



## **Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo trimestre del 2024**

**'RISULTATI MOLTO FORTI OTTENUTI DA DIS NEL PRIMO TRIMESTRE DEL 2024. UTILE NETTO DI US\$ 56,3M ED EBITDA DI US\$ 76,1M (72,3% DI MARGINE). SOLIDA STRUTTURA FINANZIARIA, CON CASSA E MEZZI EQUIVALENTI PARI A US\$ 170,1M E CON UN RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI AD APPENA IL 11,5%, ALLA FINE DEL PERIODO.'**

### **RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2024**

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 104,1 milioni (US\$ 106,3 milioni nel Q1'23) • Ricavi netti totali di US\$ 105,3 milioni (US\$ 107,5 milioni nel Q1'23)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 76,1 milioni (72,3% sui Ricavi netti totali) (US\$ 76,4 milioni nel Q1'23)
- Risultato netto di US\$ 56,3 milioni (US\$ 54,1 milioni nel Q1'23)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 56,7 milioni (US\$ 56,5 milioni nel Q1'23)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 76,9 milioni (US\$ 99,2 milioni nel Q1'23)
- Debito netto di US\$ 152,5 milioni (US\$ 131,6 milioni escluso IFRS16) al 31 marzo 2024 (US\$ 224,3 milioni e US\$ 198,7 milioni escluso IFRS16, al 31 dicembre 2023)

**Lussemburgo, 8 maggio 2024** - Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. 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 2024.

### COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

'DIS ha registrato un risultato molto forte nei primi tre mesi del 2024, con un Utile

netto di US\$ 56,3 milioni vs. US\$ 54,1 milioni ottenuti nello stesso trimestre dello scorso anno.

La nostra Società ha infatti realizzato una media spot giornaliera di US\$ 38.201 nel Q1 2024 vs. US\$ 36.652 nel Q1 2023. DIS ha inoltre coperto, tramite contratti a tariffa fissa, il 41,3% del totale dei giorni nave del Q1 2024, ad una media giornaliera di US\$ 28.123 (Q1 2023: 25,2% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 26.367). Siamo stati, pertanto, in grado di ottenere dei noli complessivi base Time charter (spot e time-charter) pari a US\$ 34.043 nel Q1 2024, rispetto agli US\$ 34.056 registrati nello stesso periodo dello scorso anno.

Il nostro mercato è rimasto solido per tutto il primo trimestre del 2024, grazie alla crescita limitata della flotta e all'aumento dei volumi del commercio marittimo di prodotti raffinati. Diversi fattori esogeni hanno inoltre ulteriormente sostenuto il mercato.

- Gli incidenti nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden con attacchi dei ribelli Houthi alle navi commerciali hanno spinto gli operatori, inclusi noi stessi, a interrompere i transiti nel Mar Rosso e optare per la rotta più lunga attraverso il Capo di Buona Speranza. Ciò ha causato una notevole diminuzione dei

1

volumi che attraversano il Canale di Suez, aumentando la domanda misurata in tonnellate-miglia per le product tanker.

- Le limitazioni ai transiti del Canale di Panama legate alla siccità, hanno ulteriormente sostenuto i mercati.

- Inoltre, il conflitto in corso derivante dall'invasione russa dell'Ucraina ha avuto profondi effetti sui mercati del petrolio e delle petroliere. Le sanzioni dell'UE e il 'price-cap' alle esportazioni di prodotti petroliferi russi, in vigore dal 5 febbraio 2023, hanno fatto crollare le esportazioni russe verso l'UE, mentre le esportazioni verso Cina, India, Turchia, Medio Oriente, America Latina e Africa sono aumentate. Il dirottamento del petrolio russo verso destinazioni più lontane ha aumentato significativamente i tempi di navigazione, con viaggi dalla Russia occidentale (Baltico) verso il Nord ovest dell'Europa che richiedono circa 10 giorni, rispetto a circa 30-40 giorni per le spedizioni verso India e Cina dagli stessi porti di carico. Tutto questo ha ulteriormente stimolato la domanda di petroliere di prodotti.

