



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Relazione Annuale 2017

d'Amico International Shipping S.A.

d'Amico International Shipping S.A.

2017 Relazione Annuale

BILANCIO D'ESERCIZIO E CONSOLIDATO

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2017

d'Amico International Shipping S.A.
Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
RCS B124790
Capitale sociale al 31 dicembre 2017 US\$ 65.321.531,80

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

Indice

LETTERA AGLI AZIONISTI	4
ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	6
DATI DI SINTESI	7
d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING RELAZIONE CONSOLIDATA SULLA GESTIONE	8
Struttura del Gruppo	9
Gruppo d'Amico International Shipping	10
Informazioni di natura non finanziaria	15
<i>Responsabilità sociale d'impresa (RSI)</i>	15
<i>Risorse umane, questioni lavorative, rispetto dei diritti umani</i>	21
<i>Rischio operativo</i>	22
<i>Corporate Governance e assetto proprietario</i>	25
<i>Informazioni per gli azionisti</i>	26
<i>Indicatori Alternativi di Performance (IAP)</i>	28
<i>Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2017</i>	31
<i>Risultati trimestrali</i>	39
<i>Eventi significativi verificatisi nell'esercizio</i>	41
<i>Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione</i>	49
GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO	55
Conto economico consolidato	56
Conto economico consolidato complessivo	56
Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata	57
Rendiconto finanziario consolidato	58
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	59
Note	60
d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO	106
Resoconto di gestione	107
Eventi significativi verificatisi nell'esercizio	109
Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione	117
d'Amico International Shipping S.A. Bilancio e nota integrativa al 31 dicembre 2017	121
RELAZIONI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	141

LETTERA AGLI AZIONISTI

Gentili Azionisti,

ho il piacere di presentarvi la Relazione annuale di d'Amico International Shipping. Il 2017 è stato caratterizzato da un mercato delle navi cisterna debole, influenzato tuttora da alte scorte di raffinati, da ridotte attività di trading e da interruzioni nella distribuzione di raffinati nell'Atlantico durante la stagione degli uragani. Tale contesto sfidante ha portato d'Amico International Shipping a registrare una perdita netta di US\$ (38,1) milioni, di cui US\$ (10,9) milioni imputabili ad una svalutazione registrata su tre navi che prevediamo di vendere nel 2018.

Ancora una volta, la nostra prudente strategia di noleggio a lungo termine ci ha consentito di mitigare gli effetti della debolezza del mercato dei noli; durante l'esercizio abbiamo infatti beneficiato di una copertura del 33% dei giorni di impiego totali con contratti time charter ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.433. Un livello di copertura con contratti time charter così elevato costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che ci consente di garantire ricavi e generare liquidità per il futuro, riducendo al contempo la nostra esposizione al mercato spot ed alla volatilità dei nostri risultati. Tale copertura ha consentito a DIS di raggiungere nel 2017 una tariffa base time charter giornaliera combinata totale (spot e time charter) di US\$ 13.150, nonostante le difficili condizioni di mercato affrontate durante l'esercizio.

Durante l'anno abbiamo inoltre adottato misure significative volte al rafforzamento della posizione patrimoniale e finanziaria della Società. In particolare abbiamo concluso un aumento di capitale che ha generato proventi equivalenti a US\$ 37,8 milioni nel secondo trimestre, mentre a dicembre abbiamo raccolto altri US\$ 28,4 milioni derivanti dall'esercizio di 84.454.853 warrant nel corso del primo periodo addizionale di esercizio. Inoltre nel 2017 DIS ha generato ricavi per oltre US\$ 40 milioni di flussi di cassa netti (al netto del rimborso del debito) derivanti dalla vendita e successivo noleggio attivo di due navi di tipo MR nel primo trimestre e di una nave di tipo MR nel quarto trimestre, nonché dalla vendita e lease-back di tre navi di tipo MR, una al trimestre, negli ultimi tre trimestri dell'esercizio. Nel quarto trimestre DIS ha ancora sottoscritto accordi per un'ulteriore operazione di vendita e lease-back ed una nuova vendita con successivo nolo attivo, che hanno generato un flusso di cassa netto aggiuntivo di US\$ 20,6 milioni nel primo trimestre 2018.

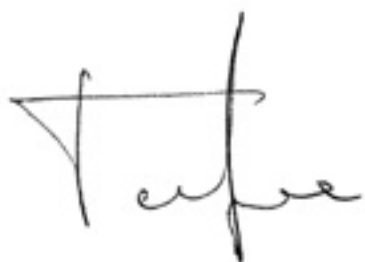
Ritengo che il mercato delle navi cisterna si stia avviando verso una ripresa, avvalorata da tutti i fondamentali di mercato che segnalano un miglioramento delle tariffe dei noli a breve termine. In particolare, la recente accelerazione dell'attività economica globale dovrebbe sostenere un forte aumento del consumo di petrolio sia nel 2018 che nel 2019, favorendo l'espansione della domanda di trasporto marittimo di raffinati. Le nuove raffinerie situate in Medio Oriente, Asia e Nord America, caratterizzate nell'insieme da una maggior competitività, stanno portando alla diminuzione dell'utilizzo delle raffinerie in Europa e Australia, più vecchie e meno flessibili e alla loro conseguente chiusura. Questo spostamento strutturale della capacità di raffinazione mondiale ha provocato un aumento della domanda di navi cisterna in termini di tonnellate/miglia che si prevede perduri, data la nuova capacità di raffinazione in arrivo sul mercato proveniente in gran parte dal Medio Oriente, non lontano dai luoghi di estrazione del greggio. L'elevato livello di scorte di raffinati accumulate nel 2015 ha rappresentato una delle cause principali della debolezza del mercato osservata negli ultimi due anni. L'eccedenza di scorte è stata tuttavia ampiamente assorbita. Dopo il picco di 1,58 miliardi di barili nell'agosto 2016, le scorte di raffinati dell'industria dell'OCSE hanno subito una riduzione sorprendente di 160 milioni di barili (10%), attestandosi alla fine del 2017 solo lievemente al di sopra della media quinquennale.

Sul fronte dell'offerta, nei prossimi anni si prevede una crescita molto limitata della flotta. In particolare, secondo le nostre previsioni, la crescita netta della flotta (navi di nuova costruzione consegnate meno demolizioni) nei segmenti di mercato specifici in cui opera DIS (navi Medium Range 1 e 2 e Long Range 1) sarà solo leggermente superiore al 2% nel 2018 e di poco inferiore al 2% nel 2019, toccando i tassi di crescita più bassi degli ultimi 15 anni. Inoltre le nuove norme ambientali, come la convenzione sulla gestione dell'acqua di zavorra e le normative in materia di emissioni di zolfo emanate dall'IMO, stanno entrando gradualmente in vigore, comportando un potenziale incremento delle demolizioni di navi più vecchie, un limite alla crescita dell'offerta ed al contempo un vantaggio per i proprietari di flotte molto giovani, come DIS.

Alla luce delle prospettive ottimiste per i prossimi anni, sono convinto che il programma di investimenti di DIS – che consisteva in 22 navi di nuova costruzione ordinate tra il 2012 e 2015, a prezzi storicamente bassi, per un investimento totale di US\$755 milioni – si dimostrerà particolarmente tempestivo. Il piano d'investimento di DIS verrà completato entro gennaio 2019 e posizionerà la società come leader di mercato che gestisce una delle flotte di navi cisterna più moderne e versatili, consentendoci di soddisfare le richieste della nostra clientela di ottimo livello.

Gli investimenti e le iniziative messi in atto recentemente allo scopo di rafforzare la nostra posizione patrimoniale e finanziaria, insieme alla nostra comprovata strategia di noleggio, ai nostri rapporti commerciali di lungo periodo ed all'eccezionale gestione delle nostre navi, consentiranno a DIS di trarre pieno vantaggio dalle promettenti prospettive di mercato, generando valore per gli Azionisti della nostra Società.

A nome del Consiglio di Amministrazione vorrei ringraziare voi tutti, cari Azionisti, per il costante supporto e la rinnovata fiducia che ci accordate. Guardiamo con fiducia a un brillante futuro.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paolo d'Amico', with a stylized, cursive script.

Paolo d'Amico, Direttore finanziario

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Paolo d'Amico

Amministratore delegato

Marco Fiori

Amministratori

Antonio Carlos Balestra di Mottola, Direttore finanziario

Cesare d'Amico

Massimo Castrogiovanni

Stas Andrzej Jozwiak

John Joseph Danilovich

Heinz Peter Barandun

Giovanni Battista Nunziante (dimessosi il 28 luglio 2017)

Società di revisione

Moore Stephens Audit S.A.

DATI DI SINTESI

Dati finanziari

US\$ migliaia	2017	2016
Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)	257.437	261.386
Risultato operativo lordo / EBITDA *	36.838	54.989
margine sul TCE in %	14,31%	21,04%
Risultato operativo / EBIT *	(11.428)	10.134
margine sul TCE in %	(4,44)%	3,88%
Utile / (perdita) netto	(38.083)	(12.838)
margine sul TCE in %	(14,79)%	(4,91)%
Utile / (perdita) per azione (US\$)	(0.075)	(0.031)
Flussi di cassa operativi	(11.308)	55.667
Investimenti lordi (CapEx)	(148.102)	(151.198)
	Al 31 Dicembre 2017	Al 31 Dicembre 2016
Totale attività	1.013.235	989.204
Indebitamento finanziario netto	510.285	527.793
Patrimonio netto	394.432	363.366

*Si vedano gli Indicatori alternativi di *performance* a pagina 28

Altri dati operativi

	2017	2016
Dati operativi giornalieri		
Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	13.150	14.534
Sviluppo della flotta		
Numero medio di navi	54,7	50,1
- Di proprietà	30,3	27,7
- A noleggio	24,4	22,4
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	2,0%	2,0%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	33,0%	45,9%

¹ Tale valore rappresenta i ricavi base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot* e per navi impiegate con contratti *time charter* al netto delle commissioni.

² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili. Si faccia riferimento agli Indicatori Alternativi di *Performance* riportati successivamente nella presente relazione.

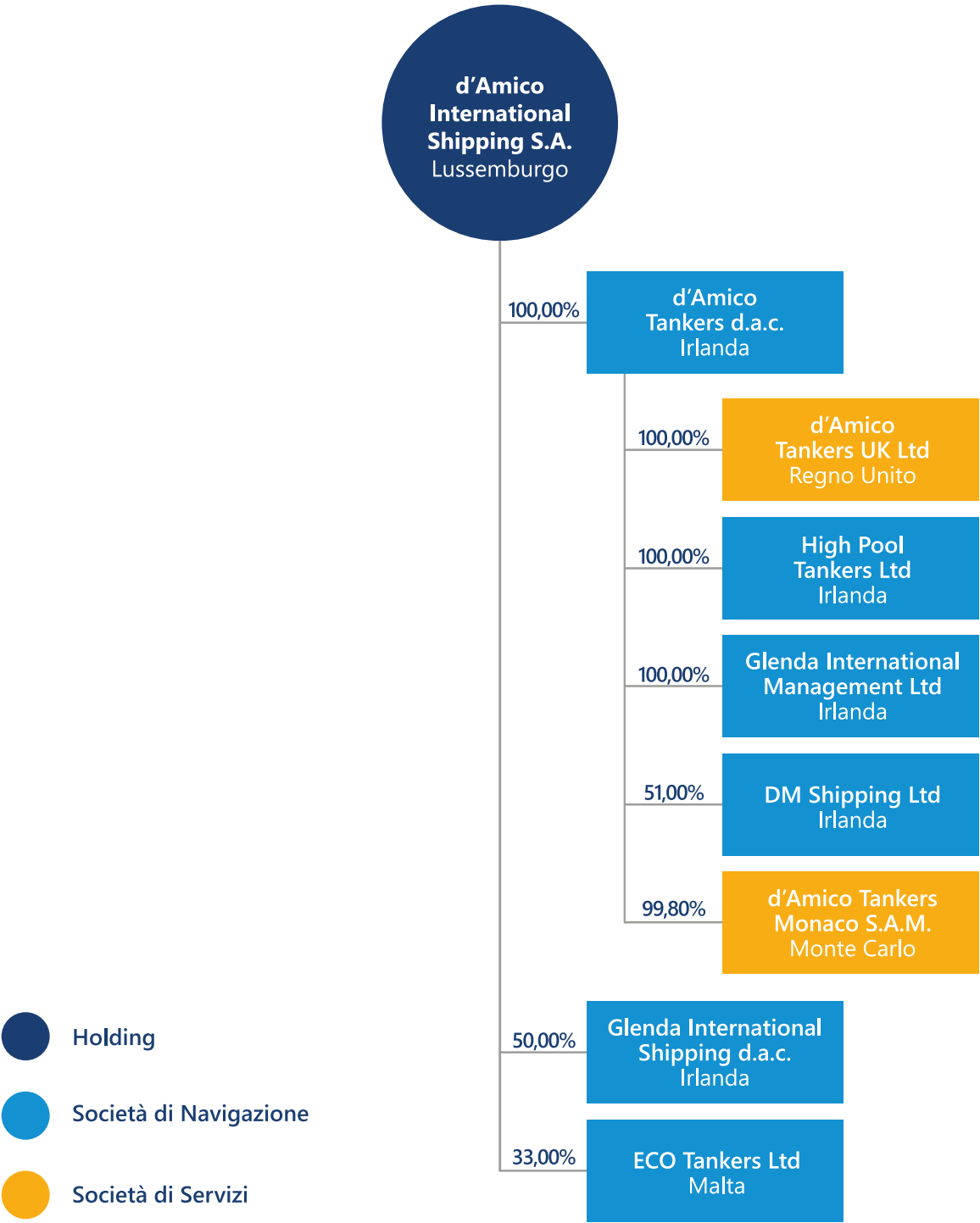
³ Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono impiegate con contratti *time charter*, inclusi i giorni di *off-hire*.

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
RELAZIONE CONSOLIDATA SULLA GESTIONE



Struttura del Gruppo

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping:



Gruppo d'Amico International Shipping

d'Amico International Shipping S.A. (Gruppo DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping) è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo, appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), una flotta con un'età media di circa 7,5 anni, rispetto a un'età media di settore di 10,7 anni (fonte: Clarkson). Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e agenzie commerciali di intermediazione. Sono inoltre conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale) e MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 dicembre 2017 il 68% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

I ricavi di d'Amico International Shipping derivano principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, delle navi della Flotta tramite contratti *spot* e noleggi *time charter* per il trasporto marittimo di raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, anche in *time charter*, solitamente danno luogo a flussi di cassa più costanti e prevedibili rispetto a quelle impiegate nel mercato *spot*. I contratti *spot* offrono l'opportunità di massimizzare i ricavi del Gruppo DIS durante i periodi di incremento delle tariffe di mercato, sebbene possano generare margini di utile inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante i periodi di riduzione delle tariffe. Questo *mix* varia a seconda delle condizioni di mercato prevalenti e previste. Gli utili possono anche derivare dalla vendita delle navi della flotta.

DIS ritiene di possedere un solido marchio e di una consolidata reputazione sul mercato internazionale grazie alla sua lunga storia, e che tale reputazione sia importante per mantenere e potenziare i suoi rapporti di lungo periodo con i suoi partner e clienti esistenti, oltre che per instaurare rapporti con i nuovi clienti. I partner e clienti del Gruppo apprezzano la trasparenza e l'affidabilità che caratterizzano il Gruppo ed il modo in cui gestisce la sua attività dai tempi dalla sua fondazione. Affidabilità, trasparenza e attenzione alla qualità sono i cardini delle attività svolte e sono essenziali per il successo del Gruppo DIS.

La qualità della flotta di DIS viene preservata attraverso programmi di manutenzione pianificata, imponendo il rispetto di rigorosi *standard* sulle navi di proprietà e, per quanto riguarda le navi prese a noleggio, collaborando con proprietari che garantiscono tali elevati *standard* qualitativi.

Presenza globale di DIS

DIS è presente a Lussemburgo, Dublino (Irlanda), Londra (Regno Unito), Monte Carlo (Monaco), Singapore e Stamford, CT (USA). Queste sedi, ubicate nei principali centri marittimi di tutto il mondo, forniscono ai clienti di DIS accesso alla gamma completa dei servizi del Gruppo, promuovendone l'attività nella rispettiva area geografica. DIS ritiene che la propria presenza a livello internazionale consenta di soddisfare le esigenze dei suoi clienti internazionali in diverse aree geografiche e, al contempo, gli uffici rafforzano la riconoscibilità del marchio del Gruppo a livello mondiale. Inoltre, grazie ai diversi orari di apertura delle sedi ubicate in diversi fusi orari, DIS è in grado di monitorare continuamente le proprie attività e di assistere i propri clienti 24 ore al giorno.

Flotta

Al 31 dicembre 2017, il Gruppo DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 55,5 navi cisterna (31 dicembre 2016: 52,8). Le navi cisterna del Gruppo DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 tonnellate (Dwt).

Dal 2012, DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, delle quali 5 ancora in costruzione alla fine del 2017. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alla legislazione ambientale recente. Possono pertanto soddisfare gli elevati *standard* richiesti dai clienti petroliferi del Gruppo, oltre ad essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

La gestione di un'ampia flotta aumenta la capacità di produrre utili e le efficienze operative. Una flotta numerosa consolida la capacità del Gruppo di posizionare le navi in modo vantaggioso, traendone beneficio in termini di disponibilità e flessibilità di programmazione; si tratta di un elemento di forza che costituisce un vantaggio competitivo determinante quando si tratta di aggiudicarsi opportunità contrattuali per viaggi *spot*. In particolare, grazie alla consistenza della sua flotta dispone della flessibilità necessaria per sfruttare al meglio le condizioni favorevoli del mercato *spot* al fine di massimizzare gli utili e negoziare contratti vantaggiosi con i fornitori.

Le tabelle seguenti riportano informazioni sulla flotta di DIS in uso al 31 dicembre 2017.

Flotta LR1

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo Bianco	75,000	2017	Hyundai Mipo, South Korea	IMO II/III

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melissa	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Meryl	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melody ⁴	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melanie ⁵	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Meredith ⁵	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Megan ⁴	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Presence	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III

⁴ Navi di proprietà di GLENDIA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%) e noleggiate a d'Amico Tankers d.a.c.

⁵ Navi di proprietà di GLENDIA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%)

High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Scafo nudo con obbligo di acquisto				
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority ⁶	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
Navi noleggate a lungo termine con opzione d'acquisto				
High Adventurer	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Navi noleggate a lungo termine senza opzione d'acquisto				
Carina	47.962	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
High Efficiency ⁷	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Strength ⁷	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
Freja Hafnia	53.700	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
SW Southport I	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
SW Tropez	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Navi noleggate a breve termine				
High Sun ⁸	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
Silver Express	44.935	2009	Onomichi, Giappone	-
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
High Current	46.590	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Beam	46.646	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
Freja Baltic	47.548	2008	Onimichi Dockyard, Giappone	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-
Citrus Express	53.688	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-
Port Said	45.999	2003	STX, Corea del Sud	IMO II/III

Flotta Handysize

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Guangzhou	38.877	2006	Canton, Cina	IMO II
Cielo di Milano	40.081	2003	Shina Shipbuilding Co., Corea del Sud	IMO II
Navi noleggate a lungo termine senza opzione d'acquisto				
SW Cap Ferrat I	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Navi noleggate a breve termine				
Port Stewart	38.877	2003	Canton, Cina	-

⁶ Nave venduta da d'Amico Tankers d.a.c. nell'ottobre 2017 e ripresa a noleggio con contratto a scafo nudo per 5 anni

⁷ Nave di proprietà della *joint venture* DM Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e noleggate a d'Amico Tankers d.a.c.

⁸ Nave di proprietà di Eco Tankers Limited, in cui DIS detiene una partecipazione del 33%

Impiego della flotta e partnership

Al 31 dicembre 2017, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 55,5 navi: 1 LR1 (nave a "Lungo Raggio 1"), 12,5 MR (navi a "Medio Raggio") e quattro navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre 32 MR e sei navi *handysize* sono attualmente impiegate sul mercato *spot*. Inoltre il Gruppo impiega una parte della propria flotta tramite *joint venture*.

GLENDIA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto al 50% con il Gruppo Glencore. La *joint venture* è proprietaria di sei navi MR costruite tra agosto 2009 e febbraio 2011. Glenda International Shipping in questo momento noleggia tre navi a d'Amico Tankers Limited e tre navi al Gruppo Glencore.

DM Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi. La *joint venture* possiede due navi MR costruite rispettivamente a luglio e ottobre 2009, attualmente nolleggiate a d'Amico Tankers d.a.c.

Eco Tankers Limited, una *joint venture* con Venice Shipping Logistics S.p.A., nella quale il Gruppo d'Amico International Shipping S.A. detiene una partecipazione del 33%. La *joint venture* possiede una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt) "Eco design" costruita presso Hyundai-Vinashin Shipyard Co., Ltd e consegnata a maggio 2014. La nave è attualmente noleggiata a d'Amico Tankers d.a.c. Il Gruppo d'Amico è responsabile della gestione commerciale, tecnica e amministrativa della nave.

Il Gruppo d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico (d'Amico), *leader* mondiale nel trasporto marittimo con oltre 70 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Alla chiusura dell'esercizio il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà e a noleggio, di cui 55,5 fanno parte della flotta di DIS e operano nel mercato delle navi cisterna. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione sui mercati internazionali. Inoltre, può contare sulla competenza del Gruppo d'Amico, che fornisce a tutte le navi della d'Amico International Shipping supporto per i servizi di assistenza tecnica e per l'approvvigionamento di tutti i prodotti e i servizi relativi al controllo di qualità, alla sicurezza e alle esigenze tecniche, compresa la gestione degli equipaggi e delle polizze assicurative.

Il Gruppo d'Amico International Shipping opera tramite i propri uffici in Lussemburgo, Irlanda, Regno Unito, Monaco, Singapore e negli Stati Uniti. Al 31 dicembre 2017 il Gruppo impiegava 703 dipendenti come personale marittimo e 36 dipendenti come personale di terra.

Il settore delle navi cisterna

Le navi cisterna sono dotate di cisterne rivestite e trasportano principalmente una serie di raffinati, solitamente benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile e nafta. Le navi classificate “IMO II/III” possono anche trasportare prodotti chimici (*easy chemical*) e oli alimentari. La movimentazione via mare di prodotti petroliferi raffinati tra le diverse regioni geografiche del mondo è alimentata dagli squilibri tra domanda e offerta, causati principalmente dalla mancanza di risorse o di capacità di raffinazione nei paesi consumatori. Si verificano inoltre fenomeni di “arbitraggio”, che traggono vantaggio dalle differenze tra i diversi centri di raffinazione, sia in termini di prezzo che di domanda di raffinati specifici.

Nell’ambito di questo settore, d’Amico International Shipping opera principalmente nel segmento a Medio Raggio (MR), che include navi di tonnellaggio compreso tra 25.000 e 55.000 Tpl (Dwt). Questa specifica dimensione consente la massima flessibilità in termini di rotte commerciali e accesso ai porti. DIS ha inoltre una nave a Lungo Raggio 1 (LR1 – 75000 Tpl (Dwt)) già in uso e altre cinque attualmente in costruzione, la cui consegna è prevista tra la seconda metà del 2018 e primo trimestre 2019.

Classe della nave cisterna Tpl (Dwt)	Breve raggio (SR) (10.000 – 25.000)	Medio raggio (MR) (25.000 – 55.000)	Lungo raggio (LR) (55.000 – 120.000)
	Opera su mercati regionali specializzati	Accesso a un maggior numero di porti rispetto a navi di lungo raggio	Migliori economie di scala per viaggi a lungo raggio
	Incentrato principalmente sulla distribuzione	Migliori economie di scala su distanze medie e lunghe rispetto alle navi di piccole dimensioni	
Viaggi	Solo brevi	Brevi e lunghi	Brevi e lunghi
Flessibilità	Alta	Alta	Media (LR1) / Bassa (LR2)
Viaggi di Arbitraggio	No	Sì	Sì
% della flotta complessiva ⁹	21%	48%	31%



⁹ Fonte: Clarksons Research, al 1° gennaio 2018. La percentuale delle navi cisterna totali (4.605 navi) esclude le navi con cisterne in acciaio inossidabile.

Informazioni di natura non finanziaria

Responsabilità sociale d'impresa (RSI)

Una panoramica generale della strategia di RSI del Gruppo d'Amico

Negli ultimi anni d'Amico International Shipping, attraverso il Gruppo d'Amico, ha adottato una nuova strategia di Responsabilità sociale d'impresa che rispecchia il grado di conoscenza e consapevolezza da parte del Gruppo degli aspetti ambientali e sociali della propria attività. Soggetta ad un monitoraggio costante, questa strategia costituisce un'espressione di tutte le energie e le risorse che il Gruppo mette in atto per proteggere l'ambiente e aiutare chi ne ha necessità.

Il Gruppo d'Amico si impegna a rispettare le normative applicabili in vigore (anticipando quelle future) anche attraverso l'adozione di procedure operative, di sicurezza ed ambientali. Tale impegno costituisce l'obiettivo principale del Sistema di gestione integrata che gestisce in un quadro più ampio qualsiasi strategia e politica in materia di sicurezza, protezione e rispetto dell'ambiente, sicurezza del personale, qualità ed energia.

L'adozione di un Sistema di gestione integrata deriva dalla scelta del Gruppo d'Amico di dimostrare l'estrema importanza riservata alla qualità dei servizi prestati ai clienti, alla salute ed alla sicurezza sul posto di lavoro, all'efficienza energetica, alla conservazione ambientale ed alla responsabilità sociale, tramite l'adozione di *standard* e certificazioni internazionali riconosciuti. Il Sistema di gestione integrata, sviluppato secondo un approccio basato sui processi della Società, consente inoltre al Gruppo d'Amico di identificare, mantenere e migliorare un modello dinamico di gestione organizzativa. Un insieme di fattori quali il continuo monitoraggio, un'adeguata misurazione degli indicatori di *performance*, la scrupolosa esecuzione delle ispezioni interne, l'analisi approfondita dei dati raccolti e la rapida applicazione di misure correttive ed iniziative di miglioramento consentono il costante accrescimento della *performance* della Società in termini di sicurezza, soddisfazione della clientela e degli *stakeholders* e la tutela ambientale.

La flessibilità del Sistema di gestione integrata permette al Gruppo di garantire conformità alle numerose normative e legislazioni a livello nazionale ed internazionale. Tale sistema, che già rispetta il Codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM), è stato esteso in conformità ai seguenti *standard* internazionali: ISO 9001, 14001, 50001 e OHSAS 18001, corredato di una dichiarazione che conferma l'utilizzo della norma ISO 26000 quale documento di riferimento per l'integrazione della responsabilità sociale. La Società ha ricevuto il certificato Best 4 Plus del RINA, che attesta l'osservanza di tutti gli *standard* applicati.

Attraverso il Sistema di gestione integrata viene data giusta applicazione a tutte le procedure e le prassi in conformità alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006, che garantisce il rispetto dell'equipaggio dal punto di vista contrattuale, di salute e sicurezza.

Salute, sicurezza, qualità e ambiente (HSQE): un obiettivo che va oltre la conformità

Obiettivi di salute, sicurezza e qualità

d'Amico International Shipping, attraverso il Gruppo d'Amico, promuove la sicurezza a bordo ed il rispetto dell'ambiente, con l'obiettivo di eliminare incidenti quali incagli, incendi, collisioni e fuoriuscite di liquidi raffinati. A tal riguardo, la controllante di ultima istanza del Gruppo, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., fornisce la propria assistenza nella stipula delle coperture assicurative per la flotta e coordina il programma di gestione e autovalutazione delle navi cisterna (*Tanker Management and Self-Assessment* - TMSA) lanciato nel 2004 dall'OCIMF

(Oil Companies International Marine Forum), ed il sistema di gestione integrata di salute, sicurezza, qualità e ambiente (*Health, Safety, Quality and Environment* - HSQE) dal 2003.

Pur non essendo obbligatorio, il programma TMSA è raccomandato dalle principali compagnie petrolifere come strumento per incoraggiare gli operatori marittimi a misurare, valutare e migliorare i loro sistemi di gestione della sicurezza rispetto ad un elenco di indicatori chiave di *performance*. Il programma stabilisce inoltre alcune *best practices* per la risoluzione di problemi e per l'ottimizzazione della *performance* in materia di sicurezza e ambiente. È previsto l'utilizzo di strumenti elettronici di controllo e misurazione degli indicatori chiave di *performance* per diverse aree del sistema di gestione tecnica ed ogni sei mesi il programma TMSA viene analizzato. A tal riguardo, l'OCIMF ha rilasciato una nuova versione del TMSA, il TMSA 3, allo scopo di mantenere la sua importanza, riflettere i cambiamenti avvenuti nella legislazione e nelle *best practices*, incoraggiare un'interpretazione maggiormente unificata degli indicatori chiave di *performance* e degli orientamenti sulle *best practices*, nonché promuovere il continuo miglioramento.

