



Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il progetto di bilancio 2022

‘NEL 2022, DIS HA REGISTRATO IL MIGLIOR RISULTATO RICORRENTE DELLA SUA STORIA:

PROFITTO NETTO DI US\$ 134,9M ED EBITDA DI US\$ 226,6M.

FORTE SOLIDITA' FINANZIARIA ALLA FINE DELL'ANNO, CON CASSA E MEZZI EQUIVALENTI PARI A

US\$ 117,9M E RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI AL 36,0%.

PROPOSTA DI DISTRIBUZIONE DI UN DIVIDENDO LORDO IN CONTANTI PARI A US\$ 22,0M.’

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

*‘Sono felice di annunciare che **nel 2022, DIS ha realizzato il miglior risultato finanziario della sua storia, con un Profitto netto pari a US\$ 134,9 milioni**, rispetto ad una Perdita netta di US\$ (37,3) milioni registrata nel 2021. Questo miglioramento rispetto allo scorso anno deriva da un mercato delle navi cisterna estremamente forte di cui abbiamo potuto beneficiare a partire dalla fine del primo trimestre del 2022. DIS ha infatti realizzato una **media spot giornaliera di US\$ 31.758 nel 2022** vs. US\$ 11.004 nel 2021. Allo stesso tempo, DIS ha mantenuto il 34,0% dei suoi giorni nave, coperti ad una media giornaliera di US\$ 15.925 nel 2022 (2021: 47,5% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 15.194). La Società ha pertanto generato un nolo giornaliero base Time-charter complessivo (spot e time-charter) di US\$ 26.376 nel 2022 rispetto a US\$ 12.996 ottenuti nel 2021. Nel corso dell'anno, DIS ha intenzionalmente evitato di incrementare la propria copertura con contratti a tariffa fissa, al fine di aumentare la propria esposizione allo spot in un mercato in espansione e caratterizzato da fondamentali molto forti. Siamo stati quindi in grado di massimizzare i risultati dell'ultimo trimestre dell'anno, raggiungendo un nolo giornaliero base Time-charter complessivo (spot e time-charter) di US\$ 38.294*

(Q4 2021: US\$ 13.165), che ci ha consentito di generare nel periodo un Profitto netto pari a US\$ 72,1 milioni (Q4 2021: Perdita netta pari a US\$ (8,3) milioni).

Per quanto riguarda il settore delle product tanker, dopo un inizio d'anno piuttosto debole, a causa di un temporaneo aumento dei casi di Covid e delle conseguenti restrizioni alla mobilità implementate da numerose nazioni in tutto il mondo, il mercato ha iniziato a migliorare rapidamente verso la fine del Q1, con la graduale riapertura delle principali economie del mondo, a seguito dell'eliminazione delle restrizioni di cui sopra. Inoltre, a partire dalla fine del primo trimestre, lo scoppio della guerra in Ucraina ha avuto un impatto molto significativo per il mercato delle navi cisterna, a causa soprattutto delle inefficienze create con lo stravolgimento di alcuni dei principali flussi commerciali e con l'aumento di attività quali il transhipment, unite all'incremento delle distanze medie di navigazione, attribuibile all'importazione dell'Europa di greggio e prodotti raffinati precedentemente acquistati dalla Russia, da aree geografiche molto più distanti e al contempo l'esportazione della Russia di queste stesse merci verso acquirenti asiatici più lontani, principalmente Cina e India. Secondo l'AIE, le importazioni UE di petrolio russo sono diminuite da 4,1 milioni di barili/giorno a febbraio 2022 a 2,2 milioni di barili/giorno a dicembre 2022 ed a 1,3 milioni di barili/giorno a gennaio 2023 e sempre a gennaio di quest'anno, la quota dell'Unione Europea sul totale dell'export russo di petrolio è scesa al 16% rispetto al 50% di febbraio 2022. L'embargo da parte dell'Unione Europea sull'importazione di prodotti raffinati russi, entrato in vigore il 5 febbraio 2023, dovrebbe comportare un'ulteriore riduzione dei flussi commerciali dalla Russia e all'incirca un ulteriore milione di barili/giorno di raffinati russi dovranno necessariamente trovare nuove destinazioni. In questo contesto, è ragionevole attendersi che nel 2023 l'UE incrementerà l'import di prodotti da raffinerie in Asia e in Medio Oriente, generando un forte incremento della domanda misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker. **Nonostante l'incerto quadro macroeconomico e gli attuali rischi di recessione, soprattutto in Europa e in USA, si stima che nel corso dei prossimi mesi e trimestri, il mercato delle product tanker rimanga forte. Infatti, qualsiasi possibile riduzione della domanda in queste regioni, dovrebbe essere più che compensata da un forte incremento dei consumi in Asia e soprattutto in Cina, trainati dalla piena riapertura della propria economia.**