Oltre a questi fattori esogeni, il nostro settore sta beneficiando di alcuni fondamentali di lungo termine molto positivi. Secondo le stime dell'AIE, la domanda globale di petrolio ha registrato un significativo aumento di 2,3 mb/g nel 2023, con una media di 101,8 mb/g, superando i livelli medi del 2019 di 1,2 mb/g. È da notare che gran parte di questa crescita è stata trainata dalla Cina, che ha contribuito a un notevole aumento dei consumi per 1,7 mb/g, pari a circa il 76% dell'incremento totale a livello mondiale. Guardando avanti, l'AIE prevede un'ulteriore espansione di 1,2 mb/g della domanda globale di petrolio nel 2024, raggiungendo una media di 103,0 mb/g, con la Cina prevista rappresentare circa il 45% di tale incremento. In particolare, la domanda cinese di nafta dovrebbe costituire il principale driver, con un aumento

previsto di 231 kb/g nel 2024, a seguito dell'entrata in funzione di nuovi impianti di cracking.

Nel frattempo, la capacità di raffinazione globale è aumentata di 1,5 mb/g nel 2023 a 82,3 mb/g, con un aumento previsto di altri 1,0 mb/g nel 2024 a 83,3 mb/g, secondo le proiezioni dell'AIE. Questa crescita nel 2024 rimane concentrata nei paesi a est di Suez. Tuttavia, mentre il forte aumento della capacità di raffinazione nei paesi non-OECD dello scorso anno di 1,8 mb/g è stato in gran parte trainato dalla Cina (+1,3 mb/g), nel 2024 l'espansione sarà guidata dal Medio Oriente (+0,7 mb/g), dall'Africa (+0,3 mb/g) e dalla Cina (+0,2 mb/g). Il forte incremento della produzione delle raffinerie del Medio Oriente è attribuibile all'attivazione di impianti di recente costruzione in Kuwait e Oman, assieme ad una ripresa della produzione saudita a seguito di intense attività di manutenzione nel quarto trimestre del 2023. Questa espansione della produzione delle raffinerie dovrebbe tradursi in maggiori volumi trasportati dalle product tanker. Inoltre, con le scorte attualmente al di sotto delle medie quinquennali, c'è un'indicazione di una potenziale necessità di ricostituire le scorte nel 2024, il che potrebbe ulteriormente beneficiare il mercato delle product tanker.

Inoltre, il continuo spostamento della capacità di raffinazione, principalmente verso il Medio Oriente e l'Asia, lontano da alcuni dei principali centri di consumo, come l'Europa, gli Stati Uniti e l'Australia, contribuirà ad una crescita notevole della domanda misurata in tonnellate-miglia, per il settore delle product tanker.

Dal punto di vista dell'offerta, il nostro settore si trova in una posizione molto favorevole. Nonostante il recente incremento degli ordini di navi (soprattutto nel segmento LR2, in cui DIS non opera), i principali operatori del mercato sono cauti nell'investire in nuove costruzioni a causa dell'aumento dei costi, delle incertezze legate ai progressi tecnologici e della limitata disponibilità nei cantieri navali, con conseguenti tempi di consegna che si allungano, anche oltre il 2026. Inoltre, l'età media della flotta globale sta aumentando rapidamente. Secondo Clarksons, alla fine di marzo 2024, il 12,1% della flotta MR e LR1

2

(misurata in tonnellate di stazza lorda) aveva più di 20 anni, il 44,6% superava i 15 anni di età, mentre le nuove costruzioni ordinate per questi segmenti rappresentava solo l'8,9% della flotta commerciale esistente.

Nei primi mesi dell'anno, siamo stati estremamente attivi nel mercato della compravendita di navi, perseguendo la nostra strategia di lungo termine volta a possedere e gestire una flotta di moderne ed efficienti product tanker, con l'obiettivo di ridurre il nostro impatto ambientale e, allo stesso tempo, rafforzare la nostra competitività commerciale ed il nostro potenziale di guadagno. Nel dettaglio, durante questo periodo, abbiamo annunciato la vendita della MT Glenda Melanie, la nostra nave più vecchia costruita nel 2010, e la successiva acquisizione di una moderna nave MR 'Eco' costruita nel 2017, la MT Amfitrion. Inoltre, nell'aprile 2024, abbiamo ordinato quattro nuove navi LR1 presso un rinomato cantiere navale cinese, con consegna prevista nel 2027. Queste navi, estremamente efficienti ed ecologiche,

miglioreranno significativamente la nostra presenza nel segmento LR1, che prevediamo offrirà rendimenti interessanti nei prossimi anni.

