



Home > Notizie

d'Amico IS, nel primo semestre 2020 utile netto di US\$ 17,1 mln

30/07/2020 13:48:01

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 relativo al primo semestre e al secondo trimestre 2020.

[Tweets by Fta_Public](#)

TRADING SYSTEM

dati validi per la giornata del 30/07/2020

Strumento	Ultimo segnale	Risultato
UBI BANCA	Acquisto	41.40%
AMPLIFON	Acquisto	9.90%
SAIPEM	Vendita	9.50%
TENARIS	Vendita	6.70%
ITALGAS	Acquisto	5.70%
UNIPOL	Acquisto	5.00%
AZIMUT	Acquisto	4.90%
RECORDATI ORD	Acquisto	4.10%
UNICREDIT	Vendita	3.90%
SNAM	Acquisto	3.40%

ACCEDI

MANAGEMENT COMMENTARY

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di **d'Amico International Shipping** commenta: "Sono molto felice di annunciare i risultati di DIS per il primo semestre 2020, nel quale la nostra Azienda ha generato un **Utile netto di US\$ 17,1 milioni** vs. US\$ (24,3) milioni di Perdita netta registrati nello stesso periodo dello scorso anno.

Esclusi alcuni effetti non ricorrenti sia dall'H1 2020 che dall'H1 2019, il **Risultato netto rettificato di DIS è stato pari a US\$ 26,4 milioni per i primi sei mesi dell'anno** rispetto a US\$ (9,2) milioni nello stesso periodo dello scorso anno, un incremento di US\$ 36,5 milioni anno su anno.

Il secondo trimestre dell'anno è stato caratterizzato da un mercato delle product tanker molto forte, che ha consentito a DIS di realizzare il suo trimestre più profittevole dal Q2 2015, con un Utile netto di US\$ 15,6 milioni vs. US\$ (18,8) milioni di perdita registrati nel Q2 2019.

Nel primo semestre 2020, DIS ha realizzato una media spot giornaliera di US\$ 21,238 vs. US\$ 13.326 nel H1 2019 (+59,4% e +US\$ 7.912/giorno) e nel Q2 2020, la nostra Società ha ottenuto una media spot giornaliera di US\$ 25.118 vs. US\$ 13.074 nel Q2 2019 (+92,1% e +US\$ 12.044/giorno). In particolare, nel secondo trimestre dell'anno abbiamo ottenuto il nostro migliore risultato trimestrale sul mercato spot dal Q3 2008.

DIS ha mantenuto un elevato livello di copertura nella prima metà dell'anno, pari al 63,7% dei giorni nave ad una media giornaliera di US\$ 16.042. Avendo inoltre realizzato che il forte mercato dei noli di aprile e maggio di quest'anno, non sarebbe stato sostenibile nel lungo termine e che una correzione si sarebbe inevitabilmente verificata, abbiamo deciso di adottare un approccio prudente, incrementando nel Q2 la nostra copertura base time-charter per la parte rimanente dell'anno, a livelli profittevoli. Posso pertanto già anticipare che nel corso del terzo trimestre dell'anno, di solito stagionalmente più debole, DIS potrà contare su una copertura di circa il 62% dei propri giorni nave ad una media di US\$ 16,314. Il nostro approccio realistico e prudente strategia commerciale dovrebbe dare i suoi frutti nel Q3.

La media totale TCE (spot e time-charter) di DIS è stata quindi pari a US\$ 17.930 nel H1 2020 vs. US\$ 13.879 nel H1 2019 e US\$ 19.555 nel Q2 2020 vs. US\$ 13.710 nel Q2 2019. Il primo trimestre dell'anno è stato caratterizzato dallo scoppio del COVID-19, che ha rapidamente portato diverse nazioni ad adottare varie misure di contenimento e confinamento nel tentativo di controllare il propagarsi della pandemia. Questo ha avuto un

