

Home :: Flash **Ultim'Ora** :: **d'Amico**: utile netto a 134,9 mln di dollari nel 2022

FTA Online News

## Argomenti

[Mercato Italiano](#)[Comunicati titoli italia](#)

# **d'Amico**: utile netto a 134,9 mln di dollari nel 2022

pubblicato: 09 mar. 2023 13:50

11 min

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 la relazione relativa al progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2022.

### RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2022

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 330,0 milioni (US\$ 174,1 milioni nel FY'21)
- Ricavi netti totali di US\$ 334,8 milioni (US\$ 175,0 milioni nel FY'21)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 226,6 milioni (67,7% sui Ricavi netti totali) (US\$ 64,3 milioni nel FY'21)
- Risultato netto di US\$ 134,9 milioni (US\$ (37,3) milioni nel FY'21)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 137,6 milioni (US\$ (29,1) milioni nel FY'21)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 147,8 milioni (US\$ 31,8 milioni nel FY'21)
- Debito netto di US\$ 409,9 milioni (US\$ 370,0 milioni escluso IFRS16) al 31 dicembre 2022 (US\$ 520,3 milioni e US\$ 439,8 milioni escluso IFRS 16, al 31 dicembre 2021)
- Proposta di distribuzione di dividendi lordi in contanti di US\$ 22,0 milioni (US\$ 18,7 milioni netti), pari a US\$ 0,0153 per azione emessa ed in circolazione, al netto della ritenuta fiscale.

### RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2022

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 120,2 milioni (US\$ 43,1 milioni nel Q4'21)
- Ricavi netti totali di US\$ 121,4 milioni (US\$ 44,0 milioni nel Q3'21)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 91,3 milioni (US\$ 16,4 milioni nel Q4'21)
- Risultato netto di US\$ 72,1 milioni (US\$ (8,3) milioni nel Q4'21)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 69,6 milioni (US\$ (6,5) milioni nel Q4'21)

### COMMENTO DEL MANAGEMENT

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 noleggiate 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).

Carlos Balestra di Mottola, Chief Financial Officer di **d'Amico** International Shipping commenta: 'Nel 2022, grazie ad un fortissimo mercato delle product tanker, abbiamo ottenuto il migliore risultato (escluso effetti non-ricorrenti) della nostra storia, con un Profitto netto di US\$ 134,9 milioni, rispetto ad una Perdita netta di US\$ (37,3) milioni nel 2021. Il Risultato netto rettificato (escluse poste finanziarie non ricorrenti, svalutazioni delle attività e gli effetti netti derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 da entrambi i periodi) è stato pari a US\$ 137,6 milioni nel 2022 rispetto a US\$ (29,1) milioni registrati nell'anno precedente. Grazie ad un'efficace strategia commerciale, l'ultimo trimestre dell'anno è stato particolarmente forte, consentendoci di generare un Utile netto di US\$ 72,1 milioni rispetto ad una Perdita netta di US\$ (8,3) milioni registrata nello stesso periodo dell'anno precedente. In termini di performance sul mercato spot, DIS ha ottenuto una media giornaliera base time-charter di US\$ 31.758 nel 2022 vs. US\$ 11.004 nel 2021. Lo scorso anno abbiamo avuto una copertura del 34% dei nostri giorni nave ad una media giornaliera base time-charter di US\$ 15.925. Abbiamo pertanto raggiunto una media giornaliera complessiva (inclusiva sia dei contratti spot che dei time-charter) di US\$ 26.376 nel 2022 rispetto a US\$ 12.996 nel 2021. L'EBITDA di DIS è stato pari a US\$ 226,6 milioni nel 2022 vs. US\$ 64,3 milioni nel 2021, e allo stesso tempo la Società ha generato flussi di cassa operativi positivi, pari a US\$ 147,8 milioni nel 2022 rispetto a US\$ 31,8 milioni nell'anno precedente. Grazie al forte mercato dei noli del 2022 e della prima parte del 2021, nonché al piano di riduzione della leva finanziaria implementato negli ultimi anni attraverso la cessione di navi e aumenti di capitale, DIS beneficia oggi della flessibilità strategica e operativa che deriva da un solido bilancio, una forte posizione di liquidità e una flotta moderna. Alla fine del 2022, DIS aveva una Posizione finanziaria netta (PFN) di US\$ 409,9 milioni e Cassa e mezzi equivalenti pari a US\$ 117,9 milioni, rispetto ad una PFN di US\$ 520,3 milioni alla fine del 2021. Il rapporto tra la PFN di DIS (esclusi gli effetti dell'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 36,0% alla fine del 2022 vs. 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). Intendiamo proseguire nel nostro piano di riduzione della leva finanziaria e del breakeven anche nel corso del 2023, esercitando alcune delle opzioni di acquisto che abbiamo sulle nostre navi a noleggio a scafo nudo. Queste opzioni sono molto flessibili e ci consentono di acquisire le navi con un preavviso di tre mesi a partire dalla prima data di esercizio e sono al momento tutte 'in the money'. Nel 2022 e all'inizio del 2023, siamo stati molto attivi nel mercato della compravendita attraverso: i) la cessione delle due navi più vecchie

