti costi per carburante ai quali oggi dobbiamo far fronte e alle regolamentazioni ambientali che entreranno in vigore a partire dal 2023.

In aggiunta ad una flotta moderna e di grande qualità, abbiamo una strategia commerciale molto flessibile, basata su un efficiente mix di esposizione al mercato spot e di copertura con contratti a tariffa fissa, che adattiamo in modo opportunistico in base alla nostra visione di mercato. La copertura con contratti a tariffa fissa di DIS è prevista scendere rapidamente nella parte rimanente dell'anno e ancora di più l'anno prossimo, con una percentuale di copertura pari a solo il 25% del totale dei giorni nave nella seconda metà del 2022 e a circa il 6% nel 2023. Questo consentirà alla nostra Azienda di beneficiare a pieno dell'attuale forte contesto di mercato.

Come sempre, desidero ringraziare gli Azionisti di DIS per il loro sostegno e sono fiducioso che, già a partire dai prossimi mesi, saremo in grado di cominciare a ricompensare la fiducia che ci hanno accordato.'

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

'Nel Q1 2022, DIS ha ottenuto un Risultato netto di US\$ (6,5) milioni rispetto ad una Perdita netta di US\$ (9,8) milioni nello stesso trimestre del 2021. Inoltre, i risultati del Q1 2022 di DIS sono stati negativamente impattati da US\$ (2,3) milioni di effetti non ricorrenti, dovuti principalmente alla svalutazione registrata sulla M/T High Priority, una nave MR di proprietà di d'Amico Tankers, la cui vendita è stata recentemente annunciata e che è stata conseguentemente classificata come 'attività disponibile per la vendita' alla fine del trimestre. Esclusi tutti gli effetti non ricorrenti, il Risultato netto di DIS sarebbe stato pari a US\$ (4,2) milioni nel Q1 2022 rispetto a US\$ (9,3) milioni nel Q1 2021. Questo netto miglioramento è dovuto al rafforzamento del mercato delle product tanker rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.'

Nel Q1 2022, DIS ha ottenuto una media spot giornaliera di US\$ 12.857, rispetto a US\$ 9.923 nel Q1 2021. Nel periodo abbiamo inoltre beneficiato di una copertura da contratti a tariffa fissa del 44,5%, ad una media giornaliera di US\$ 14.968. La nostra media giornaliera complessiva (che include sia contratti spot che time-charter) è stata dunque pari a US\$ 13.796 nei primi tre mesi del 2022, rispetto a US\$ 12.853 nello stesso trimestre del 2021.

Nel Q1 2022, L'EBITDA di DIS è stato pari a US\$ 17,8 milioni, il 25,3% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Questo ha portato nel Q1 2022 ad una buona generazione di cassa operativa, pari a US\$ 10,2 milioni, rispetto a US\$ 6,6 milioni generati nello stesso trimestre dell'anno scorso.

All'inizio di gennaio 2022, abbiamo finalizzato la vendita della M/T High Valor, una nave MR costruita nel 2005, per un importo pari a US\$ 10,3 milioni, generando circa US\$ 7,8 milioni di cassa, al netto delle commissioni e del rimborso del debito bancario in essere. Inoltre, ad aprile 2022 DIS ha annunciato la vendita della M/T High Priority, una nave MR costruita nel 2005, per un importo pari a US\$ 9,2 milioni. Questa vendita dovrebbe generare circa US\$ 7,0 milioni di cassa nel secondo trimestre dell'anno in corso, al netto delle commissioni e del rimborso del debito bancario in essere. Queste transazioni rafforzano ulteriormente la posizione di liquidità di DIS e ne riducono l'indebitamento. Allo stesso tempo, si tratta

delle ultime due navi vecchie rimaste nella nostra flotta e la loro cessione è pienamente in linea con l'obiettivo strategico di DIS di possedere e operare una flotta moderna ed 'eco'. A seguito della vendita della M/T High Priority, la flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS sarà per l'84% composta da navi 'eco' e avrà un'età media di soli 6,6 anni (rispetto ad un'età media nell'industria delle product tanker di 12,1 anni), aumentando la nostra profittabilità e riducendo le nostre emissioni di carbonio.

Oggi DIS può beneficiare della flessibilità strategica ed operativa derivante da una solida struttura patrimoniale. Alla fine di marzo 2022, avevamo disponibilità liquide e mezzi equivalenti pari a US\$ 45,4 milioni ed il rapporto tra la posizione finanziaria netta di DIS (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della nostra flotta era pari al 58,5%, rispetto al 60,4% alla fine del 2021 (65,9% alla fine del 2020, 64,0% alla fine del 2019 e 72,9% alla fine del 2018).

Ci aspettiamo di mantenere una posizione di liquidità molto forte anche in futuro. Infatti, gli unici impegni relativi ad investimenti in conto capitale sono quelli legati alla manutenzione ed ai relativi bacini. Inoltre, alla fine dello scorso anno, abbiamo anche già interamente rifinanziato il debito bancario che scadeva nel 2022. In questo momento stiamo inoltre beneficiando di un mercato dei noli molto forte, che nel corso dei prossimi mesi dovrebbe notevolmente incrementare la nostra generazione di cassa operativa.

Grazie ad una flotta moderna, ad una solida struttura finanziaria e ad una comprovata strategia commerciale, ritengo che DIS sia perfettamente posizionata per beneficiare dell'attuale forte contesto di mercato. Nonostante alcune incertezze relative ad un quadro macroeconomico sfidante e per certi versi inusuale, anche a causa della guerra in Ucraina, grazie ai fondamentali molto forti dell'industria delle product tanker, potremmo assistere nei prossimi mesi all'inizio di una lunga e duratura ripresa del mercato, consentendoci di generare grande valore per i nostri Azionisti.'