

FINANCIAL TREND ANALYSIS, PUBBLICATO: 37 MINUTI FA [Segui @trendonline](#)

d'Amico: torna l'utile nel quarto trimestre

Tempo stimato di lettura: 9 minuti

[D'AMICO](#) [CRESCITA](#)Il Consiglio di amministrazione di [d'Amico International Shipping S.](#)

Se vuoi essere sempre aggiornato sull'andamento dei mercati finanziari ed **ottenere i migliori segnali di trading in circolazione**, **clicca subito qui ed accedi** al canale Telegram gratuito di Pietro Origlia

Il Consiglio di amministrazione di [d'Amico International Shipping S.A. Borsa Italiana: DIS](#) ('la Società' 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 2019.

RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2019

- Ricavi base time charter (TCE) – US\$ 258,3 milioni (US\$ 244,9 milioni nel FY 2018)
- EBITDA – US\$ 104,2 milioni (40,3% sul TCE) (US\$ 17,5 milioni nel FY 2018)
- Risultato netto – US\$ (27,5) milioni (US\$ (55,1) milioni nel FY 2018)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (7,7) milioni (US\$ (57,4) milioni nel FY'18)
- Flussi di cassa da attività operative – US\$ 59,3 milioni (US\$ 7,6 milioni nel FY 2018)
- Indebitamento netto - US\$ 682,8 milioni (US\$ 560,0 million escludendo IFRS16) al 31 dicembre 2019 (US\$ 588,7 milioni alla fine del 2018)

RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2019

- Ricavi base time charter (TCE) – US\$ 72,2 milioni (US\$ 64,2 milioni nel Q4 2018)
- EBITDA – US\$ 34,9 milioni (US\$ 9,7 milioni nel Q4 2018)
- Risultato netto – US\$ 4,9 milioni (US\$ (13,9) milioni nel Q4 2018)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 7,4 milioni (US\$ (13,0) milioni nel Q4'18)

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di [d'Amico](#)

International Shipping commenta: Nel 2019, DIS ha realizzato un Risultato netto pari a US\$ (27,5) milioni vs. US\$ (55,1) milioni registrati nel 2018. Esclusi tutti gli effetti non ricorrenti da entrambi gli anni, nonché gli impatti derivanti dall'applicazione di IFRS 16 dal 2019, il Risultato netto di DIS è pari a US\$ (7,7) milioni nel 2019 rispetto a US\$ (57,4) milioni nell'anno precedente. DIS è tornata alla profittabilità nel quarto trimestre del 2019, registrando un Risultato netto pari a US\$ 4,9 milioni e un Risultato netto rettificato pari a US\$ 7,4 milioni (Q4'18: Risultato netto di US\$ (13,9) milioni e Risultato netto rettificato di US\$ (13,0) milioni). Questo importante risultato è attribuibile principalmente alle migliori condizioni di mercato e alle efficienze di costo ottenute nel corso del 2019. DIS ha realizzato una media spot giornaliera pari a US\$ 13,683 nel 2019, corrispondente ad un incremento di US\$ 2,885 al giorno rispetto alla media di US\$ 10,798 ottenuta nel 2018. In coerenza con la solita prudente strategia commerciale, DIS ha mantenuto un livello elevato di copertura nel 2019, pari al 51,9% dei giorni totali, ad una media giornaliera di US\$ 14,760. La nostra media totale TCE (spot e time-charter) è stata quindi pari a US\$ 14,239 nel 2019 vs. US\$ 12,184 nel 2018. Come menzionato, l'ultimo trimestre dell'anno è stato particolarmente forte per il nostro settore, e questo ci ha consentito di ottenere una media spot giornaliera pari a US\$ 17,242 vs. US\$ 11,617 generata nello stesso trimestre del 2018. Tale risultato si deve all'usuale incremento stagionale della domanda e all'entrata in vigore, a partire da gennaio 2020, delle nuove regolamentazioni IMO sui carburanti marittimi. Ad eccezione di una breve correzione dovuta al raggiungimento del picco nei contagi da Coronavirus (Covid-19) in Cina, il mercato ha continuato ad essere molto forte nel primo trimestre del 2020, con un trend di noli crescente a partire da metà febbraio. Il valore dei noleggi a periodo e delle nostre navi hanno continuato a salire nel corso del 2019. Al momento, la stima della rata time-charter per periodi di un anno è pari a US\$ 15,500 al giorno per MR2 convenzionali e di US\$ 16,750 per MR2 Eco. Siamo ovviamente preoccupati per il Covid-19, sia da un punto di vista umano che commerciale. Al momento, l'impatto del virus sul settore delle product tanker è stato limitato. Infatti, la brusca riduzione del consumo di petrolio in Cina, è stata parzialmente compensata da un incremento delle esportazioni di prodotti raffinati, in particolare 'jet fuel', dall'Asia, su lunghe distanze, verso l'emisfero occidentale. Il mercato delle product tanker dovrebbe inoltre trarre beneficio dagli stimoli fiscali e monetari previsti a seguito del Covid-19. I reali impatti economici del Coronavirus sono comunque ancora incerti e manteniamo un approccio prudente per il secondo trimestre dell'anno. Come già comunicato nelle nostre precedenti relazioni trimestrali, DIS ha gradualmente tratto vantaggio dall'interesse crescente da parte di oil-major ed importanti trading house internazionali per fissare alcune delle proprie navi con contratti time-charter a livelli profittevoli. Il 6 marzo, l'OPEC+ (la coalizione dei paesi membri dell'OPEC e di altre nazioni produttrici, inclusa la Russia) non ha raggiunto un accordo che prevedeva un taglio addizionale di 1,5 milioni di barili al giorno nella produzione di greggio. Questo ha comportato una inversione dei precedenti tagli, portando ad un brusco declino dei prezzi del petrolio e conseguentemente del 'bunker'. La curva dei prezzi futuri del petrolio è andata in 'contango' e potrebbe divenire ancora più ripida, stimolando una crescita

delle scorte di petrolio e potenzialmente un incremento del numero di navi utilizzate per stoccaggio. Le navi dedite al trasporto di greggio dovrebbero essere i principali beneficiari di questa situazione ma, come di consueto, gli impatti positivi in quel settore dovrebbero poi riversarsi anche sul mercato delle product tanker, con effetti positivi almeno nel breve termine. L'impatto positivo sul mercato dei noli derivante da costi di carburante più bassi e da volumi crescenti di greggio erano evidenti a partire dal giorno seguente alla rottura delle negoziazioni dell'OPEC+. Al di là di queste incertezze di breve termine, manteniamo un approccio molto positivo sul mercato delle product tanker, i cui fondamentali continuano ad essere molto solidi. Il portafoglio ordini di nuove navi è infatti ai minimi storici, grazie principalmente alla carenza di capitali e ad incertezze normative legate ai sistemi di propulsione richiesti per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, posti da IMO per il 2030 e 2050. Dal lato della domanda, ci aspettiamo un incremento del trasporto via mare di raffinati, grazie principalmente a squilibri regionali nella disponibilità e nella domanda di prodotti e all'espansione della capacità di raffinazione in aree distanti dalle principali regioni consumatrici. Le nuove regole IMO, che limitano il contenuto di zolfo nei carburanti marittimi allo 0,5% a partire da gennaio 2020, dovrebbero inoltre stimolare l'attività delle raffinerie e conseguentemente la domanda per le nostre navi. Ritengo che possiamo guardare al futuro con un certo livello di ottimismo e che il piano di investimenti di lungo termine di DIS, pari a US\$ 755 milioni e concluso ad ottobre 2019, consentirà alla nostra Azienda di trarre il massimo beneficio da un contesto di mercato in forte miglioramento, avendo a disposizione una delle più moderne flotte di navi cisterna al mondo. Allo stesso tempo, continueremo a perseguire una strategia commerciale prudente e a rafforzare ulteriormente la nostra struttura finanziaria.'

Carlos Balestra di Mottola, CFO di [d'Amico International Shipping](#) commenta: Siamo orgogliosi di riportare il primo trimestre in utile per DIS dal Q1'17, con un Risultato netto pari a US\$ 4,9 milioni o US\$ 7,4 milioni, escludendo IFRS 16 ed altre poste non ricorrenti (Q4'18: US\$ (13,9) milioni o US\$ (13,0) milioni, escludendo poste non ricorrenti). Il miglioramento rispetto al 2018, è stato molto significativo anche su base 'full-year'; DIS ha infatti generato un Risultato netto di US\$ (27,5) milioni nel 2019 (US\$ (55,1) milioni nel 2018) ed un Risultato netto rettificato di US\$ (7,7) milioni nel 2019 (US\$ (57,4) milioni nel 2018). Grazie ad una struttura di costi più efficiente e ad un mercato dei noli in miglioramento, DIS ha generato un EBITDA di US\$ 104,2 milioni nel 2019 vs. US\$ 17,5 milioni nel 2018. Escludendo gli effetti positivi derivanti dall'applicazione di IFRS 16, l'EBITDA di DIS per il 2019 è stato di quattro volte superiore rispetto all'anno precedente. Questo forte miglioramento del Risultato operativo lordo nel 2019 ha ovviamente portato anche ad una rilevante generazione di cassa operativa, pari a US\$ 59,3 milioni rispetto a US\$ 7,6 milioni nell'esercizio precedente. Nel corso dell'anno, siamo riusciti a rafforzarci patrimonialmente e a migliorare la nostra posizione di liquidità. In aggiunta all'aumento di capitale di € 44 milioni conclusosi in aprile, DIS ha raccolto US\$ 41,2 milioni di ulteriore liquidità attraverso accordi di vendita e di vendita con lease-back. Nel quarto trimestre dell'anno, DIS ha preso in consegna l'ultima delle proprie 'newbuilding', una LR1 con 'scrubber',

portando a termine un rilevante piano di investimenti di US\$ 755 milioni avviato nel 2012. Al momento, gli investimenti futuri previsti sono legati esclusivamente alla manutenzione delle nostre navi e saranno dunque notevolmente inferiori a quelli degli scorsi anni. Al contempo, gli ammortamenti sul nostro debito bancario si sono notevolmente ridotti a partire dal 2020, con un beneficio importante sul nostro 'breakeven' di cassa. Infatti, alla fine del 2019 abbiamo rimborsato l'ultima rata su un finanziamento LTRO concesso a d'Amico Tankers nel 2014 e che prevedeva un ammortamento semestrale di US\$ 7,5 milioni. A partire dal 2020, quindi sia i Capex che l'ammortamento del debito bancario saranno notevolmente inferiori rispetto agli scorsi anni, contribuendo ad un significativo aumento della generazione di cassa per gli azionisti di DIS. Un contesto di mercato più favorevole ha portato anche ad un incremento del valore delle navi durante l'anno, contribuendo al rafforzamento del 'net asset value' di DIS e ad una riduzione del rapporto tra debito netto e valore di mercato della flotta, pari al 64% a fine dicembre 2019, rispetto al 65,1% di fine settembre 2019, al 66,3% di fine di giugno 2019 e al 72,9% di fine dicembre 2018. Dal secondo trimestre del 2016 abbiamo dovuto far fronte ad un mercato dei noli estremamente difficile. Malgrado questa grande debolezza che non era attesa, cogliendoci per certi versi di sorpresa, abbiamo reagito con forza e tempestività, implementando una serie di iniziative, alcune delle quali ho menzionato, che hanno rafforzato la nostra Società e ci consentiranno di beneficiare in pieno della ripresa di mercato in corso. Al di là di alcuni venti contrari come il Coronavirus, il nostro mercato può contare su una serie di fattori positivi, tra i quali su un 'orderbook' molto limitato e su un potenziale forte incremento dell'offerta di petrolio a seguito della rottura delle negoziazioni per un ulteriore taglio della produzione da parte dell'OPEC+. Sono fiducioso che i fattori positivi prevarranno nel breve e nel medio termine, consentendo a DIS di generare valore sostanziale per i propri Azionisti'.

(RV - www.ftaonline.com)

[Listen to "Il Fatto di Giancarlo Marcotti" on Spreaker.](#)

ULTIM'ORA

PIU' LETTI



FINANCIAL TREND ANALYSIS

d'Amico torna l'utile nel quarto trimestre

37 MINUTI FA