In particolare il nuovo TMSA ha introdotto requisiti legislativi di settore aggiornati, tra cui le modifiche alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (*Manila Amendments*), il Codice polare e la Convenzione per la gestione delle acque di zavorra; ha rivisto elementi della Gestione ambientale ed energetica (precedentemente Gestione ambientale) integrando il documento informativo sull'efficienza energetica e la gestione del carburante (*Energy Efficiency and Fuel Management*) dell'OCIMF; ha aggiunto un nuovo elemento sulla Sicurezza marittima. d'Amico Società di Navigazione ha intrapreso ogni azione volta a consentire la migrazione al nuovo programma TMSA, obbligatorio dal 31 dicembre 2017.

La valutazione costituisce il punto di partenza per un piano di miglioramento continuo volto a raggiungere e garantire elevati *standard* di sicurezza e tutela ambientale.

Anche prima dell'introduzione del programma TMSA, DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha promosso procedure interne di gestione delle materie riguardanti salute, sicurezza, qualità e ambiente (HSQE), avvalendosi di un sistema di gestione integrata su tutte le navi in conformità con gli *standard* qualitativi e ambientali ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004 introdotti dall'Organizzazione internazionale per la normazione, come certificato dalla società di classificazione internazionale RINA S.p.A. (Registro Italiano Navale) nel 2003. L'ISO ha rilasciato nuove versioni di questi due *standard* (ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015) allo scopo di favorire una migliore armonizzazione dei vari requisiti previsti dalle norme. La conformità a questo nuovo Certificato è richiesta entro il mese di settembre 2018. Il Gruppo d'Amico intende iniziare la prossima revisione da parte del RINA nel mese di aprile 2018.

Al fine di promuovere la sicurezza degli equipaggi, il Sistema di gestione del Gruppo include anche la certificazione di conformità allo *standard* internazionale OHSAS 18001, volto a migliorare la salute e la sicurezza a bordo delle navi e in qualsiasi ambiente di lavoro. Il costante ricorso ad una valutazione dettagliata dei rischi, unitamente ad un'opportuna formazione del personale marittimo e di terra, permette di esaminare con precisione ogni situazione di pericolo e adottare misure preventive adeguate.

Questione ambientale – la qualità della flotta di DIS

Tutti i sistemi e le procedure descritti in precedenza hanno l'obiettivo di preservare l'ambiente marittimo. Il Gruppo è costantemente impegnato a promuovere un comportamento responsabile nei confronti dell'ambiente all'interno della sua forza lavoro. Per il Gruppo d'Amico la protezione e il rispetto dell'ambiente costituiscono una missione e fanno parte dei suoi valori d'impresa.

Oltre alle iniziative precedentemente descritte, con l'intento di perseguire un miglioramento continuo e raggiungere una maggiore affidabilità dei macchinari, è stato adottato un approccio di manutenzione predittiva (*condition-based maintenance* - CBM) attraverso l'utilizzo di strumenti e software specifici. In particolare, questo approccio è stato applicato ai turbocompressori del motore principale allo scopo di identificare guasti imminenti. Si tratta di un'applicazione che a sua volta favorirà un aumento dell'affidabilità delle attrezzature, la riduzione del costo delle avarie nonché un miglioramento della sicurezza dei lavoratori.

Infatti, ogni anno le navi cisterna di DIS devono superare i seguenti esami condotti da enti esterni:

- Ispezione e monitoraggio della conformità alle norme e ai regolamenti internazionali da parte dello stato di bandiera;
- Ispezioni delle navi straniere nei porti nazionali (c.d. *"port-state control"*), al fine di verificare che lo stato della nave e delle sue attrezzature sia conforme ai requisiti previsti dalle convenzioni internazionali e che la nave sia dotata di equipaggio e gestita nel rispetto di tali regole;
- Ispezioni (c.d. *"vetting inspection"*) da parte delle principali società operanti nel settore petrolifero ed energetico.

Sulla base di un contratto di gestione delle navi, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., la controllante di ultima istanza del Gruppo d'Amico, con la collaborazione e la supervisione di d'Amico Tankers d.a.c., è responsabile della gestione tecnica delle navi di proprietà e noleggate a scafo nudo dal Gruppo d'Amico International Shipping.

Le responsabilità del gestore delle navi includono lo svolgimento di interventi di manutenzione generale delle navi, garantendo conformità ai requisiti normativi e delle società di classificazione navale, la soddisfazione delle procedure di *"vetting"* applicate dalle principali compagnie petrolifere, la supervisione della manutenzione e promozione dell'efficienza delle navi, l'organizzazione e la supervisione degli interventi di bacino e delle riparazioni, l'acquisto di forniture e ricambi, la nomina di supervisori e consulenti tecnici.

Efficienza energetica e riduzione delle emissioni

Nel rispetto della norma ISO 14001 ed allo scopo di dimostrare il proprio impegno nel proteggere le persone e preservare l'ambiente, il Gruppo d'Amico misura ed analizza il consumo energetico delle proprie navi, facendo tesoro delle esperienze precedenti attraverso l'adempiendo delle linee guida e procedure generali, con l'obiettivo di migliorare *l'efficienza energetica ed al contempo ridurre le emissioni*.

L'aumento del risparmio energetico è uno dei modi più efficaci di proteggere l'ambiente. Il Piano di gestione dell'efficienza energetica delle navi (*Ship Energy Efficiency management Plan*), coerentemente agli orientamenti dell'IMO sull'efficienza delle navi, viene applicato alle navi del Gruppo fin dall'inizio del 2013 al fine di ottimizzare i processi operativi e migliorare la redditività tramite l'utilizzo efficiente delle risorse umane e dei beni della Società. Rappresenta una guida per tutto il personale del Gruppo DIS al fine di incrementare il risparmio energetico della propria flotta e dei processi operativi.

La dirigenza di DIS si impegna a:

- Incrementare il risparmio energetico;
- Ridurre le emissioni;
- Investire in tecnologie pulite, ad elevata efficienza energetica, ove finanziariamente sostenibile;
- Diminuire l'impatto ambientale derivante dal consumo energetico;
- Sensibilizzare il personale ed aumentare il suo impegno verso la riduzione del consumo energetico.

La *performance* viene analizzata nell'ambito della revisione annuale del Sistema di gestione integrata. In tale contesto, d'Amico Società di Navigazione ha inoltre ottenuto la certificazione ISO 50001, la norma internazionale che riconosce i sistemi di gestione volti a promuovere l'efficienza energetica.

L'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici (2015) dedicato alle emissioni dei gas serra, stabilisce un piano d'azione globale volto a mettere il mondo sulla giusta strada allo scopo di evitare pericolosi cambiamenti climatici e limitando il riscaldamento climatico ben al di sotto di 2 °C.

L'Unione Europea è stata la prima grande economia ad indicare, nel marzo 2015, il proprio contributo previsto al nuovo accordo e sta già adottando misure per realizzare il suo obiettivo di riduzione delle emissioni di almeno 40% entro il 2030.

In tale contesto, l'UE ha emesso il regolamento 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dalle navi durante viaggi tra i porti europei. A tal riguardo, d'Amico ha predisposto uno specifico Piano di monitoraggio e comunicazione per ogni nave ed una procedura per fornire tutti i dati necessari alle attività di monitoraggio e comunicazione. Il monitoraggio incomincerà a gennaio 2018. Alla fine dell'anno, tutti i dati saranno verificati ed inseriti in una relazione sulle emissioni di anidride carbonica che sarà presentata nel 2019 alla Commissione Europea, che rilascerà un certificato specifico per ogni nave.

Questo è un primo passo per comprendere il contributo che il settore marittimo può apportare alla riduzione delle emissioni globali.

Nel 2016 la direzione tecnica del Gruppo d'Amico ha rafforzato il monitoraggio della *performance* delle navi attraverso un *team* di risorse dedicato e tramite l'adozione di strumenti specifici a bordo (sensori e piattaforme di dati) integrati in software come BMT e RINA Ego. Questo contribuirà decisamente ad un'analisi più accurata delle prestazioni delle navi per ottimizzarne l'efficienza, il risparmio di carburante *bunker* e il taglio delle emissioni di gas nocivi.

Confronto del consumo di bunker e delle relative emissioni di gas, come CO₂, NO_x and SO_x, nell'atmosfera nel 2016 e nel 2017.

Totale bunker consumato per nave

Il consumo per nave nel 2017 è stato inferiore del 2,2% con rispetto a quello del 2016.

Mix di carburanti bunker consumato per nave

Nel 2017 le navi di proprietà di DIS hanno consumato il 2,7% in meno di Intermediate Fuel Oil (IFO) con un contenuto di zolfo superiore all'1%, con rispetto all'esercizio precedente. Inoltre, dal 2016 al 2017 le navi di DIS hanno consumato il 94% in meno di Marine Diesel Oil (MDO) con contenuto di zolfo superiore allo 0,1%, ed il 3% in più di MDO con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1%, evidenziando lo spostamento verso combustibili più puliti.

Emissione di diversi tipi di gas per nave

Nel 2017 è stata registrata una riduzione delle emissioni totali delle navi di proprietà di DIS rispetto all'esercizio precedente; in particolare le emissioni per nave sono diminuite del 2,2% per CO₂ e NO_x e del 2,5% per i SO_x.

Sistema di trattamento dell'acqua di zavorra

Lo scorso settembre è entrata in vigore la nuova Convenzione dell'IMO sulla gestione dell'acqua di zavorra. L'acqua di zavorra contiene diversi organismi, come flora e fauna marine e costiere provenienti da diverse regioni del mondo. Se raccolti in un luogo e rilasciati in un altro, alcuni organismi potrebbero sopravvivere e prosperare nel nuovo ambiente; tali specie non autoctone possono avere un grave impatto ecologico sull'ambiente che le riceve, sia in termini economici che di salute pubblica. Per prevenire il problema del rilascio di specie invasive dall'acqua di zavorra, nel 2004 l'IMO ha adottato la Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi.

Al fine di rispettare i requisiti della Convenzione, il Gruppo d'Amico ha predisposto piani, registri e procedure volti a guidare le navi non solo nel rispetto delle norme, ma anche e soprattutto per garantire la prevenzione di questo tipo di inquinamento.

Un Sistema di trattamento delle acque di zavorra dedicato è già stato installato su più dell'80% delle navi di proprietà della flotta, mentre l'installazione sulle navi rimanenti è prevista nei prossimi interventi in bacino; sono inoltre in atto misure specifiche di emergenza per prevenire e reagire ad eventuali guasti ed operazioni inappropriate.

Altri progetti a sostegno dell'ambiente

Tramite il Gruppo d'Amico, DIS supporta la protezione dell'ambiente marittimo dall'inquinamento e dallo sfruttamento eccessivo partecipando a vari progetti. DIS inoltre promuove costantemente il comportamento responsabile del proprio personale nei confronti dell'ambiente.

Allo scopo di promuovere e far crescere l'eredità marittima italiana, ivi compresa la sua attenzione per l'ambiente, da più di un decennio il Gruppo d'Amico sostiene l'Associazione Promotore Musei del Mare e della Navigazione Onlus; è inoltre molto attivo nel fornire un regolare sostegno al Museo oceanografico di Monaco attraverso la partecipazione a progetti volti a proteggere gli oceani e la relativa biodiversità, nonché a sensibilizzare il pubblico su argomenti inerenti il mare.

Il Gruppo d'Amico è inoltre partner dell'Istituto Italiano di Navigazione. Fondata nel 1959, questa organizzazione si considera il tramite tra le diverse istituzioni ed imprese allo scopo di promuovere lo sviluppo tecnico e scientifico della navigazione e del trasporto marittimo.

Impegno in ambito umanitario, educativo e culturale

Il Gruppo d'Amico è anche in prima linea nel sostenere progetti di solidarietà, di formazione e culturali nei paesi in cui opera.

Per il Gruppo d'Amico la solidarietà rappresenta un obbligo morale. Il Gruppo contribuisce a iniziative di beneficenza in tutto il mondo per fornire assistenza alle popolazioni e ai territori che più necessitano, dedicando un'attenzione particolare ai bambini. Inoltre il Gruppo d'Amico si è sempre impegnato a sostenere eventi a favore della protezione della vita umana e della ricerca scientifica, oltre a contribuire alla ricostruzione di paesi, villaggi e città colpiti da calamità naturali. Il Gruppo d'Amico è stato in prima linea nella ricostruzione di un piccolo villaggio in Giappone all'indomani dello tsunami del 2011 che colpì la costa nordorientale del paese. Più recentemente, il Gruppo d'Amico ha aiutato attivamente gli abitanti dei villaggi della provincia di Khanh Hoa in Vietnam, gravemente colpiti dal violento tifone "Damrey".

Il Gruppo ha inoltre lanciato "d'Amico Ishima Sea Jewels", un progetto volto a organizzare seminari e attività destinati alle mogli dei marinai di d'Amico allo scopo di promuovere la comprensione di argomenti legati alla

salute, alle finanze e al benessere. La maggior parte delle mogli dei marinai filippini che lavorano sulle navi di d'Amico rimane a casa per prendersi cura dell'intera famiglia, accudendo i figli in età scolare e gestendo il budget familiare mentre i mariti sono a bordo delle navi d'Amico.

Grazie al suo sostegno annuale all'organizzazione "Save the children", inoltre, il Gruppo d'Amico dà il proprio contributo a progetti incentrati su salute, istruzione e promozione che offrono un futuro migliore a molti bambini in tutto il mondo.

Inoltre il Gruppo d'Amico fornisce istruzione, sviluppo professionale e orientamento ai propri dipendenti e a studenti al di fuori del Gruppo, interessati ad una carriera nel settore marittimo. Finanziando vari progetti a diversi livelli d'istruzione, d'Amico contribuisce a gettare le basi per una carriera di successo all'interno e all'esterno dell'organizzazione.

In tale contesto, il Gruppo d'Amico contribuisce a plasmare il futuro del trasporto marittimo stringendo *partnership* con diverse istituzioni marittime e a livello nazionale e internazionale.

In particolare, il Gruppo d'Amico è uno dei soci fondatori dell'Istituto Tecnico Superiore (ITS) per la Mobilità Sostenibile - Fondazione G. Caboto, un istituto privato composto da organismi pubblici e privati, il cui scopo è promuovere la cultura tecnica e scientifica nella navigazione, per la formazione di personale tecnico specializzato impiegato anche sulle navi del Gruppo.

Recentemente il Gruppo d'Amico ha inoltre rafforzato la sua *partnership* con la Royal Institution of Naval Architects – l'associazione professionale britannica degli ingegneri navali fondata nel 1860 a Londra – e con il Dipartimento di Ingegneria navale dell'Università di Genova (DITEN), allo scopo di promuovere e favorire lo scambio di informazioni tecniche e scientifiche nella progettazione e nella costruzione navali. In tale contesto, più di dieci anni fa le tre organizzazioni hanno istituito lo "Student Naval Architect Award", assegnato alla migliore tesi di uno degli studenti. Ogni anno il Gruppo d'Amico offre anche una borsa di studio/lavoro a progetto allo studente più meritevole dell'Istituto IPE di Napoli, con l'intento di contribuire alla sua formazione professionale.

Inoltre d'Amico partecipa attivamente alla Connecticut Maritime Association, un'associazione di categoria senza scopo di lucro che rappresenta persone provenienti dall'intero settore dei trasporti marittimi e del commercio. Attraverso quest'associazione il Gruppo d'Amico supporta gli studenti che intendono entrare nel settore dei trasporti marittimi premiando i vincitori del CMA Essay Contest, che valuta scritti incentrati sul mercato marittimo presentati da studenti universitari.

Per mantenere un forte legame con i territori in cui opera, il Gruppo d'Amico ha sempre supportato eventi artistici e culturali in tutto il mondo. In questo modo il Gruppo intende anche diffondere la cultura italiana.

In tale contesto, nel 2015 il Gruppo d'Amico ha lanciato il progetto "The Owner's Cabin", un programma di residenza unico che invita gli artisti a bordo di una delle navi in viaggio intorno al mondo, consentendo loro di produrre opere ispirate all'ambiente del trasporto marittimo internazionale nel quale vengono immersi durante il viaggio sulle navi del Gruppo.

Risorse umane, questioni lavorative, rispetto dei diritti umani

Al 31 dicembre 2017 il Gruppo impiegava 703 dipendenti come personale marittimo e 36 dipendenti come personale di terra.

Nel 2017 il Gruppo ha confermato che una delle sue priorità strategiche consiste nello sviluppo del capitale umano dei suoi dipendenti, con la ferma convinzione che il loro contributo (a qualsiasi livello dell'organizzazione) costituisca il vero vantaggio competitivo che lo distingue sul mercato. Il Gruppo è consapevole che i profondi cambiamenti che influiscono sul presente e sul futuro di questo lavoro avranno un impatto considerevole sui posti di lavoro, sulle competenze e sui suoi sistemi retributivi.

Un'altra priorità strategica per il Gruppo è costituita dalla promozione della diversità e dell'inclusione. La complessità dei mercati in cui opera il Gruppo, e la portata mondiale delle sue attività, rendono tale obiettivo sia impegnativo che essenziale.

In tale contesto, l'investimento continuo nello sviluppo delle professionalità dei dipendenti riconosce il valore delle differenze, mentre l'inclusione viene promossa ogni giorno in ogni settore dell'organizzazione. Il Gruppo è infatti convinto che una cultura che promuove la diversità e l'inclusione rappresenti un fattore che favorisce l'eccellenza e il successo organizzativi, e che un lavoro di squadra fondato su dimensioni culturali poliedriche apporti un elevato valore alle organizzazioni. Per questo l'obiettivo principale nella strategia di gestione del personale consiste nel far sentire le persone apprezzate, rispettate e coinvolte nella Società, dando loro accesso a pari opportunità, senza limitarsi alla semplice conformità alle leggi in materia di pari opportunità lavorative o di non esclusione.

In tale contesto, il Gruppo DIS promuove una cultura basata su politiche e prassi volte a massimizzare e fidelizzare il talento, ad abbracciare l'uso della tecnologia e dell'innovazione, a migliorare il benessere dei dipendenti e a garantire la prevenzione di comportamenti illeciti. Il suo obiettivo è infatti quello di creare un ambiente di lavoro in cui ogni dipendente sia in grado di offrire un livello superiore di *performance*, mettendo anche a disposizione piani di equilibrio casa-lavoro che consentano a entrambi i generi di gestire le proprie esigenze familiari, ma incoraggiando al contempo le responsabilità professionali e la partecipazione lavorativa.

Questa priorità strategica è confermata anche dai cambiamenti nella composizione di genere e nazionalità del suo organico negli ultimi anni: il numero di nazionalità del personale di terra è aumentato considerevolmente, attestandosi a 14 alla fine del 2017. Analogamente è cresciuto anche il numero di donne impiegate nell'organico, che risulta in un ambiente di lavoro più equilibrato.

Per quanto concerne l'investimento nel personale, attraverso i programmi di corporate *leadership* destinati sia al personale di terra che marittimo, il Gruppo cerca di incoraggiare la produttività, la collaborazione, il coinvolgimento e l'assunzione di responsabilità dei propri dipendenti. La maggior parte delle ore di formazione erogate è stata incentrata sul consolidamento delle capacità gestionali e delle competenze tecniche chiave.

Viene prestata un'attenzione continua alla fidelizzazione e allo sviluppo del personale che il Gruppo ritiene fondamentale per la gestione della flotta, con un tasso medio complessivo di mantenimento del posto di lavoro pari al 98,4% nel 2017.

La gestione della *performance* del personale continua a rappresentare un processo essenziale per la valutazione delle prestazioni del personale, per la gestione del talento e per la definizione del sistema di incentivi del Gruppo, ed è stato recentemente rivisto allo scopo di allinearli con le *best practices* più recenti.

Per quanto concerne il sistema di incentivazione, il Gruppo ha confermato il Piano di *stock option*, il cui scopo è incrementare l'allineamento degli interessi dei dipendenti coinvolti nel piano ("Beneficiari") e dei suoi Azionisti. Il piano promuove la creazione di valore a medio-lungo termine tramite la definizione di vari obiettivi legati anche all'andamento della quotazione del titolo della Società.

Le dimensioni e la complessità del Gruppo e le sfide poste dal settore in cui opera impongono l'utilizzo di diversi canali di comunicazione per promuovere l'immagine del Gruppo ed aumentare la conoscenza del suo ruolo e dei suoi obiettivi.

Il personale di bordo riveste un ruolo fondamentale per garantire l'utilizzo sicuro ed efficiente della flotta. La politica attuata dal Gruppo in relazione agli equipaggi, che si avvale di anni di esperienza nel settore, è volta alla promozione della sicurezza a bordo e della tutela dell'ambiente anche attraverso l'efficienza e l'affidabilità degli equipaggi.

Il programma di reclutamento del Gruppo ambisce a consolidare ulteriormente la sua presenza a Mumbai. Il mercato indiano ha un'esperienza comprovata nel fornire marinai altamente professionali e competenti con conoscenza della lingua inglese. Il Gruppo ha inoltre stretto un'importante *partnership* a Manila che consente di mantenere una forte presenza sul mercato filippino.

Inoltre, negli ultimi mesi del 2016 è stato avviato un nuovo progetto il cui scopo è promuovere la comunicazione, la *leadership* e il lavoro di squadra a bordo delle navi. Le sfide poste dalla concorrenza impongono di incrementare costantemente la produttività e di sviluppare il *know-how* più all'avanguardia.

La filosofia degli "ufficiali cresciuti internamente" costituisce un aspetto fondamentale della strategia di sviluppo del personale. In tale contesto, il Gruppo d'Amico mette in campo piani personalizzati di sviluppo e gestione della carriera, che vengono costantemente monitorati ed aggiornati. Il punto di partenza è la strategia per i cadetti che sorregge la strategia globale relativa all'organico; a tal riguardo il Gruppo d'Amico sceglie di collaborare con istituti nautici per l'istruzione dei suoi cadetti, che potrebbero diventare i futuri ufficiali della propria flotta. Uno di questi istituti è l'ITS per la Mobilità Sostenibile - G. Caboto, dedicato alla formazione di personale tecnico specializzato.

Rischio operativo

Rischi tecnici e operativi

Il Gruppo è esposto a rischi operativi derivanti dai costi variabili dell'attività delle navi. Le principali aree di rischio operativo riguardano i costi per equipaggi, carburanti (*bunker*), interventi di bacino e riparazioni, nonché assicurazioni. La gestione del rischio del Gruppo prevede le seguenti politiche:

(i) la selezione degli equipaggi viene gestita con il supporto del Gruppo d'Amico, in modo da realizzare sinergie ed economie di scala, consentendo a DIS di avvalersi della competenza di d'Amico in questo ambito (incluso una scuola di formazione ed una società specializzata in questo servizio), sempre con l'intento di creare equipaggi di elevata qualità, controllando al contempo i costi. La divisione Sicurezza e Qualità (SQE) si dedica a garantire che le navi ed il loro personale operino nel pieno rispetto dei requisiti esterni, come quelli imposti dalle principali compagnie petrolifere;

(ii) il bunkeraggio è gestito da DIS con il supporto di una società del Gruppo d'Amico (Rudder S.A.M.), che ha una profonda conoscenza del mercato, allo scopo di ridurre i costi, gli scostamenti ed i problemi qualitativi;

(iii) interventi di bacino e riparazioni – la gestione degli interventi di bacino e delle riparazioni è coordinata dal Gruppo d'Amico, consentendo di raggiungere economie di scala e di avvalersi di un adeguato valore di riferimento per il costo e la qualità di tali servizi. Anche la politica del Gruppo che prevede il controllo di una flotta giovane, contribuisce a minimizzare tali rischi;

(iv) il piano assicurativo di DIS prevede la copertura di un ampio ventaglio di rischi che potrebbero sorgere dalla proprietà e dalla gestione delle navi e che potrebbero esporre il Gruppo a perdite di tipo finanziario. Con rispetto all'operatività delle navi ed al trasporto di merci, la copertura include i rischi di infortuni, danno ambientale e inquinamento, danni e responsabilità nei confronti di terzi, danneggiamento degli scafi e dei motori, perdita totale, rischi di guerra e pirateria;

(v) il rischio di pirateria rappresenta un problema serio nel Golfo di Aden, nell'Oceano Indiano e nella zona economica del Golfo di Guinea a nord della latitudine 3 nord (inclusi Nigeria, Togo e Benin). A tal riguardo DIS ha adottato misure volte a: (a) ridurre al minimo il rischio durante il transito nell'area del Golfo di Aden per promuovere una navigazione più sicura; (b) verificare l'adeguatezza delle polizze assicurative attualmente in essere per garantire che tali rischi risultino opportunamente coperti. Un'analisi dettagliata della situazione ha consentito al Gruppo DIS, insieme al Gruppo d'Amico, di redigere le linee guida a cui ogni nave deve attenersi quando si trova nella zona a rischio. Inoltre, per ottenere il maggior numero possibile di informazioni e per mantenersi aggiornato su tutte le problematiche sorte, il Gruppo d'Amico monitora periodicamente i siti internet dedicati alle questioni sulla pirateria. Per quanto riguarda la copertura assicurativa, basandosi su una valutazione dei rischi, il Gruppo DIS ha accertato che i principali rischi legati alla pirateria sono adeguatamente coperti tramite: (a) assicurazione per perdita del noleggio, che copre la Società per la perdita di reddito risultante da danni fisici alla nave causati da attacchi di pirateria (*rischio coperto dalla polizza Hull & Machinery (scafo e macchine)*); (b) assicurazione per rapimento e riscatto, che copre i rischi di rapimento, detenzione illegale, dirottamento; (c) assicurazione per perdita del noleggio a causa di pirateria, che copre il pagamento del noleggio durante il periodo di detenzione da parte dei pirati; (d) responsabilità civile di terzi, inclusa nella copertura P&I.

Prevenzione della corruzione

Il Gruppo è esposto al rischio di frode derivante dall'importanza dei volumi e dei valori delle operazioni effettuate. Per ridurre al minimo questo rischio, DIS e d'Amico Tankers d.a.c. hanno adottato la seguente politica di gestione del rischio:

(i) Limitazione di poteri e deleghe fissata per qualsiasi persona fisica (ad es. procure limitate nell'oggetto, limite d'importo sulle operazioni);

(ii) Controlli sui poteri di firma bancaria (ad es. principio del doppio controllo per operazioni specifiche);

(iii) Controlli sulle gare d'appalto, compresa la conduzione di *due diligence* di nuovi agenti, partner in *joint venture* e fornitori chiave prima della firma del contratto;

(iv) Valutazione dei rischi prima di entrare in un nuovo Paese;

(v) Monitoraggio della conformità alle norme in materia di viaggio, vitto, alloggio ed intrattenimento;

(vi) Comunicazione interna regolare in materia di conformità, progressi e formazione;

(vii) Supervisione congiunta della funzione di Audit Interno, del Comitato di Controllo e Rischi, del direttore di Controllo e Rischi, del dirigente incaricato della predisposizione dei bilanci della Società e del Comitato di Supervisione;

(viii) Impegno della dirigenza a tutti i livelli;

(ix) Adozione del Codice Etico (il "Codice") che include le principali norme di buona condotta volte a ridurre e prevenire in modo rilevante il rischio di commissione di diversi tipi di reati, compresa la frode. Il 7 maggio 2014 il Consiglio di Amministrazione di DIS ha approvato una versione aggiornata del Codice in seguito alla revisione svolta dal Comitato di Controllo e Rischi. La Società ha deciso di adottare i principali principi etici della sua controllante di ultima istanza, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., adattandoli in modo che fossero in linea con la legislazione lussemburghese applicabile.

(x) in virtù della propria quotazione su Borsa Italiana nel segmento STAR, d'Amico International Shipping S.A. (la Società), adempie al D.Lgs. 8 giugno 2001, n. 231 (il "Decreto 231/2001"), che ha introdotto la responsabilità amministrativa degli enti in caso di reati commessi da soggetti che agiscono per conto della società, quali rappresentanti, dirigenti, amministratori, subordinati e persone che – anche *de facto* – svolgono attività di gestione o controllo. Il Decreto 231/2001 prevede che gli enti siano ritenuti responsabili di un elenco specifico di illeciti commessi – o anche tentati – nell'interesse o a vantaggio della società.

Gli enti non saranno considerati responsabili se la persona ha commesso il reato esclusivamente nell'interesse esclusivo proprio o di terzi (non legati alla Società).

Inoltre, l'ente non risponde se prova che l'organo dirigente ha attuato ed efficacemente attuato – prima della commissione del fatto – un programma di conformità ("Modello organizzativo di gestione e controllo" o "Modello 231") volto ad elaborare un sistema organico e strutturato di procedure, norme e controlli da attuare sia preventivamente (*ex ante*) che successivamente (*ex post*), al fine di ridurre e prevenire il rischio di commissione degli illeciti di cui al Decreto 231/2001.