Sono fiero dei risultati ottenuti dalla nostra azienda negli ultimi anni e dell'importante solidità finanziaria che siamo riusciti a raggiungere. Questo ci dovrebbe permettere di continuare a remunerare generosamente i nostri azionisti, anche mentre effettuiamo investimenti strategici volti a confermare la nostra forte presenza nel settore, con una flotta moderna ed 'eco'. Come già accennato, rimaniamo impegnati nel nostro settore, che beneficia di fondamentali interessanti. Supportati dall'impegno e dalla professionalità del nostro team, riteniamo di essere in una posizione di vantaggio per continuare a generare rendimenti significativi per i nostri Azionisti.'

Federico Rosen, Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping commenta:

'Nel Q1 2024, DIS ha registrato un forte Utile netto pari a US\$ 56,3 milioni vs. US\$ 54,1 milioni ottenuti nello stesso periodo del 2023. Il Risultato netto rettificato di DIS (esclusi i risultati da vendita navi e le voci finanziarie non ricorrenti da entrambi i periodi) è stato pari a US\$ 56,7 milioni nel Q1 2024, rispetto a US\$ 56,5 milioni nel Q1 2023.

Nel primo trimestre dell'anno, DIS ha ottenuto un EBITDA di US\$ 76,1 milioni, rispetto a US\$ 76,4 milioni raggiunti nel Q1 2023, mentre il nostro cash flow operativo è stato pari a US\$ 76,9 milioni nel Q1 2024, rispetto a US\$ 99,2 milioni generati nello stesso periodo dello scorso anno. La variazione rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente è attribuibile principalmente all'effetto temporale positivo di US\$ 25,3 milioni nel capitale circolante ottenuto nel primo trimestre 2023.

Nei primi tre mesi dell'anno, abbiamo ulteriormente rafforzato la nostra struttura finanziaria, grazie soprattutto alla forte generazione di cassa prodotta nel periodo. Alla fine di marzo 2024, abbiamo raggiunto una Posizione finanziaria netta (PFN) di US\$ 152,5 milioni, con Cassa e mezzi equivalenti pari a US\$ 170,1 milioni, rispetto ad una PFN di US\$ 224,3 milioni alla fine del 2023. 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 l'11,5% alla fine di marzo 2024, rispetto al 18,0% alla fine del 2023, al 36,0% alla fine del 2022 e al 72,9% alla fine del 2018.

Grazie alla solidità finanziaria, raggiunta attraverso il forte piano di deleveraging implementato nel corso di diversi anni, siamo in grado di attuare la nostra strategia volta a mantenere una flotta di dimensioni simili a quelle attuali, composta da navi giovani, di elevata qualità ed 'eco'. A marzo 2024, abbiamo annunciato la vendita della nave più vecchia della nostra flotta, la quale dovrebbe generare circa US\$ 20,5 milioni al momento della consegna nel Q2'24, al netto delle commissioni e del rimborso del debito bancario

3

esistente. Ad aprile 2024, abbiamo firmato un accordo per l'acquisto di una moderna nave MR Eco per US\$ 43,5 milioni, con consegna prevista a luglio 2024. Inoltre, abbiamo stipulato, con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, un contratto per la costruzione di due nuove navi cisterna LR1 ad un prezzo contrattuale di US\$ 55,4

---

milioni ciascuna, e di ulteriori due LR1 ad un prezzo contrattuale di US\$ 56,2 milioni ciascuna. Si prevede che queste navi, estremamente efficienti, ci saranno consegnate nel corso del 2027.

Nell'annunciare un altro trimestre altamente redditizio per DIS, siamo ottimisti riguardo al futuro della nostra azienda, grazie al nostro team dedicato ed esperto, alla nostra strategia consolidata e alla solidità finanziaria che abbiamo raggiunto. Siamo grati per la costante fiducia ed il forte sostegno dei nostri azionisti e ci impegniamo a continuare a generare forti rendimenti, mantenendo una solida struttura finanziaria e rimanendo sempre pronti a cogliere le opportunità che si presenteranno.'