Rimaniamo estremamente positivi anche rispetto alle prospettive di lungo-termine della nostra industria, in cui intravediamo fondamentali molto solidi sia dal lato della domanda che dell'offerta. Lo storico e importante processo di dislocazione della capacità di raffinazione lontano da alcuni dei centri chiave di consumo (Europa, USA, Australia), verso principalmente l'Estremo e il Medio Oriente, contribuirà in modo molto positivo alla domanda, misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker. Si stima inoltre che nei prossimi anni la crescita dell'offerta di tonnellaggio sia molto limitata. Ad oggi, Clarksons stima che nei segmenti in cui operiamo (MR e LR1), l'offerta aumenterà di appena lo 0,6% nel 2023 (dopo un modesto incremento dell'1,4% nel 2022), tra i livelli più bassi di sempre. Sempre secondo Clarksons, il rapporto tra 'orderbook' e flotta esistente nei segmenti in cui operiamo è pari attualmente al 3,2% e più del 35,5% della flotta esistente (misurata in tpl) ha un'età superiore ai 15 anni. Ciononostante, gli ordini per nuove costruzioni rimangono su livelli molto contenuti, giacché i principali operatori del settore sono

estremamente restii ad ordinare a causa soprattutto dei prezzi di costruzione elevati, delle significative incertezze in relazione alle future regolamentazioni sulle emissioni, e di una scarsa disponibilità dei cantieri per consegne nei prossimi due anni (navi ordinate ora sarebbero consegnate non prima del 2025). Inoltre, le molteplici regolamentazioni ambientali imposte dagli organismi internazionali, quali IMO e UE, porteranno ad un'ulteriore accelerazione dell'attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e potrebbero costringere alcune di queste navi a rallentare la velocità di navigazione al fine di ridurre le proprie emissioni.

*Nel 2022, DIS ha continuato a perseguire l'obiettivo strategico di lungo termine di rafforzamento della propria struttura finanziaria. Alla fine del 2022, **il rapporto tra la nostra posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari ad appena il 36,0%**, rispetto al 60,4% della fine del 2021 e al 72,9% della fine del 2018. In un settore ciclico e ad alta intensità di capitale come il nostro, consideriamo la flessibilità strategica e operativa derivante da una solida posizione patrimoniale e da un basso breakeven, come fattori fondamentali di successo. Per questo motivo, intendiamo continuare a ridurre la nostra leva finanziaria anche nel corso del 2023, principalmente attraverso il graduale esercizio delle rimanenti opzioni di acquisto sulle navi attualmente noleggate a scafo nudo da DIS.*

Nel 2022, d'Amico International Shipping è stata finalmente in grado di raccogliere alcuni dei frutti delle principali decisioni strategiche prese negli ultimi anni, in relazione agli investimenti, alla struttura finanziaria e alla strategia commerciale. Sono orgoglioso degli ottimi risultati che abbiamo ottenuto, e sono convinto che DIS sia perfettamente posizionata per trarre il massimo vantaggio dall'attuale forte contesto di mercato, grazie alla nostra flotta moderna, efficiente e di elevata qualità; la nostra comprovata strategia commerciale, equilibrata e flessibile; e la nostra forte struttura patrimoniale. Sono molto grato ai nostri talentuosi collaboratori, a bordo e a terra, per il forte impegno dimostrato nei confronti di DIS. Il loro instancabile lavoro e la dedizione con cui hanno affrontato le importanti sfide degli ultimi anni, hanno giocato un ruolo cruciale nel rendere DIS il gruppo forte e vincente del quale siamo tutti orgogliosi di far parte. A nome del Consiglio di Amministrazione, desidero ringraziare anche i nostri Azionisti per la fiducia che ci hanno accordato e sono fiducioso che continueremo ad ottenere degli ottimi risultati negli anni a venire. A tal proposito, a seguito dell'eccellente risultato ottenuto nel 2022 e con l'obiettivo di restituire capitale agli Azionisti, pur preservando la solidità finanziaria della Società, il Consiglio di Amministrazione di DIS ha proposto all'Assemblea degli Azionisti, la distribuzione di un dividendo lordo di US\$ 22,0 milioni (US\$ 0,0153 per azione emesse ed in circolazione, al netto della ritenuta fiscale in vigore).