La Società deve aver nominato un organismo di supervisione interna ("Comitato di Supervisione") con la funzione di monitorare l'efficace attuazione del Modello 231 e il suo costante aggiornamento. Perché la responsabilità amministrativa sia esclusa, occorre dimostrare che detto Comitato di Supervisione non ometta di esercitare il proprio dovere di vigilanza.

Al fine di essere considerato attuato in maniera efficace, il Modello 231 deve:

- indicare specificamente le aree di rischio;
- individuare procedure specifiche riguardanti il processo decisionale del Comitato di Supervisione e l'attuazione delle sue decisioni;
- prevedere un'adeguata gestione finanziaria, per impedire la commissione di reati finanziari;
- prevedere uno specifico obbligo di informazione nei confronti del Comitato di Supervisione in caso di violazione del Modello 231;
- prevedere sanzioni disciplinari.

La responsabilità sarà altresì esclusa qualora il reato sia stato commesso da una persona fisica con l'intento fraudolento di eludere il Modello 231.

Il Modello 231 deve identificare le attività nel cui ambito possono essere commessi i reati elencati (di seguito "Aree di rischio"), identificando adeguate procedure volte a prevenire i reati citati, ivi compreso il dovere in capo ad ogni divisione della Società di segnalare violazioni e fornire informazioni rilevanti al Comitato di Supervisione. Sono richieste anche sanzioni disciplinari, in modo da punire ogni violazione delle procedure.

In conformità alle disposizioni del Decreto 231/2001, nella sua riunione del 12 marzo 2008 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha adottato il Modello 231 (successivamente modificato il 30 luglio 2015 e il 2 marzo 2017) e ha istituito un Comitato di Supervisione. Inoltre la Società attua un miglioramento

costante di specifiche attività di controllo (Quadro COSO) finalizzate a prevenire la commissione di reati, ed ha recentemente deciso di rendere pubblico sul suo sito *web* l'account e-mail del Comitato di Supervisione come canale diretto da utilizzare per le segnalazioni di violazioni.

Corporate Governance e assetto proprietario

L'organizzazione e il governo della Società sono conformi alle leggi e alle normative in materia societaria applicabili in Lussemburgo e, per quanto possibile, alle raccomandazioni del Codice di autodisciplina di Borsa Italiana (consultabile sul sito *web* di Borsa Italiana all'indirizzo

<https://it.damicointernationalshipping.com/media/6510/relazione-2016-sulla-corporate-governance-e-gli-assetti-proprietari.pdf>),

non essendo tenuta al rispetto del regime di *corporate governance* della Borsa del Lussemburgo. Inoltre, essendo costituita in Lussemburgo e quotata sulla borsa italiana, la Società è soggetta agli obblighi di trasparenza stabiliti dai regolamenti europei direttamente applicabili di volta in volta, dalla legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, e successive modifiche, nonché a quelli previsti dalle leggi e normative italiane in vigore nello specifico momento.

Conformemente all'articolo 123-bis del D.Lgs. 58/98 ed in linea con le raccomandazioni del Codice di autodisciplina di Borsa Italiana, la Società fornisce un'informativa completa del proprio assetto proprietario e del sistema di governo societario al 31 dicembre 2017 nella Relazione sulla *Corporate Governance* e sull'assetto proprietario 2017 (la "Relazione"). Un paragrafo specifico della Relazione è dedicato alla legislazione applicabile alla Società in materia di offerte pubbliche di acquisto che include, *inter alia*, tutte le informazioni richieste dall'articolo 11 della legge lussemburghese del 19 maggio 2006, e successive modifiche e/o integrazioni, che recepisce la direttiva 2004/25/CE del 21 aprile 2004 concernente le offerte pubbliche di acquisto (la "Legge sulle acquisizioni"). La relazione è liberamente consultabile presso la sede legale della Società e sul suo sito *web* (www.damicointernationalshipping.com) nella sezione *Corporate Governance*, ove sono contenuti altri documenti concernenti il Sistema di *Corporate Governance* della Società. È inoltre depositata presso Borsa Italiana S.p.A. e, tramite il sistema eMarketSDIR/ eMarketSTORAGE, presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) e la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. in veste di Meccanismo ufficialmente nominato per l'archiviazione centralizzata delle informazioni regolamentate (di seguito, l'"OAM").

¹⁰ La Società rientra nella sfera di applicazione della Legge sulle acquisizioni. In applicazione dell'articolo 4, comma 2, punto b) di queste, e ai sensi dell'articolo 101-ter del TUF, l'autorità competente per vigilare su un'offerta di acquisizione delle azioni della Società sarà l'autorità di vigilanza italiana, la CONSOB. Il diritto italiano è il diritto applicabile per quanto concerne (i) il prezzo dell'offerta; (ii) la procedura dell'offerta e, in particolare, le informazioni sulla decisione degli offerenti di fare un'offerta; (iii) il contenuto del documento di offerta; e (iv) la pubblicizzazione dell'offerta. L'autorità di vigilanza lussemburghese, la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), sarà invece competente (e sarà applicabile il diritto lussemburghese) conformemente alla Legge sulle acquisizioni e la circolare della CSSF n. 06/258 in relazione a questioni riguardanti le informazioni da fornire ai dipendenti della Società e a questioni relative al diritto societario, in particolare la percentuale di diritti di voto che conferisce il controllo e qualsiasi deroga dall'obbligo di lanciare un'offerta, nonché le condizioni in base alle quali il Consiglio di Amministrazione ha facoltà di intraprendere qualsiasi azione che potrebbe contrastare con gli obiettivi dell'offerta.

La Società è inoltre assoggettata alla legge del Lussemburgo del 21 luglio 2012 sullo squeeze-out e il sell-out dei titoli delle società ammessi alla negoziazione su un mercato regolamentato o che sono stati soggetti ad un'offerta pubblica, e alla circolare della CSSF n. 12/545 se qualsiasi persona fisica o giuridica, agendo da sola o di concerto con un'altra, diventa proprietaria direttamente o indirettamente di un numero di Azioni rappresentative di almeno il 95% del capitale sociale con diritto di voto e del 95% dei diritti di voto della Società.

Lo statuto non fa alcun riferimento alla procedura di offerta di acquisizione, pertanto si ritiene direttamente e integralmente applicabile la Legge sulle acquisizioni, che stabilisce che:

- gli azionisti della Società hanno facoltà di deliberare, anche prima che un'offerta di acquisizione sia stata resa pubblica, di imporre al Consiglio di Amministrazione di sottoporre alla loro previa approvazione l'adozione di qualsiasi azione difensiva da parte del Consiglio di Amministrazione che potrebbe contrastare con gli obiettivi dell'offerta di acquisizione. In assenza di tale delibera, se del caso, il Consiglio di Amministrazione può essere libero di adottare azioni difensive senza la previa approvazione degli azionisti (misure difensive);
- gli azionisti della Società hanno facoltà di deliberare che qualsiasi vincolo alla cessione applicabile ai propri titoli, nonché qualsiasi vincolo ai diritti di voto e/o a qualsiasi diritto di voto eccezionale cessi di essere applicabile ad un'offerta di acquisizione (regola di neutralizzazione).

Informazioni per gli azionisti

Investor Relations

Il *team* di Investor Relations di d'Amico International Shipping conduce un programma strutturato volto a promuovere il dialogo costante con gli investitori istituzionali, gli azionisti ed i mercati per garantire la diffusione sistematica di informazioni esaustive, complete e puntuali sulle proprie attività, in conformità ai requisiti di legge e sulla base degli *standard* di *corporate governance* e delle raccomandazioni delle organizzazioni competenti, vincolata esclusivamente dai limiti imposti dalla riservatezza di talune informazioni.

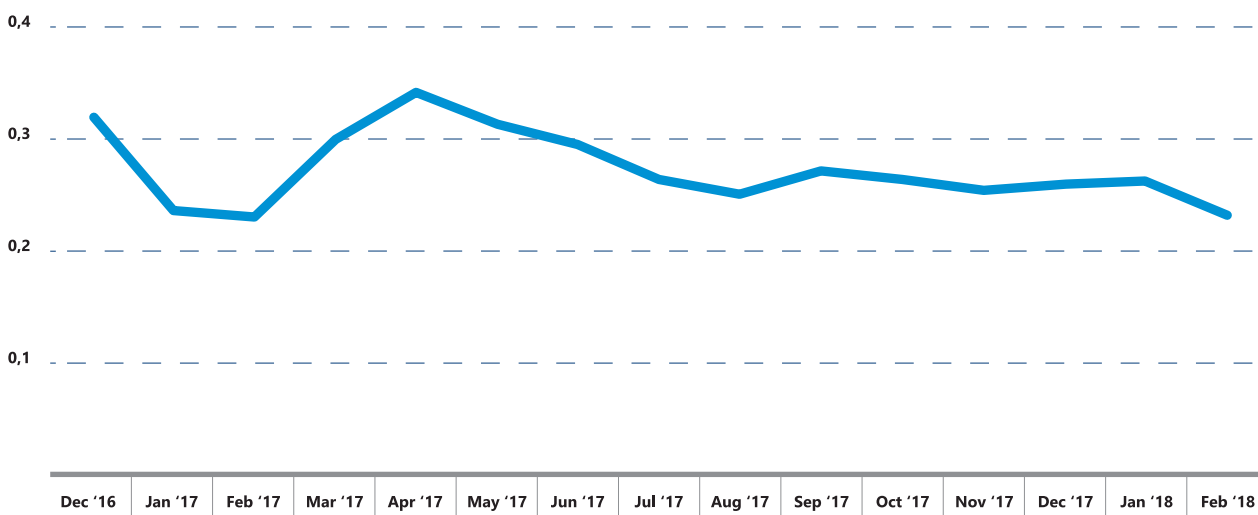
I risultati finanziari sono stati presentati a cadenza trimestrale in occasione di teleconferenze pubbliche, accessibili anche attraverso il sito *web* di Investor Relations del Gruppo. Durante il 2017 il *team* di Investor Relations è rimasto costantemente in contatto con la comunità finanziaria discutendo al riguardo della *performance* e dei risultati di DIS tramite incontri, teleconferenze, presentazioni durante *broker conference* e la partecipazione ad eventi pertinenti, organizzati da Borsa Italiana (segmento STAR). La partecipazione a *roadshow* con azionisti ed investitori si è concentrata principalmente sui principali centri finanziari, e sono stati organizzati incontri con investitori che si ritiene avessero un interesse preciso ad investire nella nostra società, tenendo conto della nostra capitalizzazione di mercato, della valutazione azionaria, del settore di attività e della natura ciclica della nostra impresa.

Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito *web* istituzionale del Gruppo <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>. La sezione Investor Relations riporta informazioni azionarie, dati finanziari storici, comunicati stampa, presentazioni istituzionali, pubblicazioni periodiche e copertura degli analisti.

Gli azionisti di d'Amico International Shipping possono inoltre contattare: ir@damicointernationalshipping.com.

Andamento della quotazione del titolo

Il capitale sociale di d'Amico International Shipping S.A. è composto da 653,215,318 azioni ordinarie quotate su Borsa Italiana S.p.A. nel segmento STAR.



Nel corso del 2017 il prezzo delle azioni DIS è sceso del 19%, chiudendo l'anno a €0,259 rispetto a €0,319 alla fine del 2016. La capitalizzazione di mercato delle azioni della Società era pari a 167,0 milioni di euro a fine 2017. I volumi medi giornalieri trattati durante l'anno sono stati di 1,6 milioni di azioni.

Calendario Finanziario

Di seguito è riportato il calendario finanziario della Società per il 2018:

Bilancio annuale 2017	Marzo	Giovedì 1
Assemblea annuale degli azionisti	Aprile	Mercoledì 18
Primo resoconto intermedio di gestione 2018	Maggio	Giovedì 3
Relazione finanziaria semestrale 2018	Luglio	Martedì 31
Terzo resoconto intermedio di gestione 2018	Novembre	Giovedì 8



Indicatori Alternativi di *Performance* (IAP)

Unitamente agli indicatori in gran parte direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il *management* di DIS utilizza regolarmente gli indicatori alternativi di *performance* perché forniscono utili informazioni aggiuntive per i lettori del Bilancio, indicando la *performance* dell'impresa nel corso del periodo e colmando le lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono ulteriori indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la *performance* aziendale passata e futura, i flussi di cassa, relativamente agli indicatori finanziari definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria e dei principi contabili (IFRS) del Gruppo; per questo motivo potrebbero non essere comparabili con altri indicatori aventi denominazioni simili utilizzati da altre imprese e non costituiscono indicatori previsti dagli IFRS o dai GAAP, pertanto non dovrebbero essere considerati sostitutivi rispetto alle informazioni riportate nel bilancio del Gruppo. Nella sezione seguente sono riportate le definizioni date dal Gruppo agli IAP utilizzati:

IAP FINANZIARI (basati sui dati di bilancio o tratti dagli stessi)

Ricavi base time charter

Costituiscono uno *standard* nel settore dei trasporti marittimi; consentono di confrontare i ricavi di nolo netti in base alla durata del viaggio, non influenzati dal fatto che le navi siano state impiegate in noleggi *spot*, noleggi a viaggio o Contratti di nolo (si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari). Come indicato nel Conto economico del bilancio, corrispondono alla differenza tra ricavi (di viaggio) e i costi diretti di viaggio.

EBITDA e margine di EBITDA

Il risultato operativo lordo / EBITDA è definito come risultato del periodo al lordo dell'impatto delle imposte, degli interessi, della quota di competenza del Gruppo dei risultati da *joint venture* ed imprese collegate e degli ammortamenti. Equivale all'utile operativo lordo, che indica i ricavi di vendita del Gruppo al netto del costo dei servizi di trasporto prestati. Il margine di EBITDA è definito come l'EBITDA diviso per i ricavi base *time charter* (come descritti sopra). DIS ritiene che l'EBITDA e il margine di EBITDA siano utili indicatori aggiuntivi utilizzabili dagli investitori per valutare i risultati operativi del Gruppo.

EBIT e margine di EBIT

Il risultato operativo / EBIT è definito come risultato del periodo al lordo dell'impatto delle imposte, degli interessi e della quota di competenza del Gruppo dei risultati da *joint venture* ed imprese collegate. Equivale all'utile operativo netto ed il Gruppo lo utilizza per monitorare il proprio rendimento, al netto di spese operative e del costo di utilizzo delle immobilizzazioni materiali. Il margine di EBIT è definito come utile operativo in termini di percentuale sui ricavi base *time charter* e per DIS rappresenta un indice adatto a illustrare il contributo dei ricavi base *time charter* nella copertura dei costi fissi e variabili.

Investimenti lordi (CapEx)

Indica la spesa in conto capitale lorda, ossia la spesa per l'acquisto di immobilizzazioni, nonché le spese capitalizzate a seguito delle manutenzioni intermedie o speciali sulle navi del Gruppo, o degli investimenti per le migliorie alle navi, come indicato alla voce "Acquisto di immobilizzazioni" nel prospetto riportante i Flussi di cassa da attività di investimento; fornisce un'indicazione della pianificazione strategica (espansione) del Gruppo (settore ad elevata intensità di capitale).

Indebitamento netto

Comprende i finanziamenti bancari ed altre passività finanziarie, al netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e delle attività finanziarie liquide o degli investimenti a breve termine disponibili a far fronte a tali voci di debito. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia rilevante per gli investitori in quanto indicatore della situazione debitoria complessiva della società, qualificando il livello assoluto di finanziamento esterno dell'impresa. La relativa tabella nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione riconcilia il debito netto con le voci di stato patrimoniale pertinenti.

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

Numero teorico di giorni in cui una nave è disponibile per la navigazione in un certo periodo. Fornisce un'indicazione della disponibilità di una nave a produrre utili del Gruppo durante un periodo, tenendo conto della data di consegna e di riconsegna delle navi appartenenti alla flotta.

Percentuale di copertura

Rapporto che indica quanti giorni-nave disponibili sono già coperti da contratti a tariffa fissa (contratti *time charter* o contratti di nolo). Fornisce un'indicazione dell'esposizione del Gruppo alla variabilità del mercato dei noli in un determinato periodo.

Noleggio spot o noleggio giornaliero a viaggio

Il noleggio *spot* giornaliero si riferisce ai ricavi base time-charter generati dall'impiego delle navi di DIS sul mercato *spot* (o su base viaggio) mentre il noleggio giornaliero si riferisce ai ricavi base time-charter giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS attraverso contratti di tipo Time-charter.

Off-hire

Indica il periodo in cui una nave non è in grado di svolgere i servizi richiesti ai sensi di un contratto *time charter*. I periodi *off-hire* possono includere i giorni trascorsi in riparazione, in interventi di bacino (*drydock*) ed ispezioni, sia programmati che non programmati. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base *time charter* tra i diversi periodi.

Ricavi base time charter giornalieri

È un indicatore dei ricavi giornalieri medi di una nave durante un viaggio. Il metodo di calcolo dei ricavi base *time charter* giornalieri applicato da DIS è coerente con gli *standard* di settore ed è stabilito dividendo i ricavi di viaggio (al netto delle spese di viaggio) per i giorni di noleggio del periodo di tempo in oggetto. I ricavi base *time charter* giornalieri costituiscono un indicatore di *performance standard* nel settore dei trasporti marittimi, utilizzato principalmente per comparare le variazioni della *performance* di una società di trasporto tra un periodo e l'altro non essendo influenzati dalle variazioni nel *mix* di contratti di noleggio (ovvero noleggi *spot*, noleggi *time charter* e contratti di nolo) attraverso i quali le navi sono impiegate. Consente di confrontare la *performance* del Gruppo con le controparti di settore e con i valori di riferimento del mercato.

Numero medio di navi

Il numero medio di navi in un periodo è pari alla somma dei giorni-nave disponibili totali in quel periodo per ciascuna nave e la partecipazione del Gruppo (diretta o indiretta) in tale nave, divisa per il numero di giorni solari in detto periodo. Fornisce un'indicazione delle dimensioni della flotta e degli utili potenziali che possono essere prodotti dal Gruppo in un determinato periodo.

GLOSSARIO

Noleggio a scafo nudo

Indica il noleggio di una nave tramite il quale al proprietario viene generalmente corrisposto un importo fisso per il noleggio durante un arco di tempo, nel quale il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, compreso l'equipaggio, e pertanto anche delle spese operative. Un noleggio a scafo nudo è noto anche come *demise charter* o *time charter* con *demise*.

Noleggio

Indica il noleggio di una nave per un periodo di tempo specifico o per un trasporto merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il contratto per un noleggio è comunemente chiamato contratto di noleggio.

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

Indica il contratto tra un proprietario e un noleggiatore, che impone al primo la fornitura di una nave per trasportare quantità specifiche di merci, ad una tariffa fissa, durante un periodo di tempo determinato, ma senza la designazione di navi o programmi di viaggio specifici, lasciando così al proprietario una maggiore flessibilità operativa.

Proprietario conduttore

La società che gestisce una nave controllandola attraverso un contratto *time charter* o un noleggio a scafo nudo.

Contratti a tariffa fissa

Per DIS ci si riferisce normalmente a ricavi generati attraverso Contratti *time charter* o Contratti di nolo. Si vedano le rispettive definizioni negli IAP non finanziari in questa sezione. Anche i noleggi a scafo nudo sono generalmente contratti a tariffa fissa, ma attraverso questo tipo di contratto le navi sono tipicamente controllate da DIS piuttosto che impiegate.

Noleggio a viaggio

È un tipo di contratto mediante il quale ad un proprietario - o ad un proprietario conduttore - di nave viene corrisposto il nolo in base allo spostamento di merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il proprietario conduttore è responsabile del sostenimento delle spese inerenti la nave, sia operative che le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico.

Time charter

È un tipo di contratto mediante il quale al proprietario o al proprietario conduttore della nave viene corrisposto un importo giornaliero per un periodo di tempo specifico (un contratto a tariffa fissa). Con questo tipo di contratto il noleggiatore è responsabile del pagamento delle spese di viaggio e dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2017

Nel "Global Economic outlook" del gennaio 2018, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha annunciato il progressivo rafforzamento dell'attività economica mondiale. E' prevista una crescita della produzione globale del 3,7% nel 2017, 0,1 punti percentuali più rapida rispetto a quanto proiettato in autunno e mezzo punto percentuale in più rispetto al 2016. L'accelerazione della crescita è avvenuta su ampia scala, con notevoli sorprese positive in Europa e in Asia. Le previsioni di crescita economica globale per il 2018 e il 2019 sono state riviste al rialzo di 0,2 punti percentuali, attestandosi al 3,9% per entrambi gli anni. La revisione riflette il crescente slancio della crescita globale e l'impatto previsto della recente approvazione delle modifiche alla politica fiscale statunitense.

Nel 2017 le tariffe delle navi cisterna sono state depresse dalle alte scorte di prodotti raffinati, da una ridotta attività di trading e da interruzioni nella fornitura di raffinati nell'Atlantico durante la stagione degli uragani.

Le scorte commerciali di raffinati dell'OCSE hanno segnato una flessione di ben 52 milioni di barili nel quarto trimestre, toccando 1,42 miliardi di barili. Dopo il picco di 1,58 miliardi di barili nell'agosto 2016, le scorte hanno subito una riduzione sorprendente di 160 milioni di barili (10%), attestandosi a fine esercizio solo lievemente al di sopra della media quinquennale.

Nel quarto trimestre 2017, invece di assistere al consueto rallentamento stagionale, i volumi di raffinati sono saliti fino a un nuovo record di 81,5 milioni di barili giornalieri, segnando la più importante crescita su base annua dal terzo trimestre 2015. I volumi di raffinati di dicembre, che probabilmente si confermeranno i più alti di sempre, dovrebbero essere cresciuti di 2 milioni di barili da settembre. Tale espansione nei volumi raffinati deriva principalmente da tre fonti: Stati Uniti, Cina e India. Negli Stati Uniti, i volumi raffinati si sono ripresi dalle interruzioni del terzo trimestre 2017, tornando a superare 17 milioni di barili al giorno a dicembre, mentre sono calati nel resto del bacino Atlantico, con la restante crescita netta proveniente da est di Suez. La produzione cinese ha toccato un nuovo record a novembre, con volumi appena inferiori a 12 milioni di barili al giorno grazie all'aumento della capacità di raffinazione, per poi scendere come previsto a 11,5 milioni di barili al giorno nel mese di dicembre. L'India ha aumentato la produzione nel periodo fino a segnare un record trimestrale di oltre 5 milioni di barili al giorno.

In seguito all'interruzione causata dall'uragano Harvey, l'attività di noleggio *spot* sulla Costa del Golfo degli Stati Uniti è stata considerevole; i flussi di raffinati provenienti da questa regione sono infatti tornati a crescere, con carichi nel Golfo destinati principalmente all'America Latina, portando ad un rialzo dei noli *spot* nel quarto trimestre 2017 di 5% su base annua. Il miglioramento a livello regionale non è stato tuttavia sufficiente a sostenere un ulteriore significativo rialzo delle tariffe di noleggio.

La tariffa time-charter annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot* per i successivi 12 mesi. Questa tariffa è migliorata durante tutto il 2017, ma ha perso slancio nell'ultima parte del terzo trimestre e a gennaio 2018, attestandosi in quel mese per le navi MR convenzionali tra US\$ 13.500 e US\$ 13.750 al giorno, mentre per le navi MR di tipo "Eco" tra US\$ 14.750 e US\$ 15.000 al giorno.

Il risultato netto di DIS è stato negativo per US\$ (38,1) milioni nell'intero 2017, rispetto a una perdita netta di US\$ (12,8) milioni registrata nel 2016.

La variazione rispetto all'anno precedente è in gran parte dovuta all'indebolimento del mercato dei noli nel corso del 2017. Infatti, la **tariffa spot giornaliera di DIS si è attestata a US\$ 12.026 nel 2017**, rispetto a US\$ 13.302 per il 2016. Nel contempo, il 33% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2017 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.433, (2016: copertura del 45,9% a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.989). Tale 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. La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 13.150 nel 2017 rispetto a US\$ 14.534 raggiunti l'anno precedente.

I risultati del 2017 sono stati influenzati negativamente anche dalla svalutazione di US\$ 10,9 milioni contabilizzata su tre navi, che attualmente sono in fase di trattativa per la vendita. Infatti, in base all'IFRS 5 queste tre navi sono state classificate come "attività disponibili per la vendita" e la differenza tra il loro valore di mercato stimato e il loro valore contabile è stata addebitata nel conto economico dell'anno in corso.

Nel 2017 DIS ha effettuato **"investimenti in conto capitale" per US\$ 148,1 milioni**. Questo valore è correlato principalmente al programma di costruzione di nuove navi di DIS e include l'acquisto di tre navi in *leasing* per un totale di US\$ 68,0 milioni nel periodo, in seguito a tre contratti di vendita e *lease-back* che hanno generato un flusso positivo di cassa netta di US\$ 28,4 milioni totali nel periodo (US\$ 11,2 milioni nel secondo trimestre, US\$ 10,7 milioni nel terzo trimestre 2017 e US\$ 6,5 milioni nel quarto trimestre 2017). Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"**¹¹ (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui diciassette¹ già consegnate alla fine del 2017. L'investimento complessivo previsto è di circa **US\$ 755,0 milioni** ed è in linea con la strategia del Gruppo volta a modernizzare la propria flotta con navi eco design di nuova costruzione. Inoltre, DIS ha già fissato la maggior parte di queste navi attraverso contratti di nolo a lungo termine a tariffe remunerative, con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante società di raffinazione.

Nel secondo trimestre 2017 DIS ha effettuato un Aumento di Capitale emettendo diritti di sottoscrizione privilegiata per 140.250.109 nuove azioni con 140.250.109 *Warrant* emessi contemporaneamente a un prezzo di emissione di EUR 0,249 per nuova azione. L'offerta è stata completamente sottoscritta ed ha generato ricavi per US\$ 37,8 milioni a maggio 2017, rafforzando il bilancio e la posizione finanziaria del Gruppo.

Nel mese di dicembre 2017, alla fine del Primo Periodo Addizionale di Esercizio per i "*Warrant* d'Amico International Shipping 2017-2022", 84.454.853 *Warrant* sono stati esercitati al prezzo di € 0,283 per azione ordinaria, generando ulteriori proventi pari a US\$ 28,4 milioni.

Risultati operativi

US\$ migliaia	2017	2016
Ricavi	390.971	347.110
Costi diretti di viaggio	(133.534)	(85.724)
Ricavi base time charter	257.437	261.386
Costi per noleggi passivi	(126.664)	(117.198)
Altri costi operativi diretti	(80.370)	(73.509)
Costi generali e amministrativi	(15.482)	(15.690)
Utile dalla vendita di navi	1.917	-
Risultato operativo lordo / EBITDA	36.838	54.989
Ammortamenti e svalutazioni	(48.266)	(44.855)
Risultato operativo / EBIT	(11.428)	10.134
Proventi finanziari	2.419	1.767
(Oneri) finanziari	(28.379)	(24.134)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	85	230
Utile / (perdita) ante imposte	(37.303)	(12.003)
Imposte e tasse	(780)	(835)
Utile / (perdita) netto	(38.083)	(12.838)

¹¹ È inclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in *joint venture* con Venice Shipping and Logistics S.p.A.)

I **ricavi** sono stati di US\$ 391,0 milioni nel 2017 rispetto a US\$ 347,1 milioni nell'anno precedente. L'aumento dei ricavi lordi rispetto all'anno precedente è attribuibile principalmente al maggior numero di navi gestite in media da DIS nel 2017 (2017: 54,7 vs. 2016: 50,1). La percentuale di giorni off-hire nel 2017, pari al 2,0%, è in linea con l'esercizio precedente.

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del mix di contratti di impiego spot o time charter. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato spot, ammontano a US\$ 133,5 milioni nel 2017 rispetto a US\$ 85,7 milioni nel 2016.

I **ricavi base time charter** nel 2017 sono stati di US\$ 257,4 milioni (US\$ 261,4 milioni nel 2016). La variazione rispetto all'anno precedente è dovuta all'indebolimento subito dal mercato delle navi cisterna nel 2017.

In particolare, DIS ha registrato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 12.026 nel 2017** rispetto a US\$ 13.302 nell'anno precedente. Tale variazione è dovuta al forte indebolimento del mercato spot nel primo semestre 2017 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (primo semestre 2017: US\$ 12.492 vs. primo semestre 2016: US\$ 16.848), compensato parzialmente dalla solidità del secondo semestre del 2017 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (secondo semestre 2017: US\$ 11.638 vs. secondo semestre 2016: US\$ 10.111).

In linea con la strategia di DIS, nel 2017 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta elevata, assicurando una media del **33%** dei giorni-nave disponibili (2016: 45,9%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.433** (primo semestre 2016: US\$ 15.989). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)** sono stati di **US\$ 13.150 nel 2017** rispetto a US\$ 14.534 nel 2016.

**Tariffe giornaliere TCE di DIS
(Dollari USA)**

	2016					2017				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	18.076	15.560	10.101	10.120	13.302	13.363	11.763	11.960	11.299	12.026
Fissa	15.706	16.059	16.106	16.085	15.989	15.908	15.078	15.681	15.003	15.433
Media	16.970	15.803	12.904	12.601	14.534	14.412	12.851	12.977	12.459	13.150

I **costi per noleggi passivi** sono relativi alle navi prese a noleggio e nel 2017 sono stati di US\$ 126,7 milioni (US\$ 117,2 milioni nel 2016). Nel 2017 DIS ha gestito un numero di navi prese a noleggio superiore (2017: 24,4 vs. 2016: 22,4) ma ad un costo giornaliero medio inferiore rispetto al 2016.

Gli **altri costi operativi** diretti comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche e lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. Tali costi sono stati pari a US\$ 80,4 milioni nel 2017 (US\$ 73,5 milioni nel 2016). Gli incrementi in valore assoluto rispetto all'esercizio precedente sono dovuti esclusivamente al più elevato numero di navi di proprietà nel 2017, in seguito alla consegna nell'ultimo anno di sette navi cisterna "Eco design" di nuova costruzione tra gennaio 2016 e dicembre 2017. DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità e Ambiente), al fine

di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** nel 2017 sono stati di US\$ 15,5 milioni, leggermente inferiore agli US\$ 15,7 milioni registrati l'anno precedente. Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi a uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Utile dalla vendita di navi. Nel 2017, DIS ha venduto la M/T High Endurance, la M/T High Endeavour (due navi MR costruite nel 2004) e la M/T High Prosperity (una nave MR costruita nel 2006); inoltre ha venduto e ripreso in *leasing* la M/T High Fidelity, la M/T High Discovery (due navi MR costruite nel 2014) e la M/T High Priority (una nave MR costruita nel 2005). Tali operazioni hanno generato una plusvalenza netta totale di US\$ 1,9 milioni a fine anno.

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 36,8 milioni nel 2017 rispetto a US\$ 55,0 milioni nel 2016. La flessione rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente ai minori "Ricavi TCE" conseguiti nel 2017. Il margine di EBITDA di DIS si è attestato al 14,3% nel 2017 rispetto al 21,0% del 2016.

Gli **ammortamenti e svalutazioni** sono stati di US\$ 48,3 milioni nel 2017 (US\$ 44,9 milioni nel 2016). L'importo totale per il 2017 comprende una svalutazione di US\$ 10,9 milioni (nel 2016 includeva una svalutazione di US\$ 6,6 milioni) contabilizzata su tre navi, che attualmente sono in fase di trattativa per la vendita. Infatti, in base all'IFRS 5 queste tre navi sono state classificate come "attività disponibili per la vendita" e la differenza tra il loro valore di mercato stimato e il loro valore contabile è stata addebitata nel conto economico del 2017.

L'**EBIT** è stato negativo per US\$ (11,4) milioni nel 2017 rispetto a un risultato positivo di US\$ 10,1 milioni registrato nel 2016.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 2,4 milioni nel 2017 (US\$ 1,8 milioni nel 2016). L'importo del 2017 comprende US\$ 0,3 milioni di interessi bancari attivi realizzati (fondi detenuti presso istituti finanziari in depositi e conti corrente) nonché interessi percepiti sul finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping, US\$ 0,8 milioni di differenze di cambio positive (principalmente sul cambio USD/JPY) e US\$ 1,2 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS. La variazione relativa allo stesso periodo dello scorso esercizio è dovuta a una maggiore differenza di cambio positiva sul tasso USD/JPY registrato nel 2017.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ 28,4 milioni nel 2017 rispetto a US\$ 24,1 milioni del 2016. Tale importo comprende gli interessi passivi dovuti sulle linee di credito di DIS, le spese effettive sugli *swap* su tassi di interesse e l'ammortamento delle commissioni finanziarie.

DIS ha registrato una **perdita ante imposte di US\$ (37,3) milioni** (perdita di US\$ (12,0) milioni nel 2016).

Le **imposte sul reddito** ammontavano US\$ 0,8 milioni nel 2017, in linea con l'esercizio precedente.

Il **risultato netto** per il **2017 è stato di US\$ (38,1) milioni** rispetto ad una perdita netta di US\$ (12,8) milioni nel 2016.

Situazione

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	823.752	837.055
Attività correnti	189.483	152.149
Totale attività	1.013.235	989.204
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	394.432	363.366
Passività non correnti	426.157	435.724
Passività correnti	192.646	190.114
Totale passività e patrimonio netto	1.013.235	989.204

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, e comprendono la quota relativa alle nuove navi in costruzione. Il saldo alla fine del 2017 è inferiore rispetto all'esercizio precedente per via di quattro navi di proprietà attualmente classificate come "attività disponibili per la vendita" (commentati di seguito nella sezione Attività correnti). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali broker internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 dicembre 2017 era di US\$ 765,6 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel 2017 sono stati di US\$ 148,1 milioni (US\$ 151,2 milioni nel 2016). Questo importo per il 2017 comprende principalmente le rate pagate per le nuove navi attualmente in costruzione presso i cantieri Hyundai Mipo, l'acquisto della M/T High Fidelity per US\$ 27,0 milioni, della M/T High Discovery per US\$ 28 milioni e della M/T High Priority per US\$ 13 milioni, previste in tre operazioni di vendita e *lease-back*. Anche i costi di bacino relativi alle navi di proprietà vengono capitalizzati.

Le **attività correnti** al 31 dicembre 2017 ammontano a US\$ 189,5 milioni. Oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali a breve per importi rispettivamente pari a US\$ 15,5 milioni e US\$ 66,2 milioni), le attività correnti comprendono disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$ 29,7 milioni e attività disponibili per la vendita per US\$ 77,8 milioni, che comprendono il valore contabile di 1 nave MR (M/T High Presence) e di 3 navi *handysize* (M/T Cielo di Hanoi e M/T Cielo di Salerno). La vendita della M/T High Presence è stata concordata nel quarto trimestre ma la consegna ai nuovi proprietari è prevista nel primo trimestre 2018, mentre le altre tre navi *handysize* sono attualmente in fase di trattativa per la vendita. Il valore di queste ultime 3 navi è esposto al netto di US\$ 10,9 milioni di svalutazione registrata alla fine dell'anno per tenere conto della differenza tra il loro valore di mercato stimato e il loro valore contabile netto a fine anno.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 426,2 milioni al 31 dicembre 2017 e rappresentano principalmente la parte dei debiti a lungo termine verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) congiuntamente a US\$ 63,1 milioni in passività per *leasing* finanziari.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche e altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 50,8 milioni, essenzialmente relativi a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 3,3 milioni per passività in relazione al *leasing* finanziario e US\$ 10,0 milioni per altre passività finanziarie correnti. Il saldo totale della voce Passività correnti include inoltre US\$ 56,8 milioni di debito sulle quattro navi classificate come "Attività disponibili per la vendita".

Il saldo del **patrimonio netto** al 31 dicembre 2017 era di US\$ 394,4 milioni (US\$ 363,4 milioni al 31 dicembre 2016). La variazione rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente all'Aumento di Capitale sociale di US\$ 37,8 milioni effettuato nel secondo trimestre 2017, agli US\$ 28,4 milioni di *Warrant* esercitati nel quarto trimestre del 2017 (Primo Periodo Addizionale di Esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022"), al risultato netto generato nell'anno in corso e alla valutazione delle coperture dei flussi finanziari (*cash flow hedges*).

Indebitamento netto

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2017** ammonta a **US\$ 510,2 milioni** rispetto a US\$ 527,8 milioni alla fine del 2016. L'indebitamento netto/il rapporto del valore di mercato della flotta era pari a 66,6% al 31 dicembre 2017 rispetto al 70,4% al 31 dicembre 2016.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	29.694	31.632
Attività finanziarie correnti	344	95
Totale attività finanziarie correnti	30.038	31.727
Debiti verso banche e altri finanziatori – correnti	128.488	124.975
Prestito degli azionisti	-	10.001
Passività per <i>leasing</i> finanziari	3.267	-
Altre passività finanziarie correnti – terzi	10.043	11.885
Totale passività finanziarie correnti	141.798	146.861
Indebitamento finanziario netto corrente	111.760	115.134
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	5.947	2.213
Altre attività finanziarie non correnti - parte correlata DMS	21.685	20.853
Totale attività finanziarie non correnti	27.632	23.066
Debiti verso banche – non correnti	357.544	427.304
Passività per <i>leasing</i> finanziari	63.144	-
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	5.469	8.420
Totale passività finanziarie non correnti	426.157	435.724
Indebitamento finanziario netto non corrente	398.525	412.658
Indebitamento finanziario netto	510.285	527.792

Alla fine del 2017 la voce Totale attività finanziarie correnti (composta da Disponibilità liquide e mezzi equivalenti e da alcuni crediti finanziari a breve termine) è pari a US\$ 30,0 milioni.

Nella voce *Totale attività finanziarie non correnti* figura principalmente il prestito di DIS (attraverso d'Amico Tankers d.a.c.) in qualità di azionista a DM Shipping d.a.c., una *joint venture* al 51% - 49% con il Gruppo Mitsubishi. La Società è proprietaria di due navi MR, costruite e consegnate rispettivamente a luglio e ottobre 2009.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 dicembre 2017 ammonta a US\$ 486,0 milioni, comprensivo di US\$ 128,9 milioni con scadenza entro un anno (inclusi anche US\$ 56,8 milioni di debito sulle 4 navi classificate come "attività disponibili per la vendita"). Fatte salve alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 31 dicembre 2017 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) finanziamento di US\$ 250 milioni concesso da un *pool* di nove primari istituti finanziari (Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Credit Industriel et Commercial, DnB), per rifinanziare otto

navi esistenti e fornire un finanziamento per sei navi di nuova costruzione, per un debito di US\$ 100,1 milioni; (ii) finanziamento a medio termine di Intesa per un debito di US\$ 30,0 milioni; (iii) finanziamento settennale concesso da Crédit Agricole-CIB e DnB NOR Bank per finanziare due navi MR costruite e consegnate nel 2012 per un debito totale di US\$ 28,6 milioni; (iv) finanziamento a 6 anni concesso da Danish Ship Finance per l'acquisto della nave di seconda mano M/T High Prosperity, acquistata nel 2012 (e venduta nel quarto trimestre 2017), e per una nave MR costruita e consegnata a gennaio 2016, per un debito di US\$ 18 milioni; (v) finanziamento a 6 anni concesso da ING Bank per finanziare due navi MR costruite nel 2005 per un debito totale di US\$ 6,8 milioni; (vi) finanziamento settennale concesso da Danish Ship Finance per finanziare due navi MR costruite nel 2014 e nel 2015 per un debito totale di US\$ 31,2 milioni; (vii) finanziamento quinquennale concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014 per un debito totale di US\$ 17,7 milioni; (viii) finanziamento a 6 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014 per un debito totale di US\$ 16,9 milioni; (ix) finanziamento settennale concesso da IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e nel 2016 per un debito totale di US\$ 39,8 milioni; (x) finanziamento a 6 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare una nave MR costruita nel 2015 per un debito totale di US\$ 19,5 milioni; (xi) finanziamento quadriennale concesso da Crédit Agricole CIB per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2006 e acquistata nel 2015 per un debito totale di US\$ 7,8 milioni; (xii) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare due navi LR1 (una consegnata nel novembre 2017 e l'altra in costruzione presso i cantieri Hyundai-Mipo e prevista in consegna nel 2018), per un debito di US\$ 37,4 milioni; (xiii) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi *handysize* consegnate rispettivamente a luglio e a ottobre 2016 e una nave MR consegnata nel gennaio 2017, per un debito di US\$ 67,8 milioni; (xiv) finanziamento a 12 mesi concesso da ING per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2003 e acquistata a luglio 2016 per un debito totale di US\$ 6,2 milioni. In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 45,4 milioni concesso alla *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. da Commerzbank AG Global Shipping e Credit Suisse per le sei navi consegnate tra il 2009 e il 2011.

Passività per *leasing* finanziari comprende i *leasing* finanziari per M/T High Fidelity, M/T High Discovery e M/T High Priority, che sono state vendute e riprese in *leasing* durante l'esercizio.

La voce Altre passività finanziarie non correnti include il *fair value* negativo degli strumenti derivati di copertura (contratti di *swap* su tassi di interesse), risconti passivi e commissioni finanziarie.

Flussi di Cassa

I flussi di cassa netti di DIS per il 2017 sono stati negativi per US\$ (2,5) milioni rispetto a US\$ (20,1) milioni nel 2016. Nel corso dell'esercizio la spesa in conto capitale lorda per US\$ 148,1 milioni è stata parzialmente compensata da US\$ 105,0 milioni di ricavi da vendite e US\$ 51,7 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie.

US\$ migliaia	2017	2016
Flussi di cassa da attività operative	(11.308)	55.667
Flussi di cassa da attività di investimento	(42.853)	(149.197)
Flussi di cassa da attività finanziarie	51.666	73.407
Variazioni della liquidità	(2.495)	(20.123)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	20.164	40.287
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	29.694	31.632
Scoperti di conto corrente	(12.025)	(11.468)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	17.669	20.164

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati negativi per US\$ (11,3) milioni nel 2017 (positivi per US\$ 55,7 milioni nel 2016). Il risultato inferiore conseguito nel 2017 è dovuto principalmente alla debolezza dei mercati dei noli rispetto al 2016.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi per US\$ (42,9) milioni nel 2017 (negativi per US\$ (149,2) milioni nel 2016). L'importo per il 2017 comprende US\$ 80,1 milioni di spese in conto capitale legate alle rate relative alle nuove navi in costruzione presso Hyundai-Mipo nonché i costi di bacino e l'acquisto di un diritto di utilizzo delle attività in *leasing* per US\$ 68,0 milioni (M/T High Fidelity, M/T High Discovery e M/T High Priority). I flussi di cassa netti da attività di investimento includono US\$ 105,0 milioni di ricavi dalla vendita di immobilizzazioni in relazione alla vendita delle navi M/T High Endurance e M/T High Endeavour nel primo trimestre 2017, della nave M/T High Fidelity nel secondo trimestre 2017, della nave M/T High Discovery nel terzo trimestre 2017 e delle navi M/T High Prosperity e M/T High Priority nel quarto trimestre 2017.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati positivi per US\$ 51,7 milioni nel 2017. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ 66,1 milioni di capitale netto raccolto attraverso l'Aumento di Capitale di DIS e i *Warrant* esercitati durante il Primo Periodo Addizionale di Esercizio dei "*Warrant* d'Amico International Shipping 2017-2022"; (ii) US\$ 127,3 milioni di ammortamento del debito; (iii) US\$ 58,1 milioni di utilizzo della linea di credito; (iv) US\$ 66,4 milioni di avvio e ammortamento dei *leasing* finanziari; (v) US\$ 10,0 milioni per il rimborso, nel primo trimestre 2017, di un finanziamento soci concesso dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.) verso la fine del 2016.



Risultati trimestrali

Risultati del quarto trimestre

US\$ migliaia	4° trim. 2017	4° trim. 2016
Ricavi	101.787	86.137
Costi diretti di viaggio	(38.521)	(27.703)
Ricavi base time charter	63.266	58.434
Costi per noleggi passivi	(33.659)	(27.310)
Altri costi operativi diretti	(21.347)	(20.665)
Costi generali e amministrativi	(4.374)	(3.533)
Utile dalla vendita di navi	(725)	-
Risultato operativo lordo / EBITDA	3.161	6.926
Ammortamenti e svalutazioni	(20.451)	(16.932)
Risultato operativo / EBIT	(17.290)	(10.006)
Proventi finanziari	685	2.773
(Oneri) finanziari	(7.691)	(11.397)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(7)	63
Utile / (perdita) ante imposte	(24.303)	(18.567)
Imposte sul reddito	(196)	(355)
Utile / (perdita) netto	(24.499)	(18.922)

Analisi per trimestre del mercato e dei principali dati operativi

	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Numero medio di navi					
2017	53,3	54,1	55,4	56,6	54,7
2016	49,5	49,0	50,2	51,7	50,1
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili (%)					
2017	3,7%	1,9%	0,9%	1,4%	2,0%
2016	1,8%	1,5%	1,9%	2,5%	2,0%
Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$)					
2017	14.412	12.851	12.977	12.459	13.150
2016	16.970	15.803	12.904	12.601	14.534

Risultati trimestrali

I dati finanziari trimestrali del 2017 riflettono ampiamente la *performance* dei mercati dei noli durante tale periodo.

US\$ migliaia	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Ricavi	91.938	96.164	101.082	101.787	390.971
Costi diretti di viaggio	(25.372)	(34.066)	(35.575)	(38.521)	(133.534)
Ricavi base time charter	66.566	62.098	65.507	63.266	257.437
Costi per noleggi passivi	(28.928)	(30.687)	(33.390)	(33.659)	(126.664)
Altri costi operativi diretti	(19.905)	(19.784)	(19.334)	(21.347)	(80.370)
Costi generali e amministrativi	(3.902)	(3.391)	(3.815)	(4.374)	(15.482)
Altri proventi operativi	2.677	(39)	4	(725)	1.917
Risultato operativo lordo / EBITDA	16.508	8.197	8.972	3.161	36.838
Ammortamenti e svalutazioni	(9.223)	(9.356)	(9.236)	(20.451)	(48.266)
Risultato operativo / EBIT	7.285	(1.159)	(264)	(17.290)	(11.428)
Proventi finanziari	1.513	138	83	685	2.419
Oneri finanziari	(6.870)	(6.814)	(7.004)	(7.691)	(28.379)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	81	9	2	(7)	85
Utile / (perdita) ante imposte	2.009	(7.826)	(7.183)	(24.303)	(37.303)
Imposte sul reddito	(177)	(206)	(201)	(196)	(780)
Utile / (perdita) netto	1.832	(8.032)	(7.384)	(24.499)	(38.083)

La seguente tabella illustra il Debito netto alla fine del quarto trimestre 2017 in confronto ai valori alla fine del terzo trimestre dello stesso anno:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 30 settembre 2017
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	29.694	31.497
Attività finanziarie correnti	344	106
Passività finanziarie correnti	128.488	99.708
Altre passività finanziarie correnti	13.310	13.708
Attività finanziarie non correnti	27.632	27.254
Passività finanziarie non correnti	357.544	398.626
Altre passività finanziarie non correnti	68.613	59.122
Indebitamento finanziario netto	510.285	512.307

Il sostanziale aumento delle passività finanziarie correnti dal 30 settembre 2017 è dovuto alla riclassificazione di US\$ 44,2 milioni di debito su altre tre navi classificate come Attività disponibili per la vendita a fine dicembre 2017.

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel 2017 sono stati:

Modifiche allo statuto di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") e aumento del capitale sociale autorizzato: nel mese di gennaio 2017, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che in ottemperanza alle recenti e importanti modifiche della legge del Lussemburgo del 10 agosto 1915 sulle società commerciali introdotte dalla legge del 10 agosto 2016 (la "Legge sulle società"), il diritto applicabile alla d'Amico International Shipping S.A., il consiglio di amministrazione della Società (il "Consiglio di Amministrazione") ha deliberato la convocazione di un'assemblea straordinaria degli azionisti da tenersi in data 3 marzo 2017 (l'"Assemblea straordinaria") volta a modificare lo statuto della Società così da allinearne le disposizioni con la modificata Legge sulle società del Lussemburgo, e allo stesso tempo cogliere l'opportunità di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso esistente della Società, ad un importo totale di cento milioni di dollari USA (US\$ 100.000.000), consentendo al Consiglio di Amministrazione di aumentare il capitale sociale della Società entro i prossimi cinque anni allo scopo di rafforzare il capitale sociale e la flessibilità finanziaria della Società.

Il 3 marzo 2017 l'assemblea straordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") ha deliberato:

- di approvare la proposta di modifica allo statuto della Società avanzata dal Consiglio di Amministrazione nella relazione esplicativa pubblicata il 30 gennaio 2017 e disponibile per gli Azionisti sul sito *web* della Società (<https://en.damicointernationalshipping.com/>);
- di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso, ad un importo totale di USD 100 milioni, ripartito in un miliardo di azioni senza valore nominale e di rinnovare, per un periodo di cinque anni, l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione ad aumentare il capitale in una o più *tranche* entro i limiti del capitale autorizzato modificato, nonché l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione per limitare o annullare, in tutto o in parte, il diritto di sottoscrizione privilegiata degli azionisti esistenti.

Il 3 marzo 2017 il Consiglio di Amministrazione della Società – esercitando i poteri delegatigli dall'assemblea straordinaria degli azionisti come descritta sopra – sulla base di tale autorizzazione ha deliberato:

- di preparare il lancio di un'offerta pubblica costituita da diritti d'opzione, in Lussemburgo e in Italia, rivolta agli azionisti della Società che consisterebbe in un Aumento di Capitale sociale, mediante l'emissione di nuove azioni senza valore nominale e aventi gli stessi diritti (compreso, a titolo puramente esemplificativo, il diritto a dividendi) delle azioni esistenti al momento dell'emissione, fino all'equivalente in USD di max. € 35 milioni (compreso il sovrapprezzo azioni); le nuove azioni sarebbero offerte agli azionisti esistenti della Società in qualità di titolari di diritti di sottoscrizione privilegiata (i "Diritti di sottoscrizione privilegiata") per la sottoscrizione di nuove azioni della Società (le "Nuove azioni") abbinate gratuitamente a *Warrant* – esercitabili in un orizzonte temporale di cinque anni – da emettersi contemporaneamente (i "*Warrant*"). I *Warrant* darebbero ai titolari il diritto di sottoscrivere azioni aggiuntive senza valore nominale e aventi gli stessi diritti (compreso, a titolo puramente esemplificativo, il diritto a dividendi) associati alle azioni esistenti (le "Azioni di Compendio") (l'"Offerta in opzione").
- i *Warrant*, se debitamente esercitati secondo i loro termini e condizioni, darebbero luogo ad un aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino all'equivalente in USD di un massimo di € 60 milioni (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l'emissione di Azioni di Compendio senza valore nominale e dividendo ordinario e sarebbero dotati degli stessi diritti associati alle azioni esistenti al momento dell'emissione.

“L'azionista di maggioranza di DIS garantirà il 100% dell'Aumento di Capitale”: Il 10 aprile 2017, d'Amico International S.A. (“DAM”), l'azionista di controllo di d'Amico International Shipping S.A., ha confermato il proprio impegno incondizionato e irrevocabile a esercitare tutti i diritti di sottoscrizione privilegiata che riceverà nell'ambito dell'offerta e di sottoscrivere e versare interamente e prontamente le corrispondenti azioni con *Warrant* di nuova emissione, come annunciato nella lettera d'intenti datata 30 gennaio 2017. In seguito al comunicato stampa rilasciato da DIS il 3 marzo 2017 e alla relativa delibera del Consiglio di Amministrazione di DIS dello stesso giorno, DAM si è inoltre impegnata irrevocabilmente a sottoscrivere qualsiasi azione che non sia sottoscritta nell'ambito del collocamento privato e alle stesse condizioni (segnatamente in relazione al prezzo) proposte nell'offerta in opzione e nel collocamento privato.

Il Consiglio di d'Amico International Shipping S.A. approva i termini e le condizioni dell'emissione in opzione. Il 18 aprile 2017 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A., esercitando i poteri delegatigli dall'assemblea straordinaria degli azionisti del 3 marzo 2017, ha deliberato:

- di approvare l'emissione in opzione rivolta agli azionisti della Società che consiste in (i) un'offerta da parte della Società ai titolari di diritti di sottoscrizione privilegiata (i “Diritti di sottoscrizione privilegiata”) di nuove azioni della Società (le “Nuove azioni”) con *Warrant* emessi contemporaneamente (i “*Warrant*”) esercitabili in azioni (le “Azioni di Compendio”), (l’“Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione”) e (ii) qualora i Diritti di sottoscrizione privilegiati vengano esercitati solo parzialmente durante l'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione, in un collocamento privato, nell'ambito del quale il Consiglio di Amministrazione collocherà eventuali Nuove azioni non sottoscritte durante l'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione e con l'annullamento, in questa seconda *tranche* di offerta, di qualsiasi diritto di sottoscrizione privilegiata (il “Collocamento privato”, unitamente all'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione, l’“Offerta”);
- di approvare un aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino a un massimo equivalente a USD di € 34.922.277 (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l'emissione di massimo 140.250.109 Nuove azioni, che in generale saranno dello stesso grado delle azioni esistenti sotto tutti gli aspetti, ad un prezzo di emissione per Nuova azione di € 0,249 (il “Prezzo di emissione”), secondo il rapporto di 1 Nuova azione ogni 3 Diritti di sottoscrizione privilegiata esercitati (il “Rapporto”) e con un massimo di 140.250.109 *Warrant* associati gratuitamente, emessi in contemporanea secondo il rapporto di 1 *Warrant* ogni 3 Diritti di sottoscrizione privilegiati esercitati;
- di approvare un ulteriore aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino a un massimo equivalente a USD di € 59.606.296 (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l'emissione – in una o più *tranche* – di massimo 140.250.109 Azioni di Compendio all'esercizio dei *Warrant*, che in generale saranno dello stesso grado delle azioni esistenti sotto tutti gli aspetti alla relativa data di esercizio.

Il Consiglio di Amministrazione ha deciso di procedere con l'Offerta al fine di rafforzare il bilancio della Società. L'Offerta è stata strutturata in modo da premiare gli azionisti in un orizzonte di investimento di medio-lungo termine, con la lunga scadenza dei *Warrant*, offrendo agli investitori la possibilità di trarre vantaggio dalla ripresa prevista del mercato altamente ciclico delle navi cisterna.

I *Warrant* conferiscono diritti certi e possono essere esercitati secondo i Termini e condizioni dei *Warrant*, in base ai quali i titolari avranno il diritto di sottoscrivere Azioni di Compendio secondo un rapporto di 1 Azione di Compendio ogni 1 *Warrant* esercitato in base ai seguenti prezzi di esercizio e durante i seguenti periodi:

- € 0,315, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2018;
- € 0,340, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2019;
- € 0,367, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2020;
- € 0,395, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2021;
- € 0,425, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2022.

d'Amico International S.A. ha annunciato i risultati dell'emissione in opzione (adesione approssimativa del 99,2% durante il periodo di sottoscrizione privilegiata) – ricavi lordi dell'equivalente in USD pari a circa € 34,7 milioni.

Il 18 maggio 2017, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato – in relazione alla sua offerta con diritti di sottoscrizione privilegiata (i "Diritti di sottoscrizione privilegiata") di massimo 140.250.109 nuove azioni (le "Nuove azioni") con massimo 140.250.109 *Warrant* emessi simultaneamente (i "*Warrant*", che saranno denominati "*Warrant* d'Amico International Shipping 2017–2022") a un prezzo di emissione di € 0,249 per Nuova azione (il "Prezzo di emissione") – di aver ricevuto sottoscrizioni, tramite l'esercizio dei Diritti di sottoscrizione privilegiata, per 139.156.784 Nuove azioni con 139.156.784 *Warrant* emessi simultaneamente attraverso l'esercizio di Diritti di sottoscrizione privilegiata, pari a un'adesione del 99,2% circa.

Risultati del periodo di sottoscrizione privilegiata

Durante il periodo di esercizio per i Diritti di sottoscrizione privilegiata, iniziato il 24 aprile 2017 e terminato il 18 maggio 2017 (il "Periodo di sottoscrizione privilegiata"), sono stati esercitati complessivamente 417.470.352 Diritti di sottoscrizione privilegiata, pari a circa il 99,2% del numero complessivo di Diritti di sottoscrizione privilegiata. Considerato il rapporto di 1 Nuova azione con 1 *Warrant* emesso simultaneamente ogni 3 Diritti di sottoscrizione privilegiata, la Società emetterà 139.156.784 Nuove azioni con 139.156.784 *Warrant* gratuiti emessi simultaneamente, esercitabili in azioni (le "Azioni di Compendio"), per i sottoscrittori che hanno sottoscritto le Nuove azioni durante il Periodo di sottoscrizione privilegiata. Le Nuove azioni sono scambiate sul Mercato Telematico Azionario con il codice ISIN LU0290697514, che è il codice ISIN per le azioni DIS.

Warrant

La negoziazione dei relativi *Warrant* sul Mercato Telematico Azionario della Borsa Italiana è iniziata a fine maggio con il codice ISIN LU1588548724.

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato i risultati del collocamento privato e i risultati finali dell'emissione in opzione. Aumento di Capitale sottoscritto al 100% e ricavi lordi dell'offerta pari all'equivalente in USD di € 34,9 milioni.

Il 23 maggio 2017, in relazione all'offerta con diritti di sottoscrizione privilegiata (i "Diritti di sottoscrizione privilegiata") di massimo 140.250.109 nuove azioni (le "Nuove azioni") con massimo 140.250.109 *Warrant* emessi simultaneamente (i "*Warrant*") ad un prezzo di emissione di € 0,249 per Nuova azione (il "Prezzo di emissione"), d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che, in seguito al collocamento privato delle Nuove azioni non sottoscritte (il "Collocamento privato"), tutte le restanti 1.093.325 Nuove azioni sono state sottoscritte (pari ad un Aumento di Capitale aggiuntivo, compreso il sovrapprezzo azioni, dell'equivalente in USD di circa € 272.238) con l'emissione simultanea di 1.093.325 *Warrant*. L'adesione al Collocamento privato, congiuntamente alla sottoscrizione del 99,2% circa durante il periodo di sottoscrizione privilegiata, iniziato il 24 aprile 2017 e terminato il 18 maggio 2017 (il "Periodo di sottoscrizione privilegiata"), equivale a un'adesione totale del 100% all'offerta di diritti d'opzione nel suo complesso. Il capitale della Società ammonterà a USD 56.876.046,50, ripartito in 568.760.465 azioni senza valore nominale.

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha inoltre approvato l'apertura di Periodi Addizionali di Esercizio dei Warrant.

Il 9 novembre 2017 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'esercizio del diritto di cui all'articolo 3.2 del Regolamento sui "*Warrant DIS 2017 - 2022*", codice ISIN LU1588548724 (i "*Warrant*") e di stabilire 5 Periodi Addizionali di Esercizio di un mese solare consecutivo ciascuno (i "Periodi Addizionali di Esercizio"), definendo il prezzo di esercizio per ciascuna nuova finestra di esercizio, come previsto all'articolo 4.2 del Regolamento sui *Warrant*, come segue (anche in base al comunicato stampa del 22 novembre 2017 "*DIS modifica le date dei Periodi Addizionali di Esercizio dei Warrant*"):

- € 0,283, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2017;
- € 0,328, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2018;
- € 0,354, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2019;
- € 0,381, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2020;
- € 0,410, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2021;

Tenendo conto dell'elevata volatilità che caratterizza l'attività di DIS, nonché le ripercussioni che questa può talvolta causare sul prezzo azionario anche nel corso dell'anno, il Consiglio di Amministrazione di DIS ha ritenuto opportuno definire, oltre ai 5 periodi di esercizio annuali ordinari a giugno (a partire dal giugno 2018), cinque Periodi Addizionali di Esercizio, al fine di: (i) aumentare la liquidità dei *Warrant* a beneficio dei loro titolari; (ii) massimizzare, a beneficio dei titolari di *Warrant*, la componente opzionale dello strumento e di conseguenza il suo valore; (iii) offrire una maggiore flessibilità finanziaria ai titolari dei *Warrant*, che possono esercitare le opzioni due volte in un periodo di 12 mesi; (iv) aumentare, dal punto di vista di DIS, la probabilità di sottoscrizione dei *Warrant* – che dovrebbe risultare in una maggiore raccolta di capitale netto; (v) essenzialmente, massimizzare l'efficacia dello strumento sia per i titolari di *Warrant* che per DIS. Il Regolamento sui *Warrant* è disponibile sul sito *web* di DIS all'indirizzo investorrelations.damicointernationalshipping.com.

L'azionista di maggioranza di DIS conferma la sua visione positiva di medio termine per il settore ed eserciterà il 100% dei Warrant in suo possesso durante il Primo Periodo Addizionale di Esercizio.

Il 27 novembre 2017, coerentemente con la sua visione positiva di medio termine per l'attività di DIS e con il suo impegno finanziario a sottoscrivere tutte le nuove azioni offerte nell'ultimo Aumento di Capitale della Società, finalizzato all'inizio di quest'anno, d'Amico International S.A., l'azionista di maggioranza di d'Amico International Shipping S.A., ha informato DIS del proprio impegno incondizionato e irrevocabile a esercitare tutti i suoi 84.339.337 *Warrant* (i "*Warrant*") per un importo totale di € 23.868.032,37, durante il Primo Periodo Addizionale di Esercizio (27 novembre – 27 dicembre 2017), come annunciato nel comunicato stampa diffuso da DIS il 24 novembre 2017, e di sottoscrivere interamente e prontamente le corrispondenti azioni ordinarie di DIS di nuova emissione, ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione, nel rapporto di n. una (1) azione ordinaria DIS per ogni *Warrant* esercitato.

Risultati dei Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022 Durante il Primo Periodo Addizionale di Esercizio sono stati esercitati 84.454.853 *Warrant* al prezzo di € 0,283 per azione ordinaria, portando alla sottoscrizione di 84.454.853 Azioni di Compendio. Successivamente a tale sottoscrizione, il capitale sociale di DIS ammonterà a US\$65.321.531,80, rappresentato da 653.215.318 azioni ordinarie senza valore nominale. Conformemente ai Termini e Condizioni dei *Warrant*, le Azioni di Compendio sono state emesse il 28 dicembre 2017.

d'Amico Tankers d.a.c.:

- **“Flotta di proprietà di seconda mano”:** nel mese di gennaio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha venduto la M/T High Endurance e la M/T High Endeavour, due navi cisterna *medium range* da 46.992 Tpl (Dwt), costruite nel 2004 da STX, Corea del Sud (le “Navi”), a Sea World Tankers, un cliente di Sea World Management SAM (l'“Acquirente”), per un corrispettivo di US\$ 13,5 milioni ciascuna. Nel contempo, d'Amico Tankers manterrà l'impiego commerciale delle Navi avendo altresì concluso con l'Acquirente un contratto *time charter* quadriennale ad una tariffa interessante. La vendita di due navi ha generato US\$ 5,2 milioni di liquidità al netto delle commissioni e del rimborso dei finanziamenti bancari esistenti delle navi.

Nel mese di maggio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della M/T High Fidelity, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd., per un corrispettivo di US\$ 27,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 11,2 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS e permettendo al Gruppo di trarre vantaggio dalla ripresa prevista del mercato. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della Nave, poiché è stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della Nave, a partire dal terzo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli

Nel mese di luglio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della M/T High Discovery, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd., per un corrispettivo di US\$ 28,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 10,7 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS e permettendo al Gruppo di trarre vantaggio dalla ripresa prevista del mercato. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della Nave, poiché è stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della Nave, a partire dal terzo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli

Nel mese di settembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della M/T High Priority, una nave cisterna *medium range* da 46.847 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da Nakai Zosen (Giappone) per un corrispettivo di US\$ 13,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 6,5 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della Nave, poiché è stato concluso con l'acquirente anche un contratto quinquennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del quinto anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della Nave, a partire dal secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli. Nel mese di ottobre 2017, in seguito alla consegna della M/T High Priority ai nuovi proprietari, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso a noleggio a scafo nudo la nave per 5 anni.

Nel mese di ottobre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Prosperity, una nave cisterna *medium range* da 48.700 Tpl (Dwt), costruita nel 2006 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 14,245 milioni. L'operazione ha generato una disponibilità di cassa netta di circa US\$ 6,9 milioni per d'Amico Tankers d.a.c. nel quarto trimestre 2017, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS. Nel contempo, d'Amico Tankers d.a.c. manterrà l'impiego commerciale delle navi avendo altresì concluso con l'acquirente un contratto *time charter* della durata di sei anni ad una tariffa competitiva.

Nel mese di novembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Presence, una nave cisterna *medium range* da 48.700 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 14,14 milioni. Alla consegna della nave nel primo trimestre 2018, l'operazione genererà una disponibilità di cassa netta di circa US\$ 7,2 milioni per d'Amico Tankers, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS. Nel contempo, d'Amico Tankers manterrà l'impiego commerciale delle navi avendo altresì concluso con l'acquirente un contratto *time charter* della durata di sei anni ad una tariffa competitiva.

Nel mese di dicembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della M/T High Freedom, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 28,0 milioni. L'operazione permetterà a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 13,4 milioni nel primo trimestre 2018, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della nave, a partire dal secondo anniversario della vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di febbraio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel primo trimestre.

Nel mese di ottobre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel terzo trimestre.

A ottobre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha fissato una delle sue navi LR1 di nuova realizzazione, consegnata a novembre 2017, con un'agenzia commerciale di intermediazione per un periodo di 6 mesi con opzione per altri 6 mesi ad una tariffa remunerativa.

A novembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel quarto trimestre.

- **Flotta in "noleggio passivo":** nel mese di febbraio 2017, il contratto per la M/T High Enterprise, nave MR costruita nel 2009 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. da allora, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.

A marzo 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha accettato di prendere in *time charter* la M/T High Sun, una nave MR costruita nel 2014 e di proprietà Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33%) per un periodo di 18 mesi. La nave è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. nel maggio 2017.

Nel mese di maggio 2017, il contratto per la M/T Freja Baltic, nave MR costruita nel 2008, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.

Nel mese di giugno 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T Silver Express, una nave MR costruita nel 2009, per un periodo di 12 mesi.

Nel mese di giugno 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T Crimson Jade, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Minaminippon Shipbuilding (Giappone), per un periodo di 7 anni con possibilità di proroga del contratto.

Nel mese di giugno 2017, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Russel, una nave *handysize* costruita nel 2002, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di luglio 2017, il contratto per la M/T High Force, nave MR costruita nel 2009, è stato prorogato per un altro anno (con opzione per altri 3 mesi) a decorrere dal settembre 2017 ad una tariffa ridotta.

Nel mese di agosto 2017, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Moody, una nave MR costruita nel 2002, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

nel mese di ottobre 2017, i contratti per la M/T High Beam e la High Current, due navi MR costruite nel 2009 e prese in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2014, sono stati prorogati per un altro anno ad una tariffa ridotta.

Nel mese di novembre 2017, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Union, una nave MR costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di novembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T High Adventurer, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Onomichi Dockyard (Giappone), per un periodo di 8 anni con possibilità di proroga del contratto.

Nel mese di dicembre 2017, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Stanley, una nave MR costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2017, la M/T High Challenge, una nuova nave cisterna MR di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

Nel febbraio 2017, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud di rimandare la consegna della sua prima nave LR1 di nuova costruzione da aprile 2017 ad ottobre 2017. Questo accordo dà seguito alla specifica richiesta di una grande compagnia petrolifera nonché importante cliente del Gruppo, che prenderà la nave a noleggio con un contratto *time charter* di 18 mesi alla sua consegna da parte di Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam. Allo stesso tempo, anche le date di consegna stimate delle altre 5 navi LR1 in costruzione presso Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam sono state leggermente posticipate di circa 2 mesi rispetto al programma originale.

Nel mese di novembre 2017, la M/T Cielo Bianco, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

GLENDIA International Shipping d.a.c.:

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di febbraio 2017, GLENDIA International Shipping d.a.c. ha ridotto le tariffe di noleggio per le sue 6 navi MR di proprietà per un periodo di 12 mesi a decorrere dalla fine del primo trimestre 2017. Tre di queste navi sono attualmente date in *time charter* a d'Amico Tankers Limited d.a.c. e tre navi al Gruppo Glencore.



Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

d'Amico Tankers d.a.c.:

- **"Flotta di proprietà di seconda mano":** nel mese di febbraio 2018 le navi M/T High Presence e M/T High Freedom sono state consegnate ai nuovi proprietari. Dal momento della rispettiva consegna le navi sono state noleggiate a d'Amico Tankers d.a.c. attraverso un contratto decennale di tipo *bare-boat* per la M/T High Freedom ed un contratto di tipo *time-charter* della durata di sei anni per la M/T High Presence.
- **Flotta in "noleggio passivo":** nel mese di gennaio 2018, il contratto per la M/T Carina, una nave MR costruita nel 2010 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2013, è stato prorogato per altri due anni a partire da maggio 2018 ad una tariffa ridotta.

Nel mese di gennaio 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Said, una nave MR costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di febbraio 2018, il contratto per la M/T SW Cap Ferrat I, nave MR costruita nel 2002 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2015 e in scadenza nel dicembre 2018, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di gennaio 2018 è scaduto un contratto *time charter* triennale tra d'Amico Tankers e un'importante compagnia petrolifera, pertanto la nave è ora impiegata sul mercato *spot*.
- **Flotta in costruzione:** Nel mese di gennaio 2018, la M/T Cielo di Rotterdam, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

Nel gennaio 2018, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud di assumersi la consegna delle navi LR1 in costruzione rimanenti, secondo la seguente programmazione approssimativa: una nave a gennaio 2018, 2 navi a luglio 2018 e almeno 2 navi a gennaio 2019.

	Al 31 dicembre 2017				Al 1 marzo 2018			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	1,0	18,0	8,0	27,0	2,0	16,0	8,0	26,0
Noleggio a scafo nudo*	0,0	3,0	0,0	3,0	0,0	4,0	0,0	4,0
Nolo a lungo termine	0,0	11,5	1,0	12,5	0,0	12,5	1,0	13,5
Nolo a breve termine	0,0	12,0	1,0	13,0	0,0	11,0	1,0	12,0
Totale	1,0	44,5	10,0	55,5	2,0	43,5	10,0	55,5

* con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile della gestione

In seguito agli uragani che hanno colpito il Golfo degli Stati Uniti, si è creato un migliore equilibrio tra domanda e offerta nell'Atlantico. L'esportazione di raffinati dagli Stati Uniti si è ripresa dal minimo di settembre, ed è tornata a circa 5 milioni di barili al giorno. Il miglior bilanciamento di domanda e offerta di tonnellaggio ha portato ad un rialzo delle tariffe di noleggio per gran parte del quarto trimestre del 2017, prima di un appiattimento nell'ultima parte dell'anno e nei primi mesi del 2018.

Nel bacino Atlantico, il fattore chiave nel mese di gennaio e ad inizio febbraio 2018 è stato il maltempo che ha comportato ritardi nei porti, riducendo il numero di navi disponibili. Nell'emisfero orientale, a inizio 2018 le raffinerie asiatiche sono tornate in esercizio dopo i cicli pianificati di manutenzione, contribuendo ad un miglioramento del mercato.

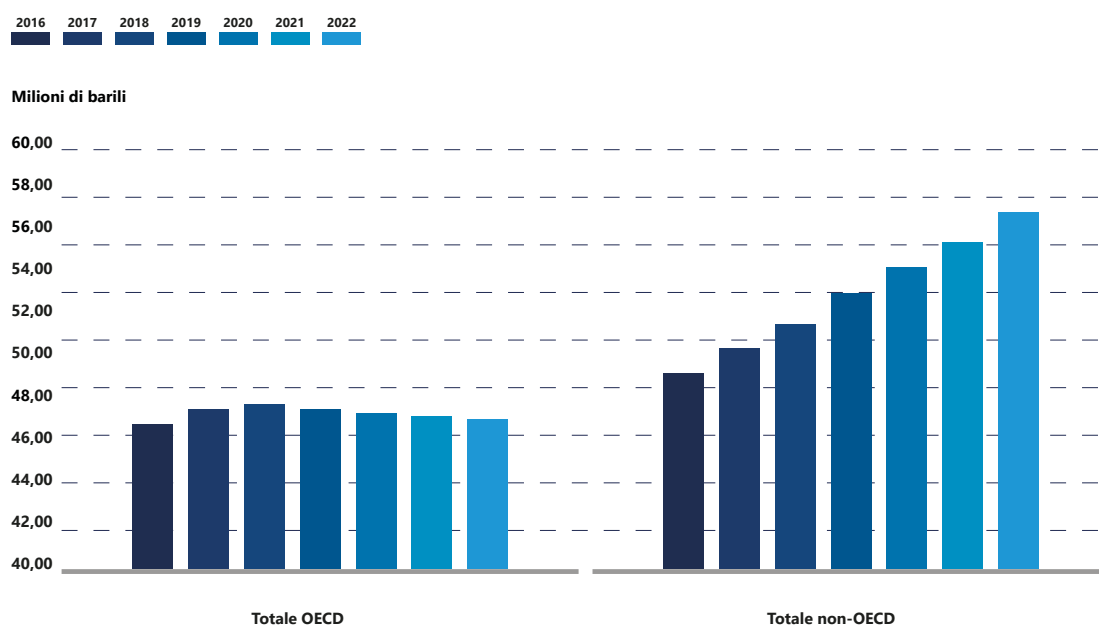
L'IEA ha recentemente rivisto lievemente al rialzo le proiezioni di crescita della domanda petrolifera nel 2018 a 1,4 milioni di barili al giorno (in calo rispetto all'espansione del 2017 di 1,6 milioni di barili al giorno), sulla base delle stime di crescita del PIL rilasciate dal FMI più ottimistiche per il 2018.

Il mercato delle navi cisterna dovrebbe continuare a migliorare grazie al rallentamento della crescita dell'offerta di navi e all'aumento dei volumi trasportati, trainati da: 1) una forte domanda petrolifera, 2) l'aumento delle esportazioni statunitensi e 3) elevati margini di raffinazione e utilizzo negli USA, che favoriscono un aumento delle esportazioni verso i Caraibi e l'America Latina 4) le scorte di raffinati più basse che, a seguito di sostanziali riduzioni negli ultimi 18 mesi, si avvicinano ora alle medie quinquennali 5) il significativo aumento previsto dall'EIA della produzione statunitense di petrolio di scisto di 1,8 milioni di barili al giorno nel 2018, contribuendo ad una previsione di crescita della produzione petrolifera non OPEC di 2,4 milioni di barili al giorno, che dovrebbe limitare ulteriori incrementi e potrebbe portare ad un eventuale calo del prezzo del petrolio.

I prezzi delle navi e le tariffe time-charter per periodi di un anno sono cresciute gradualmente durante il 2017, con i noleggiatori che hanno recentemente stipulato contratti time-charter a tariffe superiori a quelle offerte dal mercato *spot*, un chiaro segnale di fiducia nelle prospettive del settore.

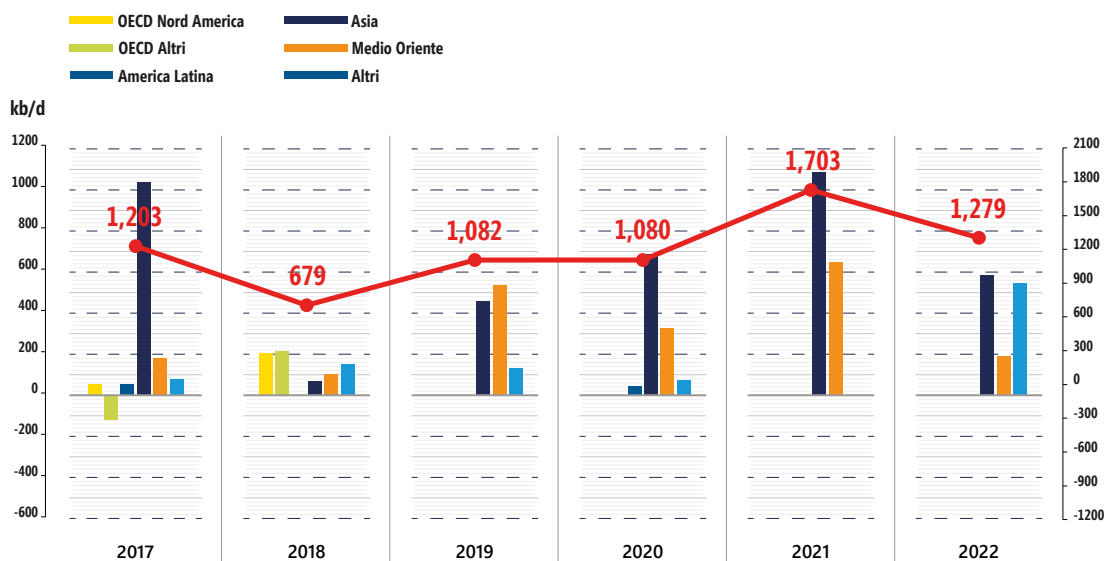
I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) l'offerta globale di petrolio, (ii) il prezzo del greggio e margini delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati e (iv) il tasso di aumento della flotta di navi cisterna. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che potrebbero favorire una ripresa del mercato delle navi cisterna nel medio periodo:

Domanda globale di prodotti petroliferi nel periodo 2016-2022¹

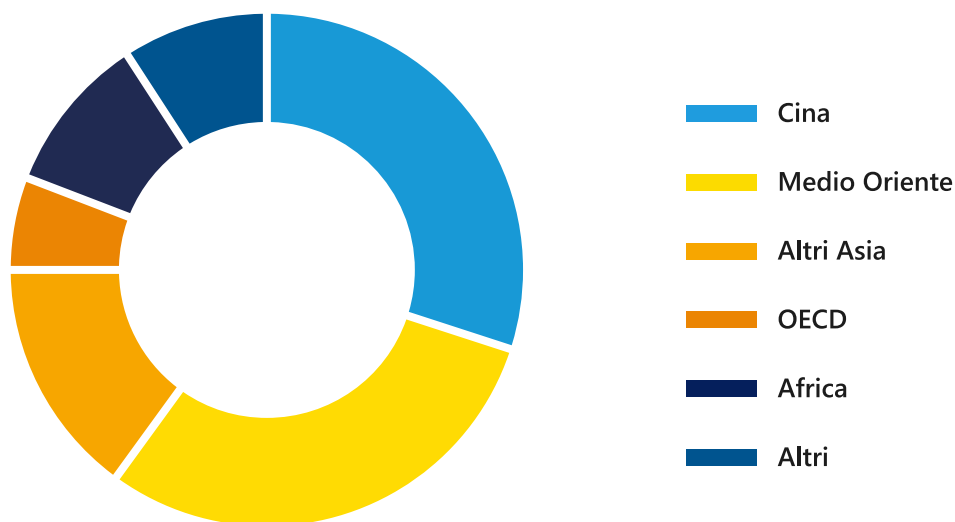


¹ Fonte: IEA, Aprile 2018

Aumento della capacità di distillazione per regione geografica nel periodo 2017-2022¹



Costruzione di nuove raffinerie nel periodo 2017-2022¹



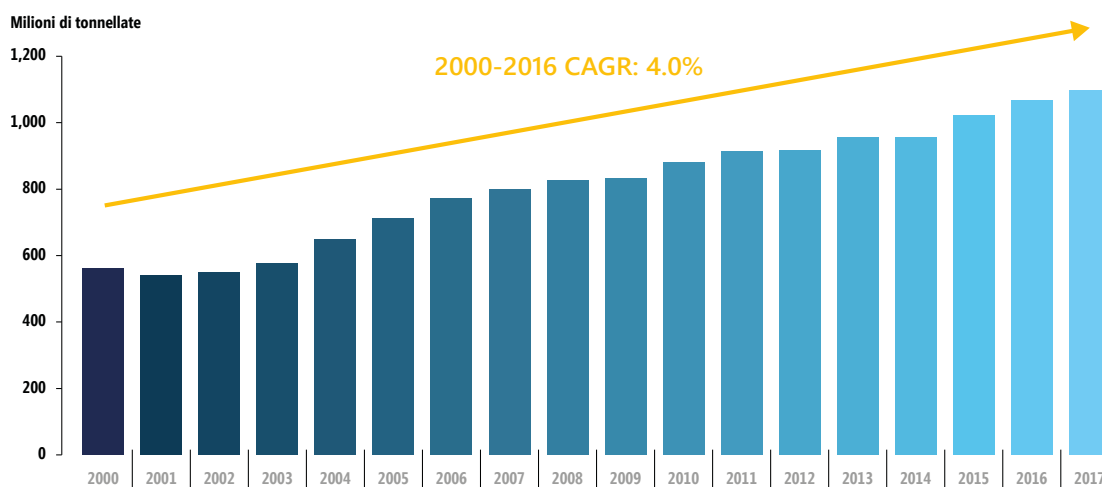
Domanda di navi cisterna

- Nel suo ultimo rapporto, l'Agenzia internazionale dell'energia ha dichiarato di aver rivisto al rialzo le proiezioni di crescita della domanda petrolifera per il 2018 a 1,4 milioni di barili al giorno sulla base delle previsioni più ottimistiche del FMI per la crescita del PIL globale.
- L'AIE prevede che il volume di produzione delle raffinerie subirà un calo di 400.000 barili su base trimestrale nel primo trimestre 2018, attestandosi a 81,1 milioni di barili al giorno, a fronte di un aumento di circa 1,0 milioni di barili al giorno su base annua. Ciò nonostante, si prevede che i volumi di produzione globali delle raffinerie aumentino di un numero rimarchevole di 1,1 milioni di barili al giorno, da gennaio a maggio 2018.

¹ Fonte: Clarksons Research Services, Luglio'17, IEA and BP Statistics

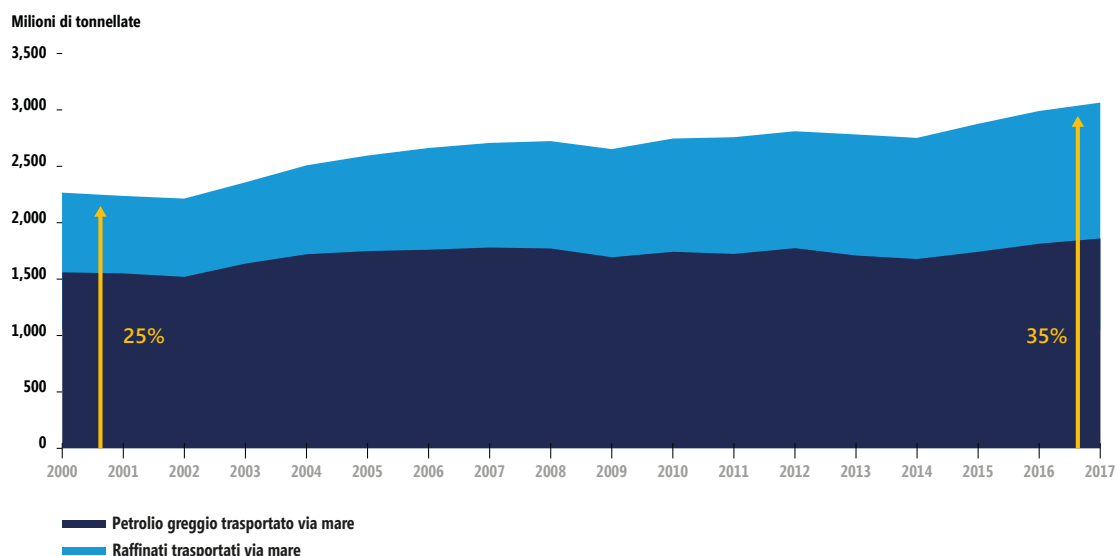
- I settori dei trasporti e petrolchimico sono responsabili della maggior parte della crescita prevista della domanda petrolifera, rispettivamente per poco meno della metà e poco più di un terzo.
- L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha sancito che dal 2020 le navi dovranno utilizzare combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% al di fuori delle Aree di controllo delle emissioni, in calo rispetto all'attuale *standard* di 3,5%. Tale modifica normativa comporterà probabilmente un'impennata della domanda di gasolio e di distillati a bassissimo contenuto di zolfo. Non essendo tali combustibili disponibili in quantità sufficienti in molte regioni, dovranno essere importati, potenzialmente sostenendo la domanda di navi cisterna in modo strutturale.
- Secondo Clarksons, il volume totale di raffinati trasportati via mare in commercio è aumentato ad un tasso medio di crescita annua del 4,1% dal 2000, favorito dall'espansione dell'attività di raffinazione e dei volumi prodotti. Secondo le proiezioni di Clarksons, nel 2018 la domanda di tonnellaggio (Dwt) delle navi cisterna aumenterà del 3,8%, con un'espansione del commercio di raffinati prevista su diverse rotte commerciali, in parte trainata dalla solida crescita prevista per la domanda petrolifera non OPEC. Oltre ad aumentare la domanda petrolifera, l'incremento della capacità di raffinazione in paesi chiave come gli Stati Uniti e la Cina dovrebbe anche sostenere la crescita del commercio di prodotti petroliferi, in particolare sulle rotte in partenza dalla Costa del Golfo degli Stati Uniti e interne all'Asia.
- I commerci marittimi prosperano in presenza di discrepanze – nel settore dei raffinati, queste potrebbero riscontrarsi in qualsiasi paese a causa delle differenze tra le tipologie di prodotti prodotte e richieste, le tipologie e la qualità dei raffinati prodotti dalle raffinerie, e i margini raggiunti dalle raffinerie a causa dei diversi prezzi del greggio utilizzato, dell'energia consumata e della loro sofisticatezza tecnologica. La mappa mondiale delle raffinerie è in costante evoluzione, causando squilibri dell'offerta di raffinati tra le regioni. Con l'aumento di tali discrepanze, la domanda di navi cisterna aumenterà.

Commercio marittimo di raffinati¹



¹ Fonte: Clarkson Research Services, Feb'18

Quota di raffinati in relazione al totale dei prodotti petroliferi commerciati via mare¹

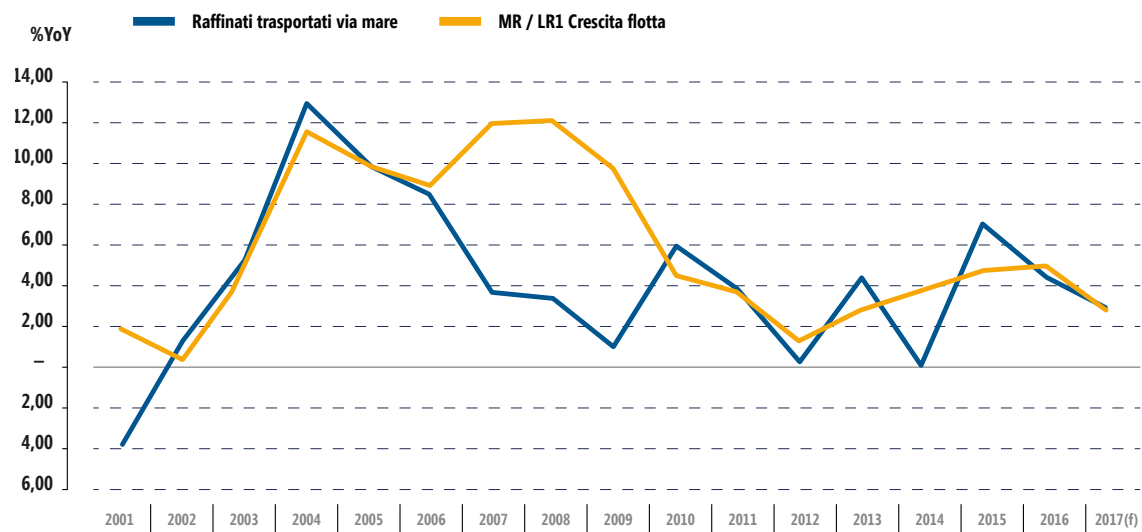


Offerta di navi cisterna

- Secondo le stime di Clarksons della fine del 2016, escludendo i ritardi, le cancellazioni e le cisterne a trasporto esclusivo di raffinati (*"pure chemical"*), nel 2017 era prevista la consegna di 89 navi MR. Tuttavia solo 71 sono state consegnate l'anno scorso (il 20% in meno del previsto).
- Nel 2017 sono state demolite 27 MR e 3 LR1, portando ad una crescita netta della flotta nel periodo di 44 MR e 15 LR1 che corrispondono ad una crescita netta totale del 2,7% in questi segmenti.
- Secondo Clarksons, nel 2018 saranno consegnate 74 navi cisterna MR e 13 LR1 che, unitamente alla previsione dei ritiri dal mercato espressa dalla dirigenza di DIS, dovrebbero risultare in una modesta crescita della flotta del 2,1% in questi segmenti.
- Anche nel 2018 i ritardi, le cancellazioni e le modifiche degli ordini che negli ultimi anni hanno causato una crescita effettiva della flotta considerevolmente più bassa del previsto all'inizio di ogni anno, potrebbero contribuire ad un'espansione della flotta ancora più lenta di quanto previsto.
- In media le navi cisterna MR vengono demolite dopo circa 24 anni. Secondo Clarksons esistono circa 103 navi MR con età superiore ai vent'anni, vale a dire il 5% della flotta esistente.
- I cantieri stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti stanno causando una riduzione della loro capacità globale.
- L'obbligo sancito dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) che prescrive per le navi, a partire dal 2020, l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5%, potrebbe causare il ritiro dal commercio di navi di età superiore e meno efficienti man mano che queste diventano meno competitive essendo obbligate a bruciare combustibili a basso contenuto di zolfo più costosi.
- I ritardi nei porti e la crescente lunghezza dei viaggi hanno influito sul commercio di navi cisterna e stanno riducendo di fatto la pronta offerta di tonnellaggio.

¹ Fonte: Clarkson Research Services, Feb'18

Rapporto tra la crescita dei volumi di raffinati trasportati via mare e la crescita di flotta MR e LR¹



¹ Fonte: Clarkson Research Services, Marzo '18

GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

BILANCIO CONSOLIDATO

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2017



Conto economico consolidato

US\$ migliaia	Nota	2017	2016
Ricavi	(3)	390.971	347.110
Costi diretti di viaggio	(4)	(133.534)	(85.724)
Ricavi base time charter	(5)	257.437	261.386
Costi per noleggi passivi	(6)	(126.664)	(117.198)
Altri costi operativi diretti	(7)	(80.370)	(73.509)
Costi generali e amministrativi	(8)	(15.482)	(15.690)
Utile dalla vendita di navi	(9)	1.917	-
Risultato operativo lordo / EBITDA *		36.838	54.989
Ammortamenti e svalutazioni	(13)	(48.266)	(44.855)
Risultato operativo / EBIT *		(11.428)	10.134
Proventi finanziari	(10)	2.419	1.767
(Oneri) finanziari	(10)	(28.379)	(24.134)
Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(11)	85	230
Utile / (perdita) ante imposte		(37.303)	(12.003)
Imposte e tasse	(12)	(780)	(835)
Utile / (perdita) netto		(38.083)	(12.838)
Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti del Gruppo			
Utile / (perdita) base per azione in US\$⁽¹⁾		(0,075)	(0,031)

*Si vedano gli Indicatori alternativi di *performance* a pagina 28

Conto economico consolidato complessivo

US\$ migliaia	2017	2016
Utile / (perdita) del periodo	(38.083)	(12.838)
Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge)	2.456	1.689
Variazioni nella riserva di conversione	253	(247)
Utile/(Perdita) netto complessivo	(35.374)	(11.396)
Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti del Gruppo		
Utile/(Perdita) base complessivo per azione in US\$ ⁽¹⁾	(0,070)	(0,027)

Le note riportate alle pagine da 60 a 105 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

¹ L'utile base per azione per il 2017 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 508.653.542, mentre nel 2016 l'utile base per azione è stato calcolato su un numero medio di 420.295.298 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione del 2017, mentre nel 2016 l'utile per azione diluito era pari a US\$ (0,030).

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Nota	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni tecniche	(13)	792.851	810.728
Partecipazioni in entità a controllo congiunto	(14)	3.269	3.261
Altre attività finanziarie non correnti	(15)	27.632	23.066
Totale attività non correnti		823.752	837.055
Attività disponibili per la vendita	(16)	77.750	66.352
Rimanenze	(17)	15.495	12.857
Crediti a breve e altre attività correnti	(18)	66.200	41.213
Altre attività finanziarie correnti	(15)	344	95
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(19)	29.694	31.632
Totale attività correnti		189.483	152.149
Totale attività		1.013.235	989.204
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(20)	65.322	42.851
Utili portati a nuovo	(20)	26.389	64.472
Altre riserve	(20)	302.721	256.043
Patrimonio netto totale		394.432	363.366
Banche e altri finanziatori	(21)	357.544	427.304
Passività per <i>leasing</i> finanziari	(22)	63.144	-
Altre passività finanziarie non correnti	(25)	5.469	8.420
Totale passività non correnti		426.157	435.724
Banche e altri finanziatori	(21)	128.488	124.975
Passività per <i>leasing</i> finanziari	(22)	3.267	-
Importi dovuti alla società controllante	(23)	-	10.001
Debiti a breve e altre passività correnti	(24)	50.811	43.059
Altre passività finanziarie correnti	(25)	10.043	11.885
Debiti per imposte correnti	(26)	37	194
Totale passività correnti		192.646	190.114
Totale passività e patrimonio netto		1.013.235	989.204

1 marzo 2018



Paolo d'Amico, Presidente



Carlos Balestra di Mottola, Direttore finanziario

Le note riportate alle pagine da 60 a 105 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Rendiconto finanziario consolidato

US\$ migliaia	2017	2016
Utile / (perdita) del periodo	(38.083)	(12.838)
Ammortamenti e svalutazioni	48.266	44.855
Imposte correnti e differite	780	835
Oneri (proventi) finanziari	25.260	22.619
Variazioni di fair value su riconversione valutaria	700	(254)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.917)	-
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	(85)	(230)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	34.921	54.987
Variazioni delle rimanenze	(2.639)	(2.581)
Variazioni dei crediti a breve	(25.220)	14.549
Variazioni dei debiti a breve	5.650	9.928
Imposte pagate	(675)	(1.428)
Interessi netti (pagati)	(23.620)	(17.872)
Variazioni di altre passività finanziarie	-	(2.065)
Variazioni della riserva sovrapprezzo azioni	275	149
Flussi di cassa netti da attività operative	(11.308)	55.667
Acquisto di immobilizzazioni	(148.102)	(151.198)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	105.001	-
Alienazione della partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto ETL	132	1.238
Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto ETL	116	330
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	433
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(42.853)	(149.197)
Aumento di Capitale	66.164	2.921
Altre variazioni del patrimonio netto	252	(247)
Azioni proprie	-	(609)
Dividendi distribuiti	-	(12.412)
Finanziamenti della controllante	(10.001)	10.000
Variazioni di altri debiti finanziari	(2.000)	(1.000)
Rimborso finanziamenti bancari	(127.258)	(195.852)
Utilizzo finanziamenti bancari	58.098	270.606
Avvio di un <i>leasing</i> finanziario	68.000	-
Rimborso di un <i>leasing</i> finanziario	(1.589)	-
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	51.666	73.407
Variazione netta in aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(2.495)	(20.123)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	20.164	40.287
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	17.669	20.164
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	29.694	31.632
Scoperti di conto corrente	(12.025)	(11.468)

Le note riportate alle pagine da 60 a 105 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
			Altro	Cash Flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2017	42.851	64.472	257.535	(1.492)	363.366
Aumento di Capitale	22.471	-	44.826	-	67.297
Costo dell'emissione	-	-	(1.132)	-	(1.132)
Riserva sovrapprezzo azioni	-	-	275	-	275
Utile (perdita) complessivo	-	(38.083)	253	2.456	(35.374)
Saldo al 31 dicembre 2017	65.322	26.389	301.757	964	394.432

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
			Altro	Cash Flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2016	42.284	77.310	268.300	(3.181)	384.713
Aumento di Capitale	567	-	2.354	-	2.921
Azioni proprie	-	-	(609)	-	(609)
Riserva sovrapprezzo azioni	-	-	149	-	149
Dividendi distribuiti	-	-	(12.412)	-	(12.412)
Utile (perdita) complessivo	-	(12.838)	(247)	1.689	(11.396)
Saldo al 31 dicembre 2016	42.851	64.472	257.535	(1.492)	363.366

Le note riportate alle pagine da 60 a 105 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.



Note

Il Gruppo d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (*société anonyme*) di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo è d'Amico Società di Navigazione.

Il bilancio del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting *Standards* e IAS – International Accounting *Standards*) emanati dallo IASB (International Accounting *Standards* Board) e adottati dall'Unione europea. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS", nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee (SIC) adottate dall'Unione europea. Il bilancio consolidato è predisposto secondo la convenzione del costo storico, ad eccezione di alcune attività e passività finanziarie che sono rilevate al *fair value* a conto economico o nelle Altre componenti dell'utile complessivo per la parte efficace delle coperture.

Il bilancio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società e delle principali società controllate.

1. PRINCIPI CONTABILI

Di seguito sono illustrati i principi contabili, applicati in maniera uniforme.

Principi di consolidamento

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017.

Società controllate

Sono società controllate tutte le entità sulle quali il gruppo esercita il controllo. Il gruppo controlla un'entità quando è esposto, o ha diritto, a rendimenti variabili risultanti dal proprio coinvolgimento con l'entità e la capacità di influire su tali rendimenti attraverso il proprio potere di indirizzare le attività dell'entità. Le controllate sono integralmente consolidate alla data in cui il controllo viene trasferito al gruppo, mentre vengono escluse dal perimetro di consolidamento dalla data in cui cessa il controllo.

Le attività e le passività della controllante e delle controllate sono consolidate voce per voce e il valore contabile degli investimenti detenuti dalla controllante e dalle altre controllate consolidate viene eliminato a fronte della corrispondente quota di patrimonio netto. In fase di redazione del bilancio consolidato vengono eliminati i saldi e le operazioni infragruppo e i rispettivi utili, nonché gli utili e le perdite non realizzati relativi alle operazioni infragruppo. Le partecipazioni di minoranza e la quota dell'utile di competenza di terzi, se del caso, sono esposti separatamente dal patrimonio netto del Gruppo, in base alla percentuale delle attività nette del Gruppo di loro pertinenza.

Entità a controllo congiunto

Le società a controllo congiunto sono imprese sulle cui attività il Gruppo esercita un controllo congiunto, come definito nell'IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto. Il trattamento contabile dipende dal tipo di accordo a controllo congiunto, determinato prendendo in considerazione i diritti e gli obblighi dell'investitore. Nel bilancio consolidato, le attività, le passività, i ricavi e i costi delle entità a controllo congiunto sono esposti proporzionalmente in base alla quota di interessenza del Gruppo, mentre le *joint venture* sono iscritte utilizzando il metodo del patrimonio netto: la quota di utile o perdita della partecipata di competenza del gruppo viene iscritta a Conto economico

consolidato; le distribuzioni ricevute da una partecipata riducono il valore contabile della partecipazione; le variazioni *post*-acquisizione delle Altre componenti dell'utile/(perdita) complessivo sono esposte nell'Altro utile/(perdita) complessivo con una corrispondente rettifica al valore contabile della partecipazione.

Quando la quota del Gruppo nelle perdite di una *joint venture* o di un'impresa collegata supera la partecipazione del Gruppo in tale *joint venture* o collegata, il Gruppo cessa di rilevare la propria quota delle perdite future. Vengono costituiti accantonamenti per ulteriori perdite e viene iscritta una passività solamente nella misura in cui il Gruppo abbia assunto obbligazioni legali o implicite o effettuato pagamenti per conto della *joint venture* o della collegata. A ogni data di bilancio, il Gruppo stabilisce se vi siano prove oggettive di perdita durevole di valore dell'investimento nella società collegata. In caso affermativo, il Gruppo calcola l'importo della perdita di valore come differenza tra il valore recuperabile della società collegata e il suo valore contabile e iscrive l'importo alla voce di conto economico "quota di utile/(perdita) delle collegate. Ai fini della conformità all'applicazione dell'IFRS 11, il Gruppo ha precedentemente valutato e successivamente confermato il proprio controllo sulla struttura, la forma giuridica, le condizioni degli accordi contrattuali e altri fatti e circostanze degli accordi a controllo congiunto; di conseguenza Glenda International Shipping (GIS) e High Pool Tankers Limited (HPT) saranno trattate come entità a controllo congiunto e consolidate proporzionalmente voce per voce, mentre l'investimento in DM Shipping (DMS) e Eco Tankers Ltd. (ETL) sarà trattato come una *joint venture* e troverà applicazione il metodo del patrimonio netto.

Operazioni in valuta

Gran parte dei ricavi e dei costi del Gruppo è denominata in dollari USA, la valuta funzionale del Gruppo. Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite all'opportuno tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. Le attività e le passività monetarie denominate in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite al tasso in vigore alla data di bilancio. Tutte le differenze di cambio sono imputate direttamente al conto economico.

Nel bilancio consolidato, le voci di conto economico delle controllate i cui bilanci non sono redatti in dollari USA sono convertite al tasso di cambio medio del periodo (sempre che non si verifichino fluttuazioni significative), mentre le attività e le passività sono convertite ai tassi di cambio in vigore alla data di bilancio. Le differenze di cambio originate dalla conversione del bilancio in dollari USA sono imputate direttamente nelle altre voci dell'utile complessivo.

Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli Amministratori effettuano stime contabili e in alcuni casi congetture. Le decisioni della dirigenza sono basate sull'esperienza e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono espresse per tutte le aree di *business* e sono riviste continuamente. Di seguito sono elencate le aree maggiormente interessate da tali procedimenti.

Valore di bilancio delle navi. Il valore contabile delle navi può discostarsi anche sensibilmente dal loro valore di mercato. È infatti determinato dalla valutazione effettuata dalla dirigenza della vita utile residua delle navi, dal loro valore residuo e dagli indicatori di perdita durevole di valore. Se il valore di bilancio delle navi supera il valore di realizzo, viene iscritta una svalutazione per perdita durevole di valore.

Proventi da controstellie. I proventi da controstellie sono rilevati come parte del viaggio al momento dell'erogazione del servizio, conformemente ai termini e alle condizioni del contratto di noleggio, sulla base di una stima dell'importo guadagnato durante il periodo sui viaggi non portati a termine.

Spese di viaggio. Le spese di viaggio su viaggi non portati a termine sono stimate sulla base delle spese medie storicamente rilevate per viaggi *standard* completati dalla Società.

Debiti d'imposta. I debiti d'imposta sono calcolati prendendo in considerazione la nostra posizione fiscale specifica, determinata dal quadro normativo vigente nei paesi in cui operiamo. I debiti d'imposta possono essere influenzate dalle modifiche applicate al trattamento o alla valutazione fiscale dei ricavi da attività di trasporto, delle ritenute fiscali sui noli, della *tonnage tax* e dell'imposta sul valore aggiunto.

Valutazione del fair value.

Il "*fair value*" è il prezzo che si percepirebbe dalla vendita di un'attività o che si pagherebbe per trasferire una passività in una transazione ordinaria sul mercato principale/più vantaggioso alla data di valutazione, alle condizioni di mercato vigenti, indipendentemente dal fatto che il prezzo sia direttamente osservabile o venga stimato tramite un'altra tecnica di valutazione. Il *fair value* degli strumenti finanziari è rappresentato dalla loro quotazione di mercato o, se non disponibile, dal valore risultante dall'adozione di adeguati modelli di valutazione finanziaria che tengano conto di tutti i fattori utilizzati dagli operatori del mercato e dei prezzi ottenuti in operazioni simili effettivamente eseguite sul mercato.

Per ottenere una specifica valutazione al *fair value* ci si basa sui prezzi quotati o sulle informazioni dei broker, nonché sulla periodica verifica delle rettifiche di dette valutazioni e dei dati non osservabili, in modo da classificare tali valutazioni nel livello di *fair value* appropriato. Nella valutazione del *fair value* bisogna avvalersi del maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare il *fair value* si fa ricorso a tecniche di valutazione basate su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi per attività o passività identiche;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai valori quotati inclusi nel primo livello, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività presa in esame;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

Quando gli elementi utilizzati per determinare il *fair value* di un'attività o di una passività appartengono a categorie differenti, la valutazione del *fair value* viene classificata interamente al posto più basso e più significativo della gerarchia del *fair value*. Il trasferimento tra livelli gerarchici di *fair value* è contabilizzato alla fine del periodo di rendicontazione durante il quale è avvenuta la modifica.

Alcuni dei seguenti principi contabili richiedono la valutazione del *fair value* di attività e passività finanziarie e non finanziarie. Ulteriori informazioni sul calcolo del *fair value* sono riportate nella nota 27.

Riconoscimento dei ricavi

Tutti i ricavi derivanti da servizi di trasporto sono iscritti a bilancio in base alla relativa percentuale di completamento. Tale percentuale viene determinata con il metodo "da scarico a scarico" (*discharge-to-discharge*) per tutti i viaggi *spot* e per quelli relativi a contratti di trasporto (*contract of affreightment* - COA). Secondo questo metodo, i ricavi da trasporti sono rilevati lungo il periodo intercorso tra la partenza di una nave dal porto di scarico originario e la partenza dal porto di scarico successivo. La data di partenza è definita come la data dello scarico più recente, mentre il viaggio termina alla data dello scarico successivo ("da scarico a scarico").

Per i viaggi in corso alla fine di un periodo di rendicontazione, il Gruppo contabilizza una percentuale dei ricavi stimati per il viaggio pari alla percentuale della durata stimata del viaggio completato alla data di bilancio. La stima dei ricavi viene effettuata basandosi sulla durata prevista e sulla destinazione del viaggio. I ricavi derivanti da contratti di noleggio (*time charter*) sono rilevati proporzionalmente lungo il periodo del noleggio stesso, in relazione al servizio prestato.

Proventi da controstallie

Nei contratti di trasporto sono inserite alcune condizioni relative alla quantità di tempo disponibile per il carico e lo scarico della nave. I proventi da controstallie, rilevati al momento dell'rogazione del servizio in conformità ai termini e alle condizioni del contratto di noleggio, costituiscono il corrispettivo stimato per il tempo aggiuntivo necessario per scaricare la nave. Tali ricavi sono contabilizzati al netto dell'eventuale accantonamento effettuato in relazione a crediti da controstallie dei quali non è previsto il pieno recupero.

Costi diretti di viaggio e altri costi operativi diretti

I costi diretti di viaggio (oneri portuali, transito da canali, consumi di carburante *bunker* e commissioni) riguardano l'utilizzo della flotta sul mercato *spot* e per contratti COA (*contract of affreightment*). Le spese di viaggio sono rilevate nel momento in cui sono sostenute.

Le tariffe di noleggio passivo corrisposte per prendere a nolo le navi sono imputate a conto economico secondo il principio della competenza. I costi operativi relativi alle navi, quali ad esempio i costi per l'equipaggio, le riparazioni, i ricambi, le scorte, l'assicurazione, le spese commerciali e tecniche, sono imputati a conto economico quando sono sostenuti. Il costo dei lubrificanti si basa sui consumi nel corso del periodo.

Costi generali e amministrativi

Le spese amministrative, che comprendono i costi amministrativi per il personale, gli oneri di gestione, le spese d'ufficio e altri oneri relativi all'amministrazione, sono iscritti a conto economico nel momento in cui sono sostenute.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e gli oneri finanziari comprendono gli interessi, le differenze di cambio realizzate e non realizzate relative a operazioni in valute diverse dalla valuta funzionale, nonché altri proventi e oneri finanziari, tra cui le rettifiche di valore di taluni strumenti finanziari che ai fini contabili non sono considerati strumenti di copertura. Gli interessi sono rilevati secondo il principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Imposte

Le imposte correnti della *holding* d'Amico International Shipping SA e di alcune società controllate (società di servizi) sono calcolate in base al reddito imponibile per l'esercizio applicando le aliquote locali in vigore alla data di bilancio. L'utile imponibile non coincide con l'utile evidenziato a conto economico, poiché non include le voci di ricavo o di spesa che sono imponibili o deducibili in altri esercizi, ed esclude altresì le voci esenti o indeducibili.

La principale società operativa del Gruppo, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), così come DM Shipping d.a.c. (Irlanda) e Glenda International Shipping d.a.c. (Irlanda) sono tassate in base al regime fiscale della *tonnage tax* vigente in Irlanda in relazione a tutte le attività ad esso assoggettate. In base a tale regime, la passività fiscale non è calcolata sulla base dei ricavi e dei costi, come invece avviene per le società in regime fiscale ordinario, ma in base ai ricavi nozionali determinati in base al tonnellaggio netto totale della flotta controllata. L'onere relativo alla *tonnage tax*

è iscritto tra gli oneri per imposte sul reddito nel Conto economico consolidato. Per tutte le attività che fanno capo all'Irlanda e che non ricadono nel regime di *tonnage tax*, l'onere fiscale è determinato in base al risultato d'esercizio, rettificato per le voci non imponibili o indeducibili, ed è calcolato sulla base dell'aliquota fiscale in vigore o sostanzialmente in vigore alla data di bilancio.

Le eventuali imposte differite sono imposte che il gruppo prevede di versare o recuperare sulle differenze tra il valore contabile delle attività e delle passività esposto nel bilancio consolidato e la corrispondente base imponibile utilizzata nel computo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzate utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. Le passività relative alle imposte differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili. Le attività fiscali differite sono rilevate nella misura in cui sia probabile che vi saranno in futuro degli utili assoggettabili a tassazione a fronte dei quali sia possibile utilizzare le differenze temporanee deducibili. Il valore contabile delle attività fiscali differite viene riesaminato ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più ritenuto probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero totale o parziale. Le imposte differite sono calcolate alle aliquote fiscali applicabili durante il periodo di estinzione della passività ovvero di realizzo dell'attività. Sono iscritte a conto economico come voce di costo o ricavo, eccetto se collegate a voci imputabili direttamente alle altre componenti dell'utile complessivo; in questo caso anche l'imposta differita è rilevata tra le altre componenti dell'utile complessivo.

Immobilizzazioni (Flotta)

Navi

Le navi di proprietà sono iscritte a bilancio al costo storico al netto del fondo ammortamento e di eventuali perdite durevoli di valore (*impairment*). Il costo storico comprende il costo di acquisizione delle navi nonché altri costi direttamente attribuibili all'acquisizione o alla costruzione della nave, compresi gli interessi passivi sostenuti durante il periodo di costruzione in relazione a finanziamenti ottenuti per le navi.

L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata delle principali componenti delle navi, fino a concorrenza del valore residuo di realizzo stimato. Per le navi appaltate dal gruppo si stima che la vita utile sia normalmente di 25 anni, a seconda delle specifiche e del tipo di impiego previsto. Il valore residuo è stimato in base al tonnellaggio al vuoto di ciascuna nave moltiplicato per le tariffe di rottamazione per tonnellata attualmente vigenti sul mercato, che vengono riviste ogni anno. I rivestimenti delle cisterne delle navi sono ammortizzati in dieci anni, mentre i costi degli interventi di bacino sono ammortizzati lungo il periodo che prevedibilmente intercorre fino alla successiva entrata in bacino. La stima della vita utile residua avviene alla data di acquisto o di consegna dal cantiere e viene rivista periodicamente.

Le navi in corso di costruzione sono esposte al costo al netto di eventuali perdite durevoli di valore identificate. Il costo relativo alle navi di nuova costruzione includono i pagamenti rateali effettuati ad oggi, e altri costi relativi all'imbarcazione sostenuti durante il periodo di costruzione, compresi gli interessi capitalizzati. L'ammortamento ha inizio alla consegna della nave.

Nell'esprimere il proprio giudizio in merito alla contabilizzazione delle plusvalenze e delle minusvalenze derivanti dalla vendita di navi, la dirigenza prende in considerazione i dettagliati criteri stabiliti dallo IAS 18 e, in particolare, se il Gruppo abbia trasferito o meno all'acquirente i rischi e i diritti rilevanti associati alla proprietà, se possa misurare in modo affidabile il prezzo di vendita al netto dei costi di cessione e il valore contabile della nave, se sia probabile che il vantaggio economico associato all'operazione sia di competenza del Gruppo e il gruppo non conservi un coinvolgimento gestionale continuativo al livello associato alla proprietà o al controllo effettivo.

La Flotta di DIS è considerata come un'unica unità generatrice di flussi finanziari (CGU); un'unità generatrice di flussi finanziari è il più piccolo gruppo di attivi che comprende tale attivo e genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata provenienti da altri attivi o gruppi di attivi. L'individuazione dell'unità generatrice di flussi finanziari di un attivo richiede la formulazione di congetture.

- La dirigenza di DIS ha individuato una sola unità generatrice di flussi finanziari: una nave da sola non genera flussi finanziari netti in entrata che siano ampiamente indipendenti da quelli di altre navi, in quanto le navi sono perlopiù dello stesso tipo, hanno età analoghe e presentano una base di clientela/controparti simili. Il Gruppo impiega una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di *partnership*. Tutte queste navi sono sottoposte alla responsabilità esclusiva collettiva della funzione societaria di DIS per la gestione commerciale delle navi, in particolare per quanto riguarda il noleggio, le operazioni e l'amministrazione delle navi. Di conseguenza, le navi potrebbero essere ragionevolmente scambiate le une con le altre ai fini degli impegni commerciali. Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e agenzie commerciali di intermediazione. Sono inoltre conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale) e MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 dicembre 2017 più del 68% delle navi della flotta DIS era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali prodotti.
- La reportistica gestionale interna di DIS, sulla cui base il Gruppo prende le proprie decisioni strategiche, è concepita per misurare la *performance* della flotta di navi cisterna nel suo complesso piuttosto che a livello delle singole navi.

Spese di bacino

Per ragioni di conformità con le certificazioni di settore e con i requisiti governativi, le navi devono essere sottoposte ad accurate ispezioni o revisioni sistematiche (*drydock*) per interventi rilevanti di riparazione e manutenzione che non possono essere realizzati durante la loro normale operatività. Nel caso delle navi di meno di 15 anni, tali operazioni vengono compiute approssimativamente ogni 5 anni a seconda della natura dell'intervento e dei requisiti esterni, con un Intermediate Water Survey (IWS) ogni due anni e mezzo. Per le navi di più di 15 anni gli interventi di bacino vengono realizzati ogni due anni e mezzo. I costi di bacino sono capitalizzati e ammortizzati a quote costanti lungo il periodo che intercorre fino alla successiva entrata in bacino. Nel caso in cui il bacino di una nave venga effettuato a meno di 30 mesi di distanza dal precedente, si procede alla svalutazione del valore residuo dei costi di bacino precedentemente capitalizzati.

Per le navi di nuova costruzione e le altre navi acquisite, l'iniziale voce di bacino viene evidenziata e capitalizzata separatamente. Il costo di tale voce dell'attivo viene stimato sulla base dei costi previsti in relazione al primo bacino.

Perdite di valore e svalutazioni ("impairment")

I valori dell'intera flotta, considerata come un'unica unità generatrice di flussi finanziari, vengono rivisti saltuariamente tenendo conto delle condizioni di mercato. Il valore contabile della CGU viene sottoposto a impairment test ogni qual volta gli eventi o le mutate circostanze indichino che il valore contabile possa non essere recuperabile. Qualora esistano indicazioni in tal senso, viene stimato il valore recuperabile della CGU al fine di determinare l'eventuale portata della perdita durevole di valore. Il valore recuperabile è di norma definito come il maggiore tra il valore al netto dei costi di vendita di tutte le navi e il loro valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei

flussi di cassa generati nelle vite utili residue delle navi. Per la valutazione del valore d'uso del cespite si procede alla determinazione del valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati. Si registra una svalutazione quando il valore contabile supera il valore di recupero e si stabilisce che tale differenza non è temporanea. La perdita durevole di valore viene quindi attribuita ad ogni singola nave in misura proporzionale, sulla base del valore contabile di ogni nave nella CGU, entro il limite maggiore tra il *fair value* al netto dei costi di vendita e il valore d'uso.

I flussi di cassa vengono determinati applicando varie ipotesi riguardanti i ricavi futuri al netto di commissioni, spese operative, bacini programmati, *off-hire* previsti e tariffe di rottamazione. Nello specifico, nella stima delle tariffe di noleggio future, la dirigenza prende in considerazione le tariffe attualmente applicabili per i noleggi *time charter* esistenti e le tariffe base *time charter* giornaliere stimate per ogni classe di nave per i giorni "non fissati" nel corso della vita residua stimata di ciascuna nave. Le tariffe base *time charter* giornaliere stimate utilizzate per i giorni "non fissati" si basano su una combinazione tra le tariffe previste internamente, in linea con le previsioni fornite all'alta dirigenza e ai consiglieri di amministrazione, e la media storica dei ricavi di mercato negli ultimi 10 anni, basata sui dati medi pubblicati da società di ricerca attive nel settore marittimo. Le tariffe previste internamente sono applicate alle stime a breve termine, mentre per le stime a lungo termine viene utilizzata la media storica a 10 anni. Prendendo atto che le tariffe tendono ad avere un andamento ciclico e ad essere soggette ad una notevole volatilità dovuta a fattori che esulano dal nostro controllo, la dirigenza ritiene ragionevole l'utilizzo di stime basate su una combinazione di tariffe previste internamente e tariffe medie storiche su 10 anni calcolate alla data di bilancio.

I flussi in uscita stimati per le spese operative e i requisiti di bacino si basano sui costi storici e preventivati. Le previsioni tengono inoltre conto dei oneri sostenuti per la conformità a nuove normative, compreso il costo previsto per l'obbligo di installare sistemi di serbatoi per le acque di zavorra su alcune delle navi della nostra flotta. L'utilizzo si basa sui livelli storici raggiunti e le stime di un valore residuo sono coerenti con le tariffe di rottamazione adottate nella relativa valutazione da parte della dirigenza.

Benché la dirigenza ritenga che le ipotesi adottate per valutare la potenziale perdita durevole di valore siano ragionevoli e appropriate al momento della loro formulazione, tali ipotesi sono altamente soggettive e passibili di future modifiche, anche sostanziali. Non può esservi alcuna garanzia che le tariffe di noleggio e i valori delle navi rimarranno ai loro livelli attuali per un dato periodo di tempo o che miglioreranno in misura significativa. Se le tariffe di noleggio dovessero scendere a bassi livelli, ciò influirebbe negativamente sulle valutazioni future della perdita durevole di valore delle navi.

A ogni data di bilancio, la dirigenza valuta se vi siano indicazioni che una perdita durevole di valore rilevata in un periodo precedente non esista più o si sia ridotta. In presenza di indicazioni in tal senso, il gruppo stima il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari e, nel caso di una differenza positiva rispetto al valore contabile, la perdita di valore viene stornata. Lo storno si limita al valore che sarebbe stato iscritto se non si fosse verificata la perdita di valore originaria. Un possibile evento che dà adito allo storno di una perdita durevole di valore rilevata negli esercizi precedenti è la plusvalenza realizzata dalla vendita di navi alle quali era stata attribuita la perdita di valore.

Attività disponibili per la vendita

In conformità all'IFRS 5, le attività non correnti (navi) sono classificate come disponibili per la vendita se il loro valore contabile sarà recuperato tramite un'operazione di vendita invece che attraverso l'uso continuativo. Si ritiene che questa condizione sia soddisfatta solamente quando la vendita è altamente probabile e l'attività è disponibile per la vendita immediata nel suo stato attuale; inoltre l'attività deve essere commercializzata attivamente ai fini

della vendita ad un prezzo ragionevole rispetto al suo *fair value* attuale. La dirigenza deve essere impegnata alla vendita, che deve essere prevista entro un anno dalla data di classificazione del cespite in qualità di disponibile per la vendita.

Immediatamente prima della classificazione come disponibile per la vendita, le attività vengono rivalutate conformemente ai principi contabili del Gruppo; successivamente vengono iscritte al più basso tra il loro valore contabile e il *fair value* al netto del costo della vendita. Le attività classificate come disponibili per la vendita non sono soggette ad ammortamento. Le svalutazioni rispetto alla classificazione iniziale come disponibili per la vendita e i successivi utili o perdite derivanti dalla rivalutazione sono esposti a conto economico. Non sono rilevati utili superiori alla perdita durevole di valore complessiva.

Nel caso in cui le condizioni per la classificazione come disponibili per la vendita delle attività non correnti e dei gruppi in dismissione non siano più soddisfatte, tale classificazione cessa. Le attività non correnti che cessano di essere classificate come disponibili per la vendita vengono rivalutate al più basso tra il valore contabile precedente alla classificazione come disponibili per la vendita, rettificato per eventuali ammortamenti o rivalutazioni che sarebbero stati rilevati se l'attività o il gruppo in dismissione non fossero stati classificati come disponibili per la vendita, e il loro valore recuperabile alla data della successiva decisione di vendere.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, alla costruzione o alla produzione di immobilizzazioni tecniche ritenute "beni che giustificano la capitalizzazione" secondo la definizione dello IAS 23 – *Oneri finanziari*, vengono capitalizzati.

Leasing operativi (contratti di noleggio)

I contratti di noleggio attivo e passivo delle navi, nei quali sostanzialmente tutti i rischi e i diritti connessi alla proprietà vengono trasferiti in capo al locatario, sono trattati come *leasing* operativi, e i costi e i ricavi dell'operazione sono rilevati a conto economico a quote costanti lungo la durata contrattuale. Gli obblighi contrattuali relativi al periodo residuo di locazione per i contratti di noleggio passivo sono evidenziati come impegni nelle note al bilancio.

Leasing finanziari

Gli accordi per il noleggio di navi raggiunti in seguito a un'operazione di vendita (contratto di lease-back), delle quali DIS mantiene sostanzialmente tutti i rischi e i ricavi connessi alla proprietà economica, sono rilevati nella Situazione patrimoniale-finanziaria come leasing finanziari conformemente allo IAS 17. Le attività in leasing sono valutate all'inizio del contratto di leasing al più basso tra il valore attuale dei pagamenti minimi previsti da tale contratto e il valore *fair value* delle attività, più ogni spesa connessa e sostenuta dal locatario. A scopo di determinare il valore attuale, il tasso di interesse implicito del leasing è considerato come fattore di attualizzazione. Il metodo di ammortamento e la vita utile corrispondono a quelli applicati alle attività acquistate che sono comparabili. Le passività per leasing finanziari sono rilevate nella Situazione patrimoniale-finanziaria mentre l'interesse dei pagamenti di leasing è imputato al conto economico.

Rimanenze

Si tratta delle rimanenze di Intermediate Fuel Oil (IFO), Marine Diesel Oil (MDO) e lubrificanti a bordo delle navi. Le rimanenze di carburanti IFO e MDO e lubrificanti a bordo delle navi sono esposte al costo calcolato utilizzando il metodo FIFO (*first in, first out*).

Strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari, ossia i contratti che danno origine ad attività o passività finanziarie ovvero a strumenti rappresentativi di capitale di un'altra entità, come definiti nello IAS 32 (Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio), sono rilevati al *fair value* quando il Gruppo diviene controparte contrattuale degli strumenti stessi (data di negoziazione). Le passività sono classificate facendo riferimento alla sostanza dell'accordo contrattuale dal quale hanno origine e alle relative definizioni di passività finanziaria. Per i contratti negoziati a prezzo di mercato, il *fair value* dello strumento equivale al suo costo di acquisto (valore nominale dell'operazione). Se lo strumento non è valutato al *fair value*, i costi accessori e i proventi dell'operazione direttamente attribuibili alla negoziazione, ad esempio i costi di intermediazione, vengono presi in considerazione durante l'iscrizione iniziale a bilancio dello strumento. A seconda delle caratteristiche dello strumento, la valutazione delle attività finanziarie avviene al *fair value* o in base al costo ammortizzato. Le passività finanziarie sono valutate sulla base del costo ammortizzato. La valutazione al *fair value* è applicata esclusivamente a eventuali passività finanziarie detenute per la negoziazione e agli strumenti finanziari derivati. La valutazione al costo ammortizzato prevede la rilevazione dell'attività o della passività al valore valutato inizialmente, al netto di rimborsi di capitale, aumentato o diminuito per l'ammortamento, applicando il metodo dell'interesse effettivo sulle differenze tra il valore iniziale e il valore a scadenza. Tali importi potranno comunque essere rettificati in seguito a diminuzioni di valore o in caso di irrecuperabilità. Il tasso di interesse effettivo è il tasso che riporta all'origine i flussi di cassa futuri all'importo netto dell'attività o della passività finanziaria. Nel calcolo sono compresi anche gli oneri e i proventi esterni direttamente imputati durante la rilevazione iniziale dello strumento finanziario.

Di seguito sono illustrati i principi contabili adottati per specifiche attività e passività.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti derivanti dai noli in corso vengono inizialmente valutati al loro valore normale (che rappresenta il *fair value* dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La perdita durevole di valore è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive della svalutazione del credito. Tali svalutazioni vengono calcolate come differenza tra il valore contabile e il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati, attualizzati al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. In particolare, per quanto concerne i crediti commerciali a breve - alla luce del breve periodo di tempo - la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto di svalutazioni per perdita durevole di valore.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce disponibilità liquide e mezzi equivalenti comprende la liquidità in cassa, i conti corrente e i depositi a vista nonché altri investimenti altamente liquidi a breve termine che sono facilmente convertibili in importi liquidi entro sei mesi e sono soggetti ad un rischio irrilevante di cambiamento di valore. Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono valutati al *fair value*, che coincide al loro valore nominale, o al costo storico più eventuali interessi passivi.

Banche e altri finanziatori

I finanziamenti bancari gravati da interessi relativi al finanziamento delle navi e agli scoperti di conto sono rilevati in base agli importi ricevuti al netto dei costi di transazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo; la differenza tra le entrate relative ai finanziamenti e il valore nominale viene iscritta a conto economico lungo la durata del finanziamento.

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e altri debiti vengono valutati al costo ammortizzato che, tenuto conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, coincide generalmente con il loro valore nominale.

Strumenti derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono utilizzati principalmente a copertura dell'esposizione al rischio di tasso di interesse (swap su tassi di interesse) e delle fluttuazioni valutarie. In conformità allo IAS 39 (*Strumenti finanziari derivati*) possono essere contabilizzati come strumenti di copertura solo quando all'avvio dell'operazione di copertura esiste una formale designazione e documentazione della relazione di copertura, si prevede che la copertura sia altamente efficace, la sua efficacia può essere valutata in modo attendibile e rimane elevata durante tutti gli esercizi per cui è prevista la copertura. Come previsto dallo IAS 39, tutti gli strumenti finanziari derivati sono valutati al *fair value*; sono rilevati inizialmente al *fair value* e successivamente iscritti al *fair value* rispettivamente come altri crediti o altre passività. Quando gli strumenti finanziari derivati soddisfano le condizioni di contabilizzazione come strumenti di copertura, viene applicato il seguente trattamento contabile:

Copertura dei flussi finanziari (Cash flow hedge) - Sono derivati di copertura dall'esposizione alle fluttuazioni dei flussi di cassa futuri derivanti in particolare dai rischi di variazione dei tassi di interesse sui finanziamenti o dai rischi di cambio relativi ai finanziamenti denominati in yen e ai costi generali e amministrativi a conto economico denominati in euro. Le variazioni del *fair value* della parte "efficace" della copertura sono rilevate nelle altre componenti dell'utile complessivo, mentre la parte inefficace viene rilevata a conto economico. L'efficacia della copertura, ossia la sua capacità di controbilanciare adeguatamente le fluttuazioni causate dal rischio coperto, viene periodicamente sottoposta a verifica, analizzando in particolare la correlazione tra il *fair value* o i flussi di cassa dell'operazione oggetto di copertura e quelli dello strumento di copertura.

Copertura del fair value (Fair value hedge) - Gli strumenti di copertura rientrano in questa categoria quando vengono utilizzati a copertura delle variazioni del *fair value* di un'attività o di una passività attribuibili a un rischio specifico. Le variazioni di valore relative sia all'operazione oggetto di copertura (in relazione ai cambiamenti causati dal rischio sottostante) che allo strumento di copertura, vengono rilevate a conto economico. Eventuali differenze, che evidenziano la parziale inefficacia della copertura, corrispondono pertanto all'effetto finanziario netto.

Per quanto riguarda gli strumenti finanziari che non soddisfano le condizioni di contabilizzazione come strumenti di copertura, le variazioni originate dalla valutazione del *fair value* del derivato sono rilevate a conto economico. La valutazione del *fair value* degli strumenti derivati avviene a ciascuna data di chiusura.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono rilevati quando il Gruppo ha un obbligo attuale derivante da un evento passato che probabilmente sarà tenuto a onorare. I fondi sono valutati secondo la migliore stima degli Amministratori dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio e sono attualizzati laddove l'effetto sia rilevante.

Azioni proprie

In seguito a un programma di riacquisto, le azioni proprie sono rilevate al costo storico e sono evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e i proventi della loro eventuale vendita successiva sono esposti come variazioni del patrimonio netto.

Piani di incentivazione azionaria (pagamenti basati su azioni)

Il Gruppo fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza attraverso un piano di incentivazione azionaria (piano di *stock option*); le informazioni riguardanti tale piano sono riportate nella nota 8. In conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni, tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

Il *fair value* è valutato applicando il modello di determinazione del prezzo Black Scholes, conformemente alle linee guida dell'IFRS e alla prassi di mercato. I valori utilizzati nel modello si fondano sulle migliori stime della dirigenza, che comprendono le condizioni di performance di mercato e non di mercato. L'onere retributivo, corrispondente al *fair value* delle opzioni alla data di conferimento, è rilevato a conto economico a quote costanti durante il periodo che intercorre tra la data di conferimento e la data di maturazione, iscrivendo il credito a contropartita direttamente nel patrimonio netto. Al termine di ogni periodo l'entità rivede le stime riguardanti il numero di opzioni delle quali si prevede la maturazione in base alle condizioni effettive di servizio.

Per quanto riguarda la *Disclosure initiative* – modifica allo IAS 7, il Gruppo continua a riportare le variazioni delle passività originate da attività finanziarie.

Dividendi

I dividendi da distribuire sono rilevati come variazioni del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvati dall'assemblea degli azionisti.

Informazioni di settore

d'Amico International Shipping fornisce servizi di trasporto di prodotti petroliferi raffinati e oli vegetali operando in un solo segmento, quello delle navi cisterna. In termini geografici, il segmento di riferimento è unico poiché il Gruppo valuta le opportunità d'impiego a livello mondiale. Il responsabile delle decisioni strategiche monitora, valuta e alloca le risorse del Gruppo nel complesso e le attività sono condotte in un'unica valuta, il dollaro USA; DIS considera pertanto quello delle navi cisterna come un unico settore.

Stagionalità

Nel *business* delle navi cisterna, in termini generali, e per d'Amico International Shipping in quanto attore a livello globale, esistono elementi di stagionalità, ma sussistono altri fattori che hanno un'influenza più rilevante sia a livello della domanda che a livello del potenziale dei ricavi.

Principi contabili

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2017

Nel 2017 non sono stati adottati nuovi principi contabili.

Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore

Alla data di bilancio i seguenti principi contabili e le relative interpretazioni, applicabili al Gruppo, erano stati emessi ma non erano ancora entrati in vigore:

IFRS 15 – Ricavi da contratti con i clienti, è in vigore per periodi contabili a decorrere dal 1° gennaio 2018. Il principio è stato elaborato allo scopo di fornire un insieme completo di principi per presentare la natura, l'ammontare, la tempistica e l'incertezza dei ricavi e dei flussi di cassa derivanti dai contratti con un cliente. Il principio si fonda su cinque passaggi per rilevare i ricavi:

- 1) Identificare le obbligazioni di prestazione previste dal contratto;
- 2) Determinare il prezzo della transazione;
- 3) Allocare il prezzo alla transazione;
- 4) Rilevare il ricavo nel momento in cui un'obbligazione di prestazione viene soddisfatta;
- 5) Il principio prevede anche principi specifici da applicare, in caso di modifica contrattuale, per la contabilizzazione degli oneri contrattuali nonché di rimborsi e garanzie.

Il Gruppo ha intrapreso una revisione dei propri contratti e si aspetta che i principali probabili cambiamenti siano la rilevazione successiva dei ricavi sui noleggi a viaggio, basandosi sul metodo "da carico a scarico" (*load to discharge*), insieme ad una rilevazione successiva dei ricavi su alcuni dei contratti. Gli amministratori stimano che l'effetto di tali cambiamenti sugli utili portati a nuovo al 1° gennaio 2018 sarà inferiore a 1 milione di dollari.

IFRS 9 – Strumenti finanziari è in vigore per periodi contabili a decorrere dal 1° gennaio 2018. L'IFRS 9 sostituisce lo IAS 39 e riguarda la rilevazione, la valutazione e l'eliminazione di attività e passività finanziarie, la perdita durevole di valore (*impairment*) di attività finanziarie e la contabilizzazione degli strumenti di copertura.

Le attività finanziarie dovranno essere valutate al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. La valutazione al costo ammortizzato può avvenire solo se il Gruppo ha un modello di business volto a detenere l'attività finanziaria al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa sono realizzati in date specifiche e costituiscono il solo pagamento del capitale e degli interessi. Quando i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di business comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. Tutte le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico. Il Gruppo ha esaminato le proprie attività finanziarie disponibili per la vendita e detenute fino a scadenza e non ritiene che i cambiamenti di classificazione ai sensi dell'IFRS 9 comporteranno rettifiche di rilievo.

I derivati incorporati all'interno di un contratto ospitante ai sensi dell'IFRS 9 non saranno più separati e l'intero contratto sarà valutato al *fair value* a conto economico. Nessuna modifica invece al trattamento dei derivati incorporati in un contratto ospitante che non costituisce uno strumento finanziario. Il Gruppo ha derivati incorporati sia all'interno di contratti che costituiscono strumenti finanziari che contratti che non costituiscono strumenti finanziari ai sensi dell'IFRS 9. Il Gruppo non prevede che si verifichi una variazione rilevante del valore di bilancio dei contratti riconducibile al cambiamento di trattamento di alcuni derivati incorporati.

I principi di esclusione previsti dallo IAS 39 "Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione" sono stati trasferiti nell'IFRS 9. Un impatto sul Gruppo è ritenuto improbabile.

Diversamente dal modello delle perdite sostenute previste dallo IAS 39, nell'IFRS 9 l'esposizione delle perdite durevoli di valore (*impairment*) si spostano verso un modello basato sulle svalutazioni previste dei crediti. I requisiti di perdita durevole di valore si applicano alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato e al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo con svalutazioni dei crediti previste iscritte alla rilevazione iniziale sulla base delle svalutazioni dei crediti previste per 12 mesi, oppure, qualora vi sia stato un significativo incremento del rischio di credito dell'attività finanziaria, la svalutazione si basa sulle perdite previste lungo l'intera durata della stessa. Le attività finanziarie del Gruppo consistono principalmente in crediti commerciali senza un elemento significativo di finanziamento, e il Gruppo intende avvalersi della possibilità di applicare un modello di perdita durevole di valore (*impairment*) basato sulle perdite previste per l'intera durata di tali strumenti. Nel 2017 il fondo rilevato su questa base è aumentato di 0,5 milioni di dollari. Oltre alle disponibilità liquide e mezzi equivalenti, l'altra attività finanziaria rilevante del Gruppo non valutata al *fair value* è il finanziamento concesso a DMS (si veda la nota 15). Secondo l'IFRS 9, quest'attività sarebbe valutata alla fine di ogni periodo per verificare se il relativo rischio di credito sia aumentato in misura significativa rispetto alla rilevazione iniziale. In caso affermativo, sarebbe creato un fondo per le svalutazioni previste del credito lungo la sua durata. In caso contrario, sarebbero rilevate solo le svalutazioni del credito previste sugli inadempimenti entro 12 mesi dalla fine del periodo. Finora non si è verificato alcun aumento significativo del rischio di credito su questa attività e non si prevedono svalutazioni future del credito.

IFRS 16 – Leasing è in vigore per periodi contabili annui a decorrere dal 1° gennaio 2019, con la possibilità di applicarlo anticipatamente a condizione che sia applicato anche l'IFRS 15.

I cambiamenti per i locatori, e per i locatari nei *leasing* finanziari in essere, saranno limitati, tuttavia il principio avrà effetti significativi sul trattamento da parte dei locatari di quelli che attualmente sono considerati *leasing* operativi. Con qualche eccezione, i locatari di contratti di *leasing* operativo in essere saranno tenuti a registrare una passività per i pagamenti previsti dal contratto, che rimane attualizzata al tasso implicito nella locazione (o se ignoto, al tasso di finanziamento marginale del locatario) ed a rilevare una corrispondente attività per diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi per *leasing* già ricevuti).

Sulla base degli impegni di locazione operativa esistenti, gli amministratori stimano che il 1° gennaio 2018 verrebbe rilevata un'attività per diritto di utilizzo pari a US\$ 133,4 milioni e una passività per *leasing* aggiuntiva pari a US\$ 133,4 milioni.

Non ci sono altri principi non ancora in vigore che avrebbero prevedibilmente un impatto rilevante sull'entità nei periodi di riferimento in corso o futuri e sulle operazioni future previste.

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

Gli obiettivi perseguiti dal Gruppo d'Amico International Shipping nella gestione del capitale sono:

- Salvaguardare la continuità aziendale del Gruppo, in modo da continuare a remunerare gli azionisti ed a beneficiare gli altri stakeholder, e
- Fornire agli azionisti una remunerazione adeguata, gestendo il rischio di mercato coprendo parte dei propri giorni di impiego con contratti a tariffa fissa.

Il capitale del Gruppo è stato costituito ad inizio anno 2007 nell'ambito del processo di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping e il settore in cui il Gruppo opera. Successivamente, nel 2012, 2014, 2015, 2016 e 2017, il capitale della Società è stato aumentato allo scopo di sostenere la crescita della flotta di DIS e di rafforzare il proprio bilancio.

Il Gruppo gode anche di vari finanziamenti, linee di credito e *leasing* finanziari (si vedano le note 21 e 22).

La struttura del capitale viene riesaminato nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione del Gruppo, ai cambiamenti delle condizioni economiche generali e del rischio che caratterizza il settore. Il Gruppo effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base di un indice di copertura patrimoniale (asset cover ratio) corrispondente al rapporto tra l'utilizzo delle linee di credito e il *fair value* delle navi di proprietà (per ulteriori dettagli si vedano le note 13 e 21).

3. RICAVI

US\$ migliaia	2017	2016
Ricavi	390.971	347.110

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività delle navi per noleggi passivi, trasporti e controstallie. Un cliente ha generato più del 10% dei ricavi del Gruppo, per un totale di US\$ 60,8 milioni; nel 2016 due clienti avevano generato ciascuno più del 10% dei ricavi del Gruppo, raggiungendo un totale di US\$ 84,5 milioni.

4. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US\$ migliaia	2017	2016
Carburanti (<i>Bunker</i>)	(74.328)	(41.595)
Commissioni	(9.353)	(7.165)
Oneri portuali	(48.232)	(34.971)
Altro	(1.621)	(1.993)
Totale	(133.534)	(85.724)

I costi diretti di viaggio derivano dall'impiego, diretto o mediante *partnership*, delle navi di DIS, attraverso noleggi a viaggio o contratti di noleggio (*contract of affreightment*). Quando le navi sono impiegate in noleggi *time charter* non vengono sostenuti costi diretti di viaggio.



5. RICAVI BASE TIME CHARTER

US\$ migliaia	2017	2016
Ricavi base time charter	257.437	261.386

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel 2017 circa il 38,7% dei ricavi base *time charter* sono stati originati da contratti a tariffa fissa (58,1% nel 2016).

6. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US\$ migliaia	2017	2016
Costi per noleggi passivi	(126.664)	(117.198)

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo del noleggio di navi da terzi.

7. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US\$ migliaia	2017	2016
Costi per equipaggi	(42.326)	(37.909)
Spese tecniche	(13.596)	(12.752)
Lubrificanti	(2.791)	(3.070)
Gestione tecnica e controllo qualità	(7.980)	(7.356)
Assicurazione	(6.090)	(6.366)
Altri costi operativi diretti	(7.587)	(6.056)
Totale	(80.370)	(73.509)

Tra gli altri costi operativi diretti rientrano i costi per equipaggi, le spese tecniche, le spese di gestione tecnica e controllo qualità, i costi assicurativi e gli altri costi derivanti dalla gestione delle navi di proprietà e noleggate a scafo nudo da DIS.

Costo del personale

Al 31 dicembre 2017, d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano 703 dipendenti come personale marittimo e 36 come personale di terra; nel 2017 il personale marittimo ammontava in media a 721 unità, mentre quello di terra a 36 unità. I costi del personale di terra sono compresi tra i costi generali e amministrativi. Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza e altri benefici *post-pensionamento*.

8. COSTI GENERALI E AMMINISTRATIVI

US\$ migliaia	2017	2016
Costo del personale	(6.741)	(7.221)
Altri costi generali e amministrativi	(8.741)	(8.469)
Totale	(15.482)	(15.690)

Il costo del personale nel 2017 riguarda la retribuzione del personale di terra; in tale costo rientrano anche US\$ 1,2 milioni (2016: US\$ 1,6 milioni) relativi agli emolumenti corrisposti agli amministratori e US\$ 1,0 milioni corrisposti all'alta dirigenza, tra cui l'amministratore delegato e altri dirigenti con responsabilità strategiche. Non vi sono altri benefici riguardanti trattamenti di quiescenza e altri benefici *post-pensionamento*.

Il 3 marzo 2016, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, con il previo parere favorevole del Comitato Nomine e Remunerazione, la proposta di sottoporre all'assemblea annuale degli azionisti l'adozione, ai sensi dell'art. 114-bis del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, e successive modifiche e integrazioni ("TUF"), del piano di incentivazione chiamato "Piano di *stock option* DIS 2016/2019" o "il Piano". L'assemblea annuale degli azionisti, tenutasi il 20 aprile 2016, ha approvato l'adozione del Piano e delegato al Consiglio di Amministrazione la definizione dei termini, delle condizioni e delle procedure per la sua attuazione.

I termini, le condizioni e le procedure per l'attuazione del Piano sono definite in un Regolamento approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 4 maggio 2016; il Piano è liberamente consultabile presso la sede legale della Società.

Il Piano prevede che ai partecipanti siano conferite opzioni che maturano solo in caso di raggiungimento di specifici *standard* di prestazione. La partecipazione al piano è a discrezione del consiglio e nessuno ha il diritto contrattuale di parteciparvi o di ricevere alcun beneficio garantito. L'ammontare delle opzioni che matureranno dipenderà dalle condizioni di servizio e di *performance* previste nel Piano nel corso di un periodo di tre anni, poiché i partecipanti devono essere ancora impiegati presso la Società alla scadenza del Piano. Le opzioni sono conferite a titolo gratuito e non sono dotate di diritto al dividendo o diritti di voto. Nel momento in cui è esercitabile, ogni opzione è convertibile in un'azione ordinaria al prezzo di esercizio precedentemente concordato. Il Consiglio ha facoltà, a propria discrezione, di regolare in contanti le richieste di conversione.

Di seguito è riportato un riepilogo delle opzioni conferite nell'ambito del Piano:

	Prezzo medio per opzione su azioni	Numero di opzioni
Al 1 gennaio 2017	€ 0,0852	7.830.000
Conferite durante il periodo	-	-
Esercite durante il periodo	-	-
Decadute durante il periodo	-	-
Al 31 dicembre	€ 0,0852	7.830.000

Nessuna opzione è scaduta durante i periodi trattati nel precedente prospetto. Le opzioni su azioni al termine del periodo hanno le date di scadenza e i prezzi di esercizio riportati di seguito:

Data di conferimento	Data di scadenza	Prezzo di esercizio	Opzioni su azioni, 31 dicembre 2017
31 maggio 2016	31 maggio 2019	€ 0,454823	7.830.000

Il *fair value* delle opzioni alla data di conferimento è determinato utilizzando il modello Black Scholes tenendo conto delle seguenti ipotesi:

Corso azionario al 1° giugno 2016	€ 0,4479	
Volatilità prevista	34,5%	Media degli ultimi tre anni delle azioni DIS
Rendimento in termini di dividendi previsto	3,12%	Rendimento in termini di dividendi medio dal 2007 utilizzando la capitalizzazione di mercato al termine di ogni anno
Tasso di interesse esente da rischio	(0,396)%	Rendimento dei titoli di Stato lussemburghesi a 4 anni in euro

Il costo relativo al piano nel 2017 è stato pari a US\$ 275 migliaia, mentre nel 2016 il suo costo era pari a US\$ 149 migliaia.

Analisi di sensibilità

Il modello di valutazione è particolarmente sensibile al rendimento in termini di dividendi e alla volatilità del corso azionario. A parità di condizioni:

€UR	Volatilità del corso azionario		Rendimento in termini di dividendi	
	+10% Increase	-10% Decrease	+10% Increase	-10% Decrease
Costo dei diritti d'opzione	€0,0959	€0,0743	€0,0825	€0,0879

La voce "altri costi generali e amministrativi" comprende gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici nonché altre spese varie derivanti dalla gestione delle società del Gruppo. Tra queste rientrano le commissioni di gestione infragruppo riguardanti i brand e i marchi commerciali, i servizi informatici, il personale, i servizi legali e di controllo interno per US\$ 4,8 milioni, i compensi per consulenze tributarie pari a US\$ 81,1 migliaia e gli onorari corrisposti alla società di revisione di DIS pari a US\$ 298,5 migliaia (2016: servizi e commissioni infragruppo US\$ 4,1 milioni, compensi per consulenze tributarie US\$ 78,0 migliaia, onorari di revisione US\$ 362,0 migliaia).

9. UTILE DALLA VENDITA DI NAVI

US\$ migliaia	2017	2016
Utile dalla vendita di navi	1.917	-

Nel 2017 sono state vendute cinque navi: la M/T High Endurance e la M/T High Endeavour sono state vendute rispettivamente nei mesi di febbraio e marzo 2017, generando ognuna un utile pari a US\$ 1,3 milioni. Alla fine di maggio la M/T High Fidelity è stata venduta e ripresa in *leasing*, generando un utile dalla vendita; a fine luglio e ad inizio ottobre, sono state vendute e riprese in *leasing* rispettivamente la M/T High Discovery e la M/T High Prosperity, generando una perdita, al netto dei costi di vendita; il risultato della vendita delle navi riprese in *leasing* è differito e rilevato nell'arco della durata del contratto di *leasing*. Nel 2016 non è stata venduta alcuna nave.

10. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$ migliaia	2017	2016
<i>Proventi finanziari:</i>		
Interessi - da Banche	309	269
Realizzati su opzioni	101	-
Differenza di cambio realizzata	-	102
<i>Al fair value a conto economico:</i>		
Utili non realizzati su attività finanziarie	1.176	1.246
Differenza di cambio non realizzata	833	150
Totale proventi finanziari	2.419	1.767
<i>Oneri finanziari:</i>		
Interessi passivi	(24.078)	(19.790)
Commissioni finanziarie	(2.768)	(3.041)
Realizzati su opzioni	-	(1.303)
Differenze di cambio	(1.533)	-
Totale oneri finanziari	(28.379)	(24.134)
Oneri finanziari netti	(25.960)	(22.367)

I proventi finanziari del 2017 includono i ricavi da interessi bancari percepiti derivanti da fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari, da interessi percepiti sul finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping per un totale di US\$ 0,3 milioni e da interessi derivanti dalla riclassificazione degli *swap* su tassi di interesse di due navi vendute (M/T High Fidelity e M/T High Discovery), pari a US\$ 0,1 milioni.

Tra i proventi finanziari del 2017 sono compresi anche ricavi non realizzati per la parte inefficace (*fair value*) della copertura dei flussi di cassa tramite *swap* su tassi di interesse (si veda la nota 26) pari a US\$ 1,0 milioni ed una differenza di cambio pari a US\$ 0,8 milioni sorta dal finanziamento in JPY concesso alla *joint venture* DM Shipping.

Nel 2016 i proventi finanziari comprendevano US\$ 1,2 milioni corrispondenti alla parte inefficace della copertura dei flussi di cassa tramite *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,1 milioni di utili su cambi commerciali realizzati e US\$ (0,2) milioni di utili su cambi commerciali non realizzati. Le informazioni riguardanti il tipo e la natura delle coperture sono riportate alla nota 27.

Gli oneri finanziari del 2017 includono interessi passivi su finanziamenti bancari relativi alle navi e scoperti di conto pari a US\$ 20,0 milioni, oneri effettivi relativi a *swap* su tassi di interesse pari a US\$ 4,1 milioni, nonché l'ammortamento delle commissioni finanziarie e gli interessi impliciti nel *leasing* finanziario di tre navi dell'ammontare di US\$ 1,8 milioni; nel 2017 non è stata rilevata alcuna perdita non realizzata.

11. QUOTA DI UTILE DELLE PARTECIPATE CONSOLIDATE SECONDO IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Il risultato dell'investimento consiste prevalentemente nella quota di competenza di DIS degli utili e perdite della partecipata, contabilizzati secondo il metodo del patrimonio netto; i proventi dall'investimento nella *joint venture* Eco Tankers Limited per il 2017 ammontavano a US\$ 0,1 milioni; nel 2016 ammontavano a US\$ 0,2 milioni. Per ulteriori dettagli sui principali dati finanziari della società partecipata, si vedano le note 14 e 30.

DM Shipping d.a.c. è un'entità a controllo congiunto tra d'Amico Tankers d.a.c. e Mitsubishi Corporation. L'accordo tra i due partner prevede che gli attivi conferiti a DM Shipping d.a.c. siano acquisiti dalla società stessa, la quale è anche responsabile di tutti i debiti e le obbligazioni dell'accordo. Le parti non hanno alcun diritto, titolo o proprietà in relazione a tali attivi o obbligazioni in relazione alle passività dell'accordo. Pertanto DM Shipping d.a.c. si qualifica come *joint venture* ai sensi dell'IFRS 11 ed è stata contabilizzata usando il metodo del patrimonio netto.

Eco Tankers Limited è un accordo a controllo congiunto tra d'Amico International Shipping S.A. e Venice Shipping and Logistics; è considerato una *joint venture* per gli stessi motivi esposti per DM Shipping d.a.c.

12. IMPOSTE E TASSE

Con decorrenza dal 1° gennaio 2007, d'Amico Tankers d.a.c. è stata autorizzata ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda; dal 1° gennaio 2009 tale regime è applicabile anche a DM Shipping d.a.c. e dal 2010 anche a Glenda International Shipping.

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale si basa sul reddito figurativo conseguito dalla flotta controllata, definito a sua volta in base al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la *tonnage tax* effettuato da d'Amico Tankers d.a.c. e Glenda International Shipping d.a.c. nel 2017 è stato di US\$ 0,3 milioni (2016: US\$ 0,2 milioni). Alcune attività secondarie non possono rientrare nel regime di *tonnage tax* e sono soggette alle aliquote fiscali ordinarie dell'imposta societaria locale (attualmente pari al 12,5% sul reddito d'impresa e al 25% sul reddito da capitale, mentre le plusvalenze che non rientrano nel regime di *tonnage tax* sono tassate all'aliquota del 22%). Tali attività

darebbero origine ad attività e passività fiscali differite. Le voci delle altre componenti dell'utile complessivo sono tassate in base al regime fiscale in cui rientrano.

A fine 2017 la *holding* d'Amico International Shipping SA aveva perdite fiscali accumulate da portare a nuovo pari a circa €56,2 milioni (US\$ 67,4 milioni). Non sono state contabilizzate attività fiscali differite perché la dirigenza non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate. La società *holding* è assoggettata al regime fiscale lussemburghese dell'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*); per il 2017 le attività nette calcolate hanno dato luogo a un onere fiscali pari a US\$ 0,3 milioni (2016: US\$ 0,3 milioni).

US\$ migliaia	2017	2016
<i>Imposte correnti:</i>		
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(189)	(191)
<i>Tonnage tax</i>	(258)	(222)
Imposta patrimoniale (<i>Net Wealth Tax</i>)/altre imposte	(333)	(422)
Totale imposte correnti	(780)	(835)
Risultato ante-imposte	(37.303)	(12.003)
Imposte sul reddito teoriche (aliquota del 29,22%)	10.900	3.507
- risultato per cui è applicabile la <i>Tonnage tax</i>	(11.340)	(4.058)
- impatto di aliquote fiscali estere	134	132
- effetto di differenze temporanee	117	228
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(189)	(191)

13. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

US\$ migliaia	Flotta navigante	Navi in costruzione	Navi in locazione	Bacino	Altre attività	Totale
Al 1 gennaio 2017						
Costo o valutazione	881.913	86.844	-	17.847	2.113	988.717
Accantonamenti per ammortamenti	(166.405)	-	-	(9.880)	(1.704)	(177.989)
Valore contabile netto	715.508	86.844	-	7.967	409	810.728
Periodo chiuso al 31 dicembre 2017						
Valore contabile netto a inizio periodo	715.508	86.844	-	7.967	409	810.728
Incrementi	847	76.808	68.000	1.364..	1.084	148.103
Navi consegnate	84.524	(84.524)	-	-	-	-
Dismissioni al costo storico	(63.149)	-	-	-	-	(63.149)
Quota di ammortamento del periodo	(32.960)	-	(1.087)	(2.453)	(96)	(36.596)
Perdita durevole di valore	(10.920)	-	-	-	-	(10.920)
Ammortamento di attività disponibili per la vendita	(750)	-	-	-	-	(750)
Ammortamenti e svalutazioni	9.430	-	-	-	-	9.430
Riclassificazione a Attività disponibili per la vendita	(64.000)	-	-	-	-	(64.000)
Differenze di cambio	-	-	-	-	5	5
Valore contabile netto a fine periodo	638.530	79.128	66.913	6.878	1.402	792.851
Al 31 dicembre 2017						
Costo o valutazione	839.385	79.128	69.000	24.016	3.202	1.008.926
Accantonamenti per ammortamenti	(200.855)	-	(1.087)	(12.333)	(1.800)	(216.075)

La seguente tabella mostra, a fini comparativi, le variazioni intervenute nel 2016 per le immobilizzazioni.

US\$ migliaia	Flotta navigante	Navi in costruzione	Bacino	Altre attività	Totale
Al 1 gennaio 2016					
Costo o valutazione	831.147	120.096	21.714	2.073	975.030
Accantonamenti per ammortamenti	(193.905)	-	(8.826)	(1.561)	(204.292)
Valore contabile netto	637.242	120.096	12.888	512	770.738
Periodo chiuso al 31 dicembre 2016					
Valore contabile netto a inizio periodo	637.242	120.096	12.888	512	770.738
Incrementi	14.041	136.304	717	136	151.198
Navi consegnate	169.556	(169.556)	-	-	-
Quota di ammortamento del periodo	(34.388)	-	(3.630)	(238)	(38.256)
Perdita durevole di valore	(6.599)	-	-	-	(6.599)
Riclassificazione a Attività disponibili per la vendita	(64.344)	-	(2.008)	-	(66.352)
Differenze di cambio	-	-	-	(1)	(1)
Valore contabile netto a fine periodo	715.508	86.844	7.967	409	810.728
Al 31 dicembre 2016					
Costo o valutazione	881.913	86.845	17.847	2.113	988.717
Accantonamenti per ammortamenti	(166.405)	-	(9.880)	(1.704)	(177.989)

Flotta

Sono compresi i costi di acquisizione delle navi di proprietà ed i pagamenti ai cantieri per le navi in costruzione.

Gli incrementi riguardano le rate per un totale di US\$ 49,6 milioni per due navi che sono state consegnate durante l'anno e le rate pari a US\$ 15,4 milioni per altre quattro navi in costruzione che dovranno essere consegnate tra il terzo trimestre 2018 e il primo trimestre 2019. Le rate capitalizzate degli oneri finanziari a livello di Gruppo per il 2017 ammontavano a US\$ 0,7 milioni. Su tutte le navi di proprietà del Gruppo sono iscritte ipoteche.

Questa voce include anche tre navi - M/T High Fidelity, M/T High Discovery e M/T High Priority - che sono state vendute e riprese in leasing con un contratto a scafo nudo a d'Amico Tankers d.a.c. rispettivamente nei mesi di maggio 2017, luglio 2017 e ottobre 2017, per un corrispettivo/*fair value* totale di US\$ 68,0 milioni. La tariffa di noleggio a scafo nudo (tariffa complessiva media) è di US\$ 7,4 migliaia al giorno. Il contratto include un obbligo di acquisto alla fine del decimo anno per due delle navi e un obbligo di acquisto alla fine del quinto anno per l'altra nave, nonché opzioni di riacquisto dell'attività dopo il terzo anno dalla vendita per due delle navi e dal secondo anno dalla vendita per la terza.

Il valore attuale netto totale della flotta del Gruppo ammonta a US\$ 1,043 milioni e include la quota di DIS del valore della flotta della Joint operation, Glenda International Shipping Ltd, consolidato usando il metodo proporzionale.

Valutazione del fair value – Tecnica di valutazione – Esecuzione dell'impairment test

Il valore recuperabile della flotta è definito come il maggiore tra il suo *fair value* al netto dei costi di vendita e il suo valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa per la sua vita utile residua. Le perdite durevoli di valore (impairment) e il loro storno hanno natura non ricorrente e si baseranno sul valore recuperabile della Flotta nonché su una valutazione condotta dalla dirigenza sulla sostenibilità di diversi fattori di mercato.

Ai fini dell'esecuzione dell'*impairment test*, le stime della dirigenza aziendale tengono conto delle informazioni di mercato disponibili, comprese le vendite riportate per navi simili, nonché dell'esperienza passata e delle previsioni future e si fondano sulle seguenti ipotesi fondamentali: (i) ricavi sulla base dei contratti conclusi e delle stime sulle tariffe future; (ii) vita utile residua di 25 anni; (iii) valore economico stimato alla fine della vita utile della nave in base agli attuali prezzi di demolizione dell'acciaio; (iv) costi generali e amministrativi che riflettono l'attuale struttura societaria di d'Amico; (v) i dati sono stati attualizzati al tasso reale del 6,86% (al lordo dell'inflazione), che rappresenta la media ponderata del costo del capitale del Gruppo sulla base dell'attuale costo di finanziamento del debito e della stima espressa da DIS della propria esigenza di redditività del capitale proprio. Le previsioni sulle tariffe dei noli ipotizzano che i giorni-nave attualmente non utilizzati nell'ambito di contratti siano impiegati alle tariffe di noleggio medie degli ultimi dieci anni. La dirigenza tiene conto del fatto che questi calcoli sono particolarmente sensibili alle variazioni delle ipotesi fondamentali riguardanti i valori futuri delle tariffe di noleggio e dei tassi di attualizzazione. Il margine rispetto al valore contabile netto della flotta al 31 dicembre 2017 stimato dalla dirigenza è di US\$ 86,2 milioni.

Considerando la specificità del mercato e i fattori che influiscono sui flussi di cassa, tutte le ipotesi fondamentali sono altamente suscettibili di variazioni. A parità di condizioni, le sensibilità sono state valutate come segue; una variazione di US\$ +/-500 al giorno delle future tariffe di noleggio di navi cisterna nella previsione a lungo termine, risulterebbe rispettivamente in una variazione del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 55,8 milioni / US\$ (55,8) milioni; un aumento dell'1% del fattore di attualizzazione comporterebbe un decremento del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 79,5 milioni, mentre una riduzione dell'1% del fattore di attualizzazione farebbe aumentare il margine di US\$ 90,7 milioni.

Svalutazione e riclassificazione come Attività disponibili per la vendita.

All'insegna della politica di rinnovo della flotta, la dirigenza ha iniziato a commercializzare alcune navi e di conseguenza tre navi sono state trasferite nel conto "Attività disponibili per la vendita" in conformità all'IFRS 5. Prima della riclassificazione, il management ha svolto una revisione che prevedeva un confronto tra il valore contabile delle navi e il loro *fair value* al netto dei costi di vendita. Il risultato dell'esame è stata l'iscrizione di una svalutazione totale di US\$ 10,9 milioni su tre navi - Cielo di Milano, Cielo di Salerno e Cielo di Hanoi. Il valore contabile netto successivo all'*impairment test* (US\$ 64,0 milioni) è stato trasferito tra le attività correnti classificate come disponibili per la vendita a fine esercizio.

Bacino

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta e la dismissione di bacini ammortizzati; gli interventi in bacino del 2017 sono stati due.

Altre attività

Comprendono arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

14. PARTECIPAZIONI IN SOCIETÀ A CONTROLLO CONGIUNTO

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Eco Tankers Limited - 33%	3.269	3.261
DM Shipping d.a.c. -51%	-	-
Investimenti (metodo del patrimonio netto)	3.269	3.261

La seguente tabella riconcilia il valore dell'investimento all'inizio dell'esercizio con quello a fine periodo (si veda anche la nota 30).

US\$ migliaia	2017	2016
Al 1° gennaio	3.261	4.504
Quota di utile della partecipata	85	230
Distribuzione di utili portati a nuovo	(132)	(330)
Distribuzione del sovrapprezzo azioni	-	(1.238)
Altri movimenti	55	95
Al 31 dicembre	3.269	3.261

Al 31 dicembre 2017 le partecipazioni contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto ammontano a US\$ 3,3 milioni (31 dicembre 2016: US\$ 3,3 milioni). La variazione durante l'esercizio riflette la quota di DIS dell'utile di Eco Tankers Limited pari a US\$ 0,1 milioni e la quota di DIS dei dividendi dichiarati e pagati dalla società controllata, pari a US\$ 0,1 milioni.

15. ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE

	Al 31 dicembre 2017			Al 31 dicembre 2016		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Finanziamenti a lungo termine DM Shipping	21.685	-	21.685	20.853	-	20.853
Crediti finanziari	5.200	-	5.200	2.000	-	2.000
Perdita differita	188	22	210	-	-	-
Fair Value di strumenti derivati	559	322	881	213	95	308
Totale	27.632	344	27.976	23.066	95	23.161

L'importo non corrente di US\$ 27,6 milioni al 31 dicembre 2017 è composto da US\$ 5,2 milioni di crediti finanziari dalla vendita delle navi M/T High Endurance e M/T High Endeavour nel primo trimestre, US\$ 0,6 milioni corrispondenti alla parte non corrente della valutazione degli swap su tassi di interesse (strumenti di copertura), US\$ 0,2 milioni corrispondenti alla perdita differita sul contratto di vendita e rilocalizzazione della nave High Discovery e US\$ 21,7 milioni corrispondenti all'equivalente in dollari USA del finanziamento a lungo termine di JP¥ 2,4 miliardi concesso da d'Amico Tankers d.a.c. all'entità a controllo congiunto DMS, fornito sotto forma di capitale proprio per finanziare l'acquisizione delle navi di quest'ultima. La recuperabilità del finanziamento è garantita dalla società controllante. Al 31 dicembre 2016 il finanziamento a DMS ammontava a US\$ 20,9 milioni (corrispondenti a JP¥ 2,4 miliardi). L'importo delle passività correnti alla fine del 2016 era composto principalmente dal *fair value* degli swap su tassi di interesse pari a US\$ 0,3 milioni (al 31 dicembre 2016: US\$ 0,1 milioni).

16. ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Attività disponibili per la vendita	77.750	66.352

Le attività disponibili per la vendita riguardano quattro navi che il Gruppo venderà nel 2018. Il Gruppo ha rilevato una svalutazione su tre di queste navi per US\$ 10,9 milioni e il loro *fair value* al 31 dicembre 2017 è riportato al netto di tale svalutazione (si vedano le note 1 e 13). Quattro delle cinque navi disponibili per la vendita a fine 2016 sono state vendute nel corso del 2017; la quinta nave ha sottoscritto un memorandum d'intesa prima della fine dell'esercizio, come è stato annunciato al mercato tramite un comunicato stampa, ed è stata consegnata nel primo trimestre 2017.

17. RIMANENZE

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Rimanenze	15.495	12.857

Le rimanenze si riferiscono alle scorte di Intermediate Fuel Oil (IFO), Marine Diesel Oil (MDO) - denominati collettivamente carburanti *bunker* - e lubrificanti a bordo delle navi. Gli importi esposti nel corso del periodo sono illustrati dettagliatamente nelle note 4 e 7.

18. CREDITI A BREVE E ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Crediti commerciali a breve	63.689	39.572
Altri crediti esigibili	683	894
Anticipi, ratei e risconti attivi	1.828	747
Totale	66.200	41.213

Al 31 dicembre 2017, i crediti comprendono crediti commerciali a breve pari a US\$ 64,7 milioni, al netto del fondo svalutazione crediti di US\$ 1,0 milioni (2016: US\$ 0,6 milioni). Le altre attività correnti comprendono principalmente anticipi, ratei e risconti attivi per US\$ 1,8 milioni e altri crediti esigibili per US\$ 0,7 milioni, tra cui US\$ 0,3 milioni di crediti d'imposta.

Di seguito sono riportate le scadenze dei crediti commerciali.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
0-60 giorni	50.736	33.323
61-90 giorni	2.858	1.986
91-120 giorni	3.783	722
>120 giorni	6.312	3.541
Totale	63.689	39.572

Gli importi in scadenza tra 90 e 120 giorni rappresentano principalmente crediti per controstallie. La dirigenza ritiene che gli importi non svalutati scaduti da più di 30 giorni siano ancora interamente recuperabili, sulla base dei pagamenti passati e di un'approfondita analisi del rischio del credito verso la clientela, considerando che le controparti sono clienti di prima classe (grandi compagnie petrolifere).

Le informazioni riguardanti l'esposizione del Gruppo al rischio di credito e le svalutazioni dei crediti commerciali e altri crediti sono riportate alla nota 27.

19. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	29.694	31.632

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti comprendono US\$ 5,3 milioni riguardanti fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance d.a.c. in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse. Il saldo depositato

presso d'Amico Tankers d.a.c. viene rettificato periodicamente sulla base delle valutazioni del valore *mark-to-market* di tali contratti.

20. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni delle voci del patrimonio netto registrate nel 2017 sono riportate in dettaglio nel relativo prospetto.

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2017 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$ 65.321.531,80, corrispondente a 653.215.318 azioni ordinarie senza valore nominale.

Il 3 marzo 2017 l'Assemblea Straordinaria degli azionisti ha deliberato di aumentare il capitale autorizzato a US\$ 100.000.000,00 divisi in 1.000.000.000 di azioni senza valore nominale. Il Consiglio di Amministrazione della Società ha inoltre deliberato di effettuare un'offerta pubblica rivolta ai suoi azionisti, il cui risultato è un aumento di capitale di US\$ 14.025.010,90 e l'emissione di 140.250.109 *warrant*, l'esercizio dei quali è regolato come riportato nelle informazioni allegato al prospetto.

84.454.853 dei suddetti *warrant* sono stati esercitati durante il primo periodo addizionale di esercizio dal 27 novembre al 27 dicembre 2017, al prezzo di esercizio di € 0,283, aumentando il capitale sociale di DIS di US\$ 8.445.485,30. A seguito di tutte le operazioni sul capitale sociale intervenute nel corso del 2017, a fine esercizio il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 65.321.531,80, corrispondente a 653.215.318 azioni ordinarie senza valore nominale. Tutte le azioni della Società sono ordinarie, hanno i medesimi diritti al dividendo e di voto e lo stesso godimento regolare delle attività residuali della Società ed hanno, in generale, i diritti e gli obblighi previsti dallo statuto della Società e dalle leggi lussemburghesi.

In base ai Termini e Condizioni previsti per l'esercizio dei *Warrant*, i rimanenti titolari dei *Warrants* possono esercitare il proprio diritto sui restanti 55.795.256 *warrant* in qualsiasi momento durante i seguenti periodi di esercizio: in tutti i giorni di negoziazione del mese di giugno 2018 al prezzo di € 0,315 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2018 al prezzo di € 0,328 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione del mese di giugno 2019 al prezzo di € 0,340 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2019 al prezzo di € 0,354 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione del mese di giugno 2020 al prezzo di € 0,367 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2020 al prezzo di € 0,381 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione del mese di giugno 2021 al prezzo di € 0,395 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2021 al prezzo di € 0,410 ciascuno e in tutti i giorni di negoziazione del mese di giugno 2022 al prezzo di € 0,425 ciascuno, anche se il Consiglio di Amministrazione della Società potrebbe fissare ulteriori periodi di esercizio qualora si presentassero determinati eventi.

Utili portati a nuovo

Al 31 dicembre 2017 questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi dichiarati.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2016	Variazione nel 2017	Al 31 dicembre 2017
Riserva sovrapprezzo azioni	272.900	43.694	316.594
Azioni proprie	(18.122)	-	(18.122)
Riserva <i>stock option</i>	149	275	424
Riserva fair value/in altre componenti dell'utile complessivo	(1.492)	2.456	964
Riserva di conversione/in altre componenti dell'utile complessivo	(500)	253	(247)
Riserva legale	3.108	-	3.108
Totale	256.043	46.678	302.721

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita inizialmente a causa dell'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale (maggio 2007) e successivamente per via degli ulteriori aumenti di capitale, di cui l'ultimo è stato effettuato nel mese di maggio 2017. Come previsto per legge, è distribuibile. Alcuni costi ed oneri legati ai processi di quotazione ed agli ulteriori aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati compensati a fronte di tali riserve.

Azioni proprie

Le azioni proprie al 31 dicembre 2017 consistono in 7.760.027 di azioni ordinarie (esercizio 2016: 7.760.027) ammontando a US\$ 18,1 milioni (2016: US\$ 18,1 milioni), equivalenti all'1,3% delle azioni in circolazione alla data di bilancio (esercizio 2016: 1,8%). Tali azioni sono state acquistate in seguito al programma di riacquisto azioni proprie autorizzato e la relativa riserva è costituita all'interno della riserva sovrapprezzo azioni distribuibile.

Riserva stock option

Questa riserva è stata creata in relazione al Piano di *stock option* (si veda la nota 8) e non è distribuibile.

Riserva fair value

La riserva *fair value* è sorta per effetto delle variazioni del *fair value* dei contratti di swap su tassi di interesse collegati ad alcune delle linee di credito bancarie e non è distribuibile. I dettagli sul *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella nota 25.

Riserva di conversione

Questa riserva è il risultato della conversione in US\$ del patrimonio netto delle società del Gruppo aventi una valuta funzionale diversa dal dollaro statunitense; non è una riserva distribuibile.

Riserva legale

La riserva legale è prevista dalla Legge lussemburghese ed il suo saldo non è distribuibile.

21. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Passività non correnti		
Banche e altri finanziatori	357.544	427.304
Passività correnti		
Banche e altri finanziatori	128.488	124.975
Totale	486.032	552.279

Nel saldo sono compresi i seguenti finanziamenti:

Finanziatore/dettagli:	Attività	Condizioni di rimborso	interessi in%	rapporto prestito/valore ⁽¹⁾	Vincoli finanziari	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31/12 2017
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche /marzo 2016 finanziamento da US\$ 250 mln	High Performance High Progress High Venture High Courage High Valor High Wind Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo di Houston Cielo di Londra	19 o 20 rate trimestrali consecutive dall'utilizzo + maxirata alla scadenza (maxirata totale per le navi già naviganti = US\$ 41,35 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	11.967	88.151	100.118
Crédit Agricole CIB & DNB NOR Bank ASA /luglio 2011 finanziamento da US\$ 48 mln	High Seas High Tide	28 rