



### Miglioramento del risultato trimestrale di D'Amico International Shipping

*La compagnia dichiara di essere estremamente positiva sulle prospettive di medio/lungo termine del settore delle navi cisterna*

D'Amico International Shipping (DIS) ha concluso il primo trimestre di quest'anno con un utile netto di 7,6 milioni di dollari su ricavi base time charter per 50,1 milioni di dollari rispetto ad una perdita netta di -1,5 milioni di dollari su ricavi base time charter per 44,5 milioni di dollari nei primi tre mesi del 2012. L'EBITDA è ammontato a 11,5 milioni di dollari (+100%) e l'EBIT è stato positivo per 3,4 milioni di dollari rispetto ad un passivo operativo di -3,2 milioni di dollari nei primi tre mesi dello scorso anno.

«Una forte ripresa nel settore delle navi cisterna - ha spiegato DIS - ha caratterizzato il primo trimestre del 2013, in cui i ricavi medi hanno raggiunto i livelli più alti dal primo trimestre 2009. Questo rimbalzo - ha sottolineato la compagnia - ha permesso a DIS di realizzare un utile netto pari a 7,6 milioni di dollari nel primo trimestre 2013, consentendole di chiudere in utile per il secondo trimestre consecutivo e di registrare il migliore risultato trimestrale da quasi quattro anni. I ricavi base time charter si sono attestati a livelli molto più alti rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, infatti i ricavi medi giornalieri sul mercato spot sono stati pari a 14.272 dollari nel corso del primo trimestre 2013, rappresentando il miglior risultato su tale mercato negli ultimi quindici trimestri. Forte incremento anche della redditività operativa per DIS con un buon margine sull'EBITDA pari al 23%, ossia 10 punti in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, grazie all'ottimo andamento registrato a livello di ricavi base time charter e alle significative efficienze ottenute sul lato dei costi».

DIS ha confermato la sua visione molto positiva sul mercato nel medio/lungo termine e ha ricordato di aver in tale ottica stipulato a fine trimestre 2013 contratti per l'acquisto di due ulteriori nuove navi "ECO" product/chemical tanker, che porta il totale delle navi in costruzione a otto unità in soli sei mesi, precisando che grazie a tale operazione DIS ha anche l'opzione per l'ordinativo di due ulteriori navi presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd a condizioni estremamente competitive.

DIS ha specificato i motivi per cui la compagnia ritiene estremamente positive le prospettive di medio/lungo termine del settore delle navi cisterna: «per gli anni a venire - ha rilevato la compagnia - è attesa una crescita sostanziale della domanda di tonnellaggio-miglia e un miglioramento importante nel tasso di utilizzo delle navi. I prossimi anni vedranno, infatti, un consolidamento del trend in atto di rilocalizzazione delle raffinerie verso le zone di produzione di petrolio, soprattutto Asia e Medio Oriente. L'aumento della domanda di petrolio verrà, inoltre, supportata principalmente dai Paesi non OCSE e soprattutto da Cina e India. Secondo quanto riportato dall'International Energy Agency, nei prossimi cinque anni Cina e India assumeranno un ruolo fondamentale come Paesi esportatori di prodotti raffinati. Maggiori volumi di prodotti verranno esportati dagli Stati Uniti e, allo stesso tempo, numerose raffinerie in Europa chiuderanno a causa di margini di raffinazione ormai molto limitati. Gli Stati Uniti si sono trasformati dal principale importatore di prodotti raffinati al secondo maggiore esportatore al mondo. Le esportazioni degli Stati Uniti di prodotti petroliferi raffinati sono state pari in media a 3,1 milioni di barili al giorno nel corso del 2012, rispetto ai 2,9 milioni del 2011 e ad appena un milione nel 2005, mentre le stime per il 2016 si attestano a circa quattro milioni di barili al giorno. Tutti questi fattori genereranno per le navi cisterna, un sostanziale incremento dei viaggi più

lungi. Dal lato dell'offerta ci si attende, invece, che gli effetti dell'attuale consistente volume di ordini di navi di nuova costruzione saranno compensati dal forte incremento stimato per la domanda tonnellaggio-miglia. La crescita netta di navi MR è stimata, infatti, a livelli compresi tra appena il 2% e il 4% in media fino al 2016 e dovrebbe rimanere, pertanto, molto al di sotto delle proiezioni di crescita attese nello stesso periodo per il trasporto via mare di prodotti petroliferi. Considerati questi fattori ed in base anche a quanto riportato in numerose analisi di settore, ci aspettiamo tariffe sul mercato spot in crescita nel medio termine e valori di mercato delle navi che seguiranno lo stesso trend».