della nostra flotta, in linea con l'obiettivo strategico di possedere e gestire una flotta moderna ed 'eco'; ii) l'acquisizione a condizioni molto interessanti del pieno controllo di Glenda International Shipping d.a.c., una JV con un nostro partner commerciale di lunga data, che possedeva 4 navi MR; iii) l'esercizio delle nostre opzioni di acquisto su due navi di grande qualità che avevamo in time-charter-in, ad un prezzo significativamente inferiore al loro attuale valore di mercato; iv) l'esercizio delle opzioni di acquisto su due navi moderne che avevamo a noleggio a scafo nudo, riducendo ulteriormente la nostra leva finanziaria ed il nostro breakeven. Nel 2022, abbiamo anche significativamente ridotto il nostro rischio di rifinanziamento. Tra la fine del 2021 e l'inizio del 2022, abbiamo rifinanziato tutto il debito bancario originariamente in scadenza nel 2022 e, tra luglio e ottobre 2022, abbiamo rifinanziato anche tutto il debito bancario in scadenza nel 2023, a condizioni molto competitive. Attualmente, abbiamo una parte molto contenuta del nostro debito bancario complessivo, in scadenza nel 2024 e nel 2025. A partire dal terzo trimestre del 2022, abbiamo inoltre rifinanziato i leasing su High Discovery e High Fidelity con nuovi contratti di leasing, di una durata di dieci anni e a costi notevolmente inferiori rispetto ai precedenti. DIS non ha CAPEX rimanenti relativi a navi di nuova costruzione, avendo interamente completato nel 2019 il piano di investimento di lungo termine in petroliere 'eco' da US\$ 755 milioni. Nel 2023, gli investimenti previsti da DIS sono relativi all'esercizio dell'opzione di acquisto sulla M/T High Explorer (una nave a noleggio), in aggiunta a US\$ 14,5 milioni per manutenzione, includendo l'installazione di scrubber su due delle nostre navi. Grazie alla strategia di lungo termine che abbiamo perseguito, d'Amico International Shipping è oggi più forte e sana di sempre e desidero ringraziare i nostri collaboratori per il loro impegno e tutti i nostri Azionisti per la fiducia ed il sostegno che ci hanno dimostrato durante il ciclo negativo di mercato che ha caratterizzato gli ultimi anni. Grazie ad una flotta moderna e prevalentemente 'eco', una strategia commerciale vincente, un'importante competenza tecnica, ed una forte posizione patrimoniale, ritengo che abbiamo gettato le fondamenta per il nostro successo nel lungo termine.

RV - [www.ftaonline.com](http://www.ftaonline.com)

## Leggi anche

**Video: borse, momento critico per Ftse Mib e SP500**

**Acea sui minimi da fine 2022: guidance 2023 deludente**

**Azimut Holding: superati gli obiettivi 2022 nonostante il contesto di mercato complesso**

**Uber Technologies valuta lo spin-off della divisione Freight**



## Flash Ultim'Ora

**Video: borse, momento critico per Ftse Mib e SP500**

di **FTA Online News**, 7 minuti fa

**Acea sui minimi da fine 2022: guidance 2023 deludente**

di **FTA Online News**, 12 minuti fa

**Azimut Holding: superati gli obiettivi 2022 nonostante il contesto di...**