VIDEO

Ftse Mib su supporto critico

Analisi tecnica, mini corso per diventare autonomi

CANALE YOUTUBE

NEWSLETTER

Newsletter Italia

Newsletter Indici Azionari

SOCIAL



effetto molto negativo sulla domanda di petrolio e sull'attività di raffinazione. All'inizio dell'anno, i noli delle product tanker si sono indeboliti notevolmente raggiungendo il minimo attorno a metà febbraio. All'inizio di marzo, i membri dell'OPEC+ non sono riusciti a raggiungere un accordo sui tagli alla produzione necessari a contrastare il crollo del prezzo del petrolio causato dal propagarsi del virus. Questo ha di fatto portato ad una 'guerra commerciale' tra Russia e Arabia Saudita, con le nazioni produttrici di petrolio che si sono trovate non più limitate da quote di produzione, portando ad un brusco crollo del prezzo del greggio, che è passato da US\$ 60 al barile di metà febbraio a US\$ 20 al barile di marzo. L'aumento della produzione di petrolio, unita al brusco calo della domanda, ha generato una curva dei prezzi futuri del petrolio in ripido contango, incentivando l'aumento di scorte a livello mondiale. **I depositi a terra di petrolio hanno rapidamente esaurito la loro capacità di stoccaggio, spingendo grandi quantità di greggio e prodotti petroliferi su navi cisterna utilizzate per stoccaggio a mare** (a metà maggio, product tanker equivalenti a quasi 15 milioni di tonnellate di portata lorda erano utilizzate per stoccaggio). L'incremento dello stoccaggio a mare e l'aumento della congestione nei porti derivante dall'esaurirsi della capacità di stoccaggio a terra, ha ridotto drasticamente l'offerta di navi e portato ad un forte incremento dei noli delle product tanker verso la fine di aprile, quando il mercato ha raggiunto livelli record in quasi tutte le rotte e aeree geografiche.

Ad aprile, l'OPEC assieme ad altri produttori di greggio si sono accordati per ridurre l'offerta di petrolio entro giugno di circa 14 milioni di barili rispetto ad aprile. Il prezzo del petrolio è così risalito da US\$ 20 al barile ad aprile a circa US\$ 40 al barile a fine giugno. Tutto ciò assieme al graduale allentamento delle misure di lockdown, ha portato ad una parziale ripresa della domanda di petrolio, con una conseguente risalita del prezzo e un appiattimento della curva 'forward'. La riduzione dello stoccaggio a mare, con un numero crescente di navi tornate sul mercato, unita alla forte contrazione nella produzione di petrolio, ha portato nel mese di giugno ad un crollo dei noli in quasi tutti i segmenti di navi cisterna, con noli bassi su quasi tutte le rotte per buona parte di luglio.

Come tutti sappiamo, prevedere l'evoluzione della domanda di trasporto marittimo di raffinati nel breve termine è al momento un compito piuttosto arduo, anche a causa del rischio di una seconda ondata di contagi da Covid-19, seguita da ulteriori misure di contenimento e parziale confinamento a livello mondiale. Nel lungo termine, riteniamo tuttavia che i fondamentali e le prospettive per l'industria delle product tanker siano molto positive. Il libro ordini è a livelli storicamente bassi, grazie alla mancanza di capitali e all'incertezza derivante dagli attesi sviluppi tecnologici necessari per raggiungere gli obiettivi posti da IMO 2030/2050 per la riduzione delle emissioni. Per quanto riguarda la domanda per trasporto marittimo, si prevede che questa continuerà a crescere, dato che la maggior parte della capacità di raffinazione addizionale è prevista in Medio Oriente ed in Asia, in nazioni che sono già importanti esportatori netti di prodotti raffinati.

Nonostante il quadro incerto di breve termine, ritengo che DIS sia molto ben posizionata per affrontare adeguatamente qualsiasi tipo di mercato:

- Siamo sempre orgogliosi di sottolineare che negli ultimi anni abbiamo investito circa US\$ 755 milioni per la nuova costruzione di 22 product tanker. Grazie al nostro piano di investimenti, oggi la nostra Società opera una delle più moderne ed efficienti flotte di product tanker al mondo;

- Negli ultimi tre anni ci siamo inoltre concentrati sul rafforzamento della nostra struttura finanziaria e attraverso la vendita di navi e operazioni sia sul debito che sull'equity, siamo stati in grado di migliorare costantemente la nostra posizione di liquidità, gestendo la nostra leva finanziaria, e riducendola ove possibile. A questo riguardo, nel Q2 2020 abbiamo venduto due delle nostre navi più vecchie (una controllata dalla nostra joint venture 50/50 con il Gruppo Glencore), generando circa US\$ 18,0 milioni di cassa netta e abbiamo di recente annunciato la vendita di altre due navi (costruite nel 2005) che dovrebbero

generare circa US\$ 16,3 milioni di cassa netta alla consegna agli acquirenti, prevista nella seconda metà di quest'anno.

- Al contempo, anche attraverso investimenti in tecnologia, siamo stati in grado di ridurre i nostri costi garantendo sempre lo stesso servizio di alta qualità sia a bordo che a terra. Ritengo che oggi la nostra Azienda sia estremamente competitiva anche in termini di breakeven.

- Grazie alla nostra strategia commerciale bilanciata, abbiamo garantito un alto livello di copertura a livelli profittevoli per la seconda parte dell'anno, che dovrebbe aiutarci ad affrontare qualsiasi possibile volatilità del mercato;

Ritengo davvero che i suddetti elementi chiave consentiranno alla nostra Azienda di mitigare eventuali venti contrari nel breve termine, generando ritorni positivi nel lungo termine per i nostri Azionisti".

Carlos Balestra di Mottola, Chief Financial Officer di **d'Amico** International Shipping commented: "Sono soddisfatto dei risultati raggiunti da DIS nel primo semestre dell'anno. La nostra Società ha registrato un Utile netto di US\$ 17,1 milioni nel H1 2020 rispetto ad una Perdita netta di US\$ (24,3) milioni nel H1 2019 ed un Utile netto rettificato (esclusi IFRS 16 ed alcuni effetti non ricorrenti) di US\$ 26,4 milioni nel H1 2020 vs. US\$ (9,2) milioni nel H1 2019. Il secondo trimestre dell'anno è stato particolarmente forte, consentendoci di realizzare un Utile netto di US\$ 15,6 milioni vs. US\$ (18,8) milioni di perdita nel Q2 2019 ed un Utile netto rettificato (esclusi IFRS 16 ed alcuni effetti non ricorrenti) di US\$ 20,1 milioni vs. US\$ (4,8) milioni nel Q2 2019.

Nel primo semestre dell'anno, DIS ha generato un EBITDA di US\$ 79,5 milioni, pari ad un incremento del 66% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Questo si è chiaramente riflesso anche in una fortissima generazione di cassa operativa, pari a US\$ 59,1 milioni rispetto a US\$ 20,0 milioni nel H1 2010 e a US\$ 59,3 milioni generati nell'intero 2019.

Come abbiamo affermato più volte, intendiamo essere prudenti da un punto di vista finanziario continuando a ridurre il nostro indebitamento. Riteniamo infatti che una solida struttura finanziaria aumenterà la nostra flessibilità strategica e operativa, soprattutto in un settore ad alta intensità di capitali ed estremamente ciclico come quello in cui lavoriamo. A questo riguardo, sono particolarmente orgoglioso di vedere il rapporto tra la nostra Posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della nostra flotta, migliorare trimestre dopo trimestre, attestandosi al 62,0% a fine di giugno 2020 vs. 63,3% a fine di marzo 2020, 64,0% a fine 2019 e 72,9% a fine 2018. A fine 2019, DIS aveva disponibilità liquide pari a US\$ 33,6 milioni (incluso un prestito di US\$ 5 milioni ricevuto dall'azionista di controllo), mentre a fine giugno 2020 questo importo è aumentato fino a US\$ 50,4 milioni (avendo in aggiunta interamente rimborsato il suddetto finanziamento soci). Abbiamo ottenuto questo importante miglioramento della liquidità e dei rapporti di indebitamento attraverso una combinazione di transazioni di 'sale e lease-back', vendite dirette delle nostre navi più vecchie ed aumenti di capitale sia nel 2017 che nel 2019, beneficiando sempre del forte sostegno dell'azionista di controllo. Mi aspetto che la nostra posizione finanziaria migliori ulteriormente, soprattutto dopo che il mercato avrà digerito gli squilibri generati dal Covid-19 e che i noli spot si saranno nuovamente assestati su livelli più consoni, basati sui forti fondamentali di lungo termine del nostro settore. Abbiamo impegni per investimenti estremamente limitati e relativi esclusivamente alla manutenzione delle nostre navi. Inoltre, il nostro cash breakeven è significativamente inferiore rispetto agli anni scorsi, grazie ad ammortamenti del debito bancario più bassi ed alle efficienze di costo raggiunte negli anni recenti.

La nostra Azienda opera una flotta di product tanker moderna, efficiente e flessibile, può contare su una solida posizione finanziaria, una struttura di costi competitiva, forti relazioni

all'interno dell'industria di riferimento e una strategia commerciale ben bilanciata. Questi sono tutti ingredienti determinanti che dovrebbero assicurare il successo di DIS e la gratificazione dei nostri azionisti nel lungo termine".

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2020

Tutte le tipologie di navi cisterna hanno registrato risultati estremamente positivi all'inizio del secondo trimestre 2020. A marzo il prezzo del greggio è crollato sulla scia del mancato accordo sulla produzione tra i Paesi dell'OPEC+ ed altre nazioni produttrici di petrolio. Il conseguente balzo dell'offerta petrolifera, associato al calo della domanda attribuibile al Covid-19, ha causato un eccesso di offerta di petrolio ed un netto calo del suo prezzo, sceso a US\$ 20 al barile da US\$ 60 al barile a metà febbraio. Con i prezzi futuri del petrolio in contango ed uno stoccaggio a terra praticamente esaurito, la domanda per stoccaggio a mare di greggio e raffinati è aumentata rapidamente – navi cisterna equivalenti a quasi 15 milioni di tonnellate di portata lorda erano destinate a questo fine a metà maggio. L'incremento dello stoccaggio a mare e la crescente congestione dei porti, risultante dalla carenza di stoccaggio a terra, hanno ridotto nettamente l'offerta effettiva di navi, causando un'impennata delle tariffe di nolo delle navi cisterna verso la fine di aprile.

In risposta all'inedito crollo della domanda ed all'impennata del prezzo greggio, da aprile a giugno l'OPEC ed altri produttori di greggio hanno ridotto in media l'offerta di petrolio di quasi 14 milioni di barili al giorno. Nel mese di giugno la produzione petrolifera globale ha toccato i minimi da nove anni dopo che l'Arabia Saudita ha tagliato di un altro milione di barili al giorno rispetto agli obiettivi stabiliti dall'OPEC+, mentre la produzione in Iraq e negli Stati Uniti è diminuita di circa 0,5 milioni di barili al giorno. La produzione si è attestata a 86,9 milioni di barili al giorno nel mese di giugno, in calo di 2,4 milioni di barili al giorno su base mensile e di ben 13,4 milioni di barili al giorno su base annua. Il prezzo del petrolio ha registrato una ripresa dal valore minimo di US\$20 al barile di aprile a quasi US\$40 al barile a fine giugno.

Secondo quanto riportato nell'ultimo report dell'AIE, la domanda petrolifera globale ha subito una contrazione di 16,4 milioni di barili al giorno su base annua nel secondo trimestre 2020 a causa delle misure di confinamento imposte per contrastare la pandemia di Covid-19. A maggio la domanda ha registrato un forte rimbalzo in Cina ed in India, con un incremento rispettivamente di 700.000 barili al giorno e 1,1 milioni di barili al giorno su base mensile. Secondo le previsioni dell'AIE, la domanda petrolifera dovrebbe subire un calo di 7,9 milioni di barili all'anno nel 2020 per poi risalire di 5,3 milioni di barili al giorno nel 2021. Tuttavia, il recente aumento dei casi di Covid-19 negli Stati Uniti, in India ed in Brasile, seguito dalla possibilità di ulteriori confinamenti parziali in tutto il mondo, rende difficile fare previsioni, dando luogo ad un ampio ventaglio di possibili esiti.

Secondo l'AIE, le scorte di raffinati sono aumentate di 64,5 milioni di barili (2,08 milioni di barili al giorno), raggiungendo quota 1.621 milioni di barili a maggio. Le scorte di distillati medi hanno registrato l'aumento maggiore, pari a 37,9 milioni di barili, in particolare nelle Americhe (24,2 milioni di barili) ed in Europa (14,6 milioni di barili). Anche le scorte di olio combustibile ed altri oli sono aumentate rispettivamente di 5,1 e 23,7 milioni di barili. Le scorte di benzina, per contro, hanno registrato un calo di 2,1 milioni di barili, in linea con la tendenza stagionale. La conseguente eccedenza di scorte petrolifere, in particolare quelle stoccate a mare, con le navi utilizzate a questo fine che stanno lentamente ritornando sul mercato, nonché il crollo della domanda di petrolio, ha causato un brusco calo a giugno dei noli per quasi tutte le tipologie di navi cisterna, con tariffe molto basse nella maggior parte delle regioni durante il mese di luglio.

La tariffa time-charter annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato spot, all'inizio del secondo trimestre era valutata a US\$ 20.000 al

giorno per una MR2 convenzionale. Tuttavia, a causa dell'attuale incertezza e della scarsa domanda per trasporto marittimo di raffinati, alla fine del trimestre la tariffa giornaliera per lo stesso tipo di contratto era scesa a US\$ 13.500, con una MR2 di tipo Eco valutata ad un premio di circa US\$ 1.000 al giorno.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 17,1 milioni nel primo semestre 2020 rispetto ad una perdita netta di US\$ (24,3) milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i ricavi da vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2020 e dal primo semestre 2019, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 26,4 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ (9,2) milioni registrati nello stesso periodo del 2019. Di conseguenza, se si escludono tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo semestre 2020 avrebbe superato di US\$ 35,6 milioni il valore per lo stesso periodo dello scorso esercizio.

Nel secondo trimestre 2020, DIS ha messo a segno il suo migliore risultato trimestrale dal secondo trimestre 2015, con un utile netto di US\$ 15,6 milioni rispetto a US\$ (18,8) milioni di perdita registrati nello stesso trimestre dello scorso esercizio. Escludendo le voci non ricorrenti sia per il secondo trimestre 2020 che per il secondo trimestre 2019, il risultato netto di DIS sarebbe stato pari a US\$ 20,1 milioni e US\$ (4,8) milioni rispettivamente per i due periodi.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 79,5 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ 47,9 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente, pari ad un aumento del 66% su base annua. Un simile consistente incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alle migliori condizioni di mercato. Ciò si riflette anche nei solidi flussi di cassa operativi pari a US\$ 59,1 milioni generati nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ 20,0 milioni nel primo semestre del 2019 e US\$ 59,3 milioni generati nell'intero esercizio 2019.

Infatti, in termini di risultati spot DIS ha raggiunto una tariffa spot giornaliera di US\$ 21.238 nel primo semestre 2020, con un aumento del 59,4% (pari a US\$ 7.912/giorno) rispetto agli US\$ 13.326 conseguiti nello stesso periodo del 2019. Grazie alla notevole solidità del mercato delle navi cisterna, nel secondo trimestre 2020 DIS ha realizzato il suo miglior risultato spot trimestrale dal terzo trimestre 2008 con una tariffa spot giornaliera media di US\$ 25.118, con un aumento del 92,1% rispetto agli US\$ 13.074 raggiunti nel secondo trimestre 2019.

Nel contempo, il 63,7% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2020 è stato coperto con contratti time charter ad una tariffa giornaliera media di US\$ 16.042, (primo semestre 2019: copertura del 47,3% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.496). Un livello elevato di copertura con contratti time charter costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato spot, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti spot che i contratti time charter) è stata pari a US\$ 17.930 nei primi sei mesi del 2020 rispetto a US\$ 13.879 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

RISULTATI OPERATIVI

I ricavi base time charter sono stati di US\$ 150,1 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ 126,3 milioni del primo semestre 2019 e di US\$ 78,7 milioni nel secondo trimestre 2020 rispetto a US\$ 62,4 milioni del secondo trimestre 2019. L'importo totale per il primo semestre 2020 include US\$ 6,2 milioni di "ricavi base time charter" (primo semestre 2019: US\$ 4,4 milioni) generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo quasi equivalente registrato nei "Costi per noleggi passivi". Il miglioramento rispetto all'esercizio precedente è un chiaro riflesso della maggiore forza dei mercati dei noli che ha caratterizzato i primi sei mesi del 2020.

In dettaglio, DIS ha realizzato una tariffa spot giornaliera media di US\$ 21.238 nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ 13.326 nel primo semestre 2019, e di US\$ 25.118 nel secondo trimestre 2020 rispetto a US\$ 13.074 nel secondo trimestre 2019. Il risultato spot giornaliero di DIS per il primo semestre 2020 rappresenta un miglioramento del 59,4% (pari a US\$ 7.912 al giorno) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

In linea con la strategia di DIS, nel primo semestre 2020 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta elevata, assicurando una media del 63,7% dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2019: 47,3%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 16.042 (primo semestre 2019: US\$ 14.496). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base time charter giornalieri medi** totali di DIS (spot e time charter) sono stati di US\$ 17.930 nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ 13.879 nel primo semestre 2019 (secondo trimestre 2020: US\$ 19.555 vs. secondo trimestre 2019: US\$ 13.710).

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** si è attestato a US\$ 79,5 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ 47,9 milioni nel primo semestre 2019, pari ad un aumento del 66% su base annua (secondo trimestre 2020: US\$ 46,5 milioni vs. secondo trimestre 2019: US\$ 25,5 milioni). Questo sostanziale incremento rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla maggiore solidità dei mercati dei noli nei primi sei mesi del 2020.

La voce Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni e' stata pari a US\$ (40,6) milioni nel primo semestre 2020 (US\$ (49,3) milioni nel primo semestre 2019) (secondo trimestre 2020: US\$ (21,5) milioni vs. secondo trimestre 2019: US\$ (32,0) milioni). L'importo per il primo semestre 2020 include US\$ (6,0) milioni di svalutazione registrata su quattro navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e ad una nave di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 31 marzo 2020, imputando la differenza tra il loro fair value al netto del costo di cessione ed il loro valore contabile a conto economico. Due di queste navi (M/T Cielo di Guangzhou e M/T Glenda Megan) sono state vendute nel secondo trimestre 2020, mentre le rimanenti tre erano ancora classificate come "attività disponibili per la vendita" al 30 giugno 2020. L'importo per il primo semestre 2019 includeva US\$ (12,1) milioni di svalutazione esposta su due navi di proprietà di Glenda International Shipping.

L'**EBIT** è stato positivo per US\$ 38,9 milioni nel primo semestre 2020 (US\$ (1,4) milioni nel primo semestre 2019) (secondo trimestre 2020: US\$ 25,1 milioni vs. secondo trimestre 2019: US\$ (6,6) milioni).

Il **risultato netto** di DIS per il primo semestre 2020 è stato di US\$ 17,1 milioni (perdita netta di US\$ (24,3) milioni nel primo semestre 2019) mentre il risultato netto di DIS per il secondo trimestre 2020 è stato pari a US\$ 15,6 milioni (perdita netta di US\$ (18,8) milioni nel secondo trimestre 2019). Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2020 (US\$ (2,6) milioni) e dal primo semestre 2019 (US\$ (2,1) milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (6,0) milioni nel primo semestre 2020 e US\$ (12,1) milioni nel primo semestre 2019) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primo semestre 2020: US\$ (0,7) milioni e primo semestre 2019: US\$ (0,9) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 26,4 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ (9,2) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Di conseguenza, se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo semestre 2020 avrebbe superato di US\$ 35,6

milioni il valore per lo stesso periodo del 2019. Il secondo trimestre 2020 rappresenta inoltre il trimestre più redditizio di DIS dal secondo trimestre 2015.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Nel primo semestre 2020 i **flussi di cassa netti** di DIS sono stati positivi per US\$ 15,5 milioni rispetto a US\$ 3,8 milioni nel primo semestre 2019.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 59,1 milioni nel primo semestre 2020, contro US\$ 20,0 milioni nel primo semestre 2019 (US\$ 59,3 milioni nell'esercizio 2019). Tale miglioramento è attribuibile considerevole rafforzamento dei mercati dei noli nel primo semestre 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'**indebitamento netto** di DIS al 30 giugno 2020 ammontava a US\$ 620,4 milioni rispetto a US\$ 682,8 milioni al 31 dicembre 2019. Questi saldi includono la passività aggiuntiva dovuta all'applicazione dell'IFRS 16, pari a US\$ 110,7 milioni alla fine di giugno 2020 rispetto a US\$ 122,8 milioni alla fine del 2019.

Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) e il valore di mercato della flotta era pari al 62,0% al 30 giugno 2020 rispetto al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

I principali eventi per il Gruppo **d'Amico** International Shipping nel primo semestre 2020 sono stati:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

* **Programma di riacquisto eseguito:** il 27 gennaio 2020 **d'Amico** International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 20 gennaio ed il 24 gennaio 2020, 882.000 azioni proprie (corrispondenti lo 0,07107% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,1495 euro, per un corrispettivo complessivo di 131.869,20 euro. Alla data del 24 gennaio 2020, **d'Amico** International Shipping S.A. deteneva n. 8.642.027 azioni proprie, corrispondenti allo 0,7% del capitale sociale. il 20 marzo 2020 **d'Amico** International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 13 marzo ed il 19 marzo 2020, 1.500.000 azioni proprie (corrispondenti lo 0,121% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,0703 euro, per un corrispettivo complessivo di 105.434,40 euro. Alla data del 20 marzo 2020, **d'Amico** International Shipping S.A. deteneva n. 10.142.027 azioni proprie, corrispondenti allo 0,82% del capitale sociale. Le operazioni sono state eseguite e coordinate da un intermediario indipendente debitamente incaricato a tal fine, Equita Sim S.p.A., in conformità con quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 13 novembre 2019 e nel rispetto dell'autorizzazione conferita dall'Assemblea degli Azionisti della Società in data 20 aprile 2016 (come ricordato per mezzo di un comunicato stampa rilasciato il 13 novembre 2019).

* **Impatto del COVID-19:** Lo scoppio del virus ha avuto un enorme impatto sul consumo di raffinati. Secondo quanto riportato nell'ultimo report dell'AIE, la domanda petrolifera globale ha subito una contrazione di 16,4 milioni di barili su base annua nel secondo trimestre 2020 a causa delle misure di lockdown imposte per contrastare la pandemia di Covid-19. A maggio la domanda ha registrato un forte rimbalzo in Cina ed in India, con un incremento rispettivamente di 700.000 barili al giorno e 1,1 milioni di barili al giorno su base mensile. Secondo le previsioni, la domanda petrolifera dovrebbe subire un calo di 7,9 milioni di barili all'anno nel 2020 per poi risalire di 5,3 milioni di barili al giorno nel 2021. Tuttavia, il recente aumento dei casi di Covid-19 negli Stati Uniti, in India ed in Brasile, seguito dalla possibilità di ulteriori lockdown parziali in tutto il mondo, rende difficile azzardare previsioni, dando luogo a un ampio ventaglio di possibili esiti.

Il consistente calo della domanda di raffinati, insieme al mancato raggiungimento da parte dell'OPEC+ di un accordo sui livelli di produzione nella sua riunione di marzo, ha portato inizialmente ad un'impennata dell'offerta petrolifera proprio mentre la domanda stava crollando. Il conseguente calo dei prezzi petroliferi, che hanno raggiunto il minimo intorno a US\$20 al barile, ha causato un netto contango nella curva dei prezzi del petrolio a termine, risultando in una brusca crescita delle scorte sia terrestri che galleggianti. La congestione dei porti che n'è derivata e l'aumento dello stoccaggio galleggiante sia di greggio che di raffinati, hanno ridotto enormemente l'offerta effettiva di navi, proprio mentre il mercato veniva inondato di petrolio, causando un balzo delle tariffe di nolo, che hanno raggiunto livelli senza precedenti a fine aprile 2020. Tuttavia, la decisione dell'OPEC+ di ridurre l'offerta di greggio di circa 14 milioni di barili al giorno, in media, da aprile a giugno ha rapidamente ribilanciato il mercato, comportando un aumento dei prezzi del petrolio a pronti a circa US\$40 al barile ed appiattendolo la curva dei prezzi del petrolio a termine. Questa sostanziosa riduzione dell'offerta ha causato un considerevole calo della domanda di trasporto marittimo di raffinati e, quando lo stoccaggio è diventato meno redditizio, alcune delle scorte in eccesso hanno iniziato ad essere consumate, con un lento ritorno sul mercato delle navi utilizzate per lo stoccaggio galleggiante. Questi fattori hanno portato ad un consistente calo delle tariffe di nolo dall'inizio di giugno, con ricavi depressi nella maggior parte delle regioni per tutto il mese di luglio. Il taglio dell'offerta dell'OPEC+ sarà allentato a partire da agosto e la domanda ha registrato una ripresa in alcuni mercati di consumo importanti. Resta, tuttavia, una forte incertezza riguardante il percorso futuro della domanda petrolifera il tempo richiesto per assorbire l'eccesso di scorte e ribilanciare il mercato – fattori necessari per il ritorno ad un mercato più sano con tariffe di nolo redditizie e sostenibili.

Le controllate di **d'Amico International Shipping S.A.** stanno inoltre affrontando sfide operative dovute al COVID-19, come le restrizioni al carico/scarico ed una quarantena di 14 giorni per le navi e gli equipaggi in determinati porti; ciò nonostante stiamo collaborando con i nostri partner, i clienti e le autorità locali per trovare soluzioni che riducano al minimo l'impatto sulla nostra impresa. Il COVID-19 ha influito anche sull'approvvigionamento di ricambi per le nostre navi e ha reso la logistica più complicata. Sebbene in alcune parti del mondo, come l'Europa e parte dell'Asia, la situazione sia recentemente migliorata, stiamo ancora affrontando problemi relativamente ai viaggi aerei dei tecnici dell'assistenza per raggiungere le navi e all'organizzazione di "vetting inspection" in tutto il mondo. Benché la rotazione degli equipaggi sia e rimanga la problematica principale, il settore si è adattato rapidamente a questa nuova realtà, e siamo stati in grado di continuare a gestire le nostre navi con lo stesso livello di attenzione e sicurezza.

*** Terzo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 29 maggio 2020, **d'Amico International Shipping S.A.** ha confermato che i detentori di "Warrant **d'Amico International Shipping 2017-2022**", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi giorno di negoziazione su Borsa Italiana S.p.A. ("Borsa") dal 1° giugno 2020 al 30 giugno 2020, entrambe le date incluse (il "Terzo Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito dalla Borsa, senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"), in un rapporto di una (1) azione ordinaria di DIS per (1) Warrant esercitato. Il prezzo di esercizio per il Terzo Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,354 (zero virgola trecentocinquantaquattro euro) per Azione di Compendio.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

*** Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di gennaio 2020, **d'Amico Tankers d.a.c.** ha destinato una delle sue navi handysize ad un'importante agenzia commerciale di

intermediazione per 12 mesi a partire da febbraio 2020. Nel mese di marzo 2020: i) d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per 6-9 mesi a partire da aprile 2020; ii) d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi handysize per 12 mesi a partire da marzo 2020. Nel mese di maggio 2020: d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera per due delle sue navi handysize per 12 mesi a partire rispettivamente da maggio e giugno 2020. Nel mese di giugno 2020: d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera per due delle sue navi MR per un periodo rispettivamente di 12 mesi a partire da luglio 2020 e di 6-7 mesi a partire da agosto 2020.

*** Flotta in "noleggio passivo" ed in "gestione commerciale":** Nel mese di gennaio 2020, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T Falcon Bay e la nave è stata riconsegnata ai proprietari; Nel mese di febbraio 2020, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Freja Baltic, una nave MR costruita nel 2008, e la nave è stata riconsegnata ai proprietari. Nel mese di maggio 2020, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T Eagle Bay e la nave è stata riconsegnata ai proprietari; Nel mese di giugno 2020: i) si è concluso il contratto di gestione sulla M/T Philoxena e la nave è stata riconsegnata ai proprietari; ii) si sono conclusi i contratti di noleggio sulla M/T Celsius Rimini, una nave MR costruita nel 2009, e sulla M/T Carina, una nave MR costruita nel 2010, e le navi sono state riconsegnate ai rispettivi proprietari.

*** Vendita di navi:** nel mese di maggio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un memorandum d'intesa per la vendita della M/T Cielo di Guangzhou, una nave cisterna handysize da 38.877 Tpl (Dwt), costruita nel 2006 da Guangzhou Shipyard International (Cina), per un corrispettivo di US\$ 8,8 milioni. La nave è stata consegnata agli acquirenti nel secondo trimestre 2020.

GLENDIA INTERNATIONAL SHIPPING D.A.C.:

Vendita di navi: nel mese di aprile 2020, Glenda International Shipping d.a.c., una joint venture con il Gruppo Glencore in cui d'Amico Tankers detiene una partecipazione del 50%, ha sottoscritto un memorandum d'intesa per la vendita della M/T Glenda Meredith, una nave cisterna MR da 46.147 Tpl (Dwt), costruita nel 2010 da Hunday Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 19,0 milioni. La nave è stata consegnata agli acquirenti nel secondo trimestre 2020.

FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

Aumento di capitale in seguito al terzo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: il 1° luglio, a seguito del completamento del Terzo Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 12.866 Warrant, portando all'emissione di 12.866 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.052.267,00, suddiviso in 1.241.045.340 azioni senza valore nominale.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

*** Vendita di navi:** A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un memorandum d'intesa per la vendita di M/T High Progress e M/T High Performance, due navi cisterna MR da 51.303 Tpl (Dwt), costruite nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 12.95 milioni per nave.

*** Flotta impiegata a noleggio:** A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo

contratto time charter con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 3-6 mesi a decorrere da agosto 2020.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nell'ultimo report di giugno 2020, il Fondo Monetario Internazionale (FMI) stima che il PIL mondiale registrerà una contrazione del 4,9% nel 2020, 1,9 punti percentuali sotto la previsione espressa nel World Economic Outlook (WEO) di aprile 2020. L'impatto della pandemia di COVID-19 sull'attività economica è stato peggiore del previsto nella prima metà del 2020, e si prevede che la ripresa sarà più graduale di quanto precedentemente anticipato. Secondo le proiezioni, la crescita globale nel 2021 dovrebbe essere pari al 5,4%. Nel complesso, questo vedrebbe il PIL 2021 attestarsi a circa 6,5 punti percentuali sotto le proiezioni pre-COVID del gennaio 2020.

Nell'Oil Market Report di luglio, l'AIE prevede che la domanda di petrolio del 2020 registri una contrazione di 7,9 milioni di barili al giorno, rispetto ad un calo di 8,1 milioni di barili al giorno stimato lo scorso mese ed a 9,3 milioni di barili al giorno di riduzione previsti ad aprile. L'agenzia evidenzia la forte adesione ai tagli dell'OPEC+ del 108% nel mese di giugno, che includono 1 milione di barili al giorno di tagli aggiuntivi operati dall'Arabia Saudita.

La produzione petrolifera mondiale è stata ridotta di 14 milioni di barili al giorno da aprile, il che prelude ad una significativa riduzione dello stoccaggio in futuro, considerando che si prevede che la domanda nel terzo trimestre 2020 superi di 11,4 milioni di barili al giorno quella del secondo trimestre 2020. L'adesione ininterrotta ai tagli dell'OPEC+ è un fattore chiave, così come lo sarà una moderata ripresa della produzione petrolifera statunitense nei prossimi mesi.

L'AIE segnala tuttavia che le previsioni di crescita della domanda scontano una considerevole incertezza alla luce del recente aumento dei casi di COVID-19 e delle nuove misure di lockdown introdotte di recente e che probabilmente diverranno operative nel prossimo futuro. La domanda di raffinati, ad eccezione dei carburanti per aviazione, è in ripresa.

La domanda di petrolio in Asia, soprattutto in Cina ed in India, ha registrato un rimbalzo da maggio. L'economia cinese sta traendo vantaggio da un allentamento delle restrizioni, congiuntamente ad un pacchetto di stimoli governativi. La domanda di benzina è tornata quasi ai livelli pre-pandemia negli Stati Uniti ed in Europa.

Indian Oil Corp., la più grande società di raffinazione a controllo pubblico indiana, ha raggiunto tassi di produzione del 92-95% nella maggior parte delle sue nove raffinerie, come affermato il 10 luglio da funzionari della società sulla scia di un'impennata della domanda di carburanti al dettaglio dovuta all'ulteriore allentamento, a partire dal 1° luglio, delle restrizioni legate al COVID-19 nella terza economia asiatica.

I maggiori tassi di produzione sono attribuibili principalmente al miglioramento della domanda al dettaglio di diesel e benzina.

GD - www.ftaonline.com

Comunicati titoli italia | Mercato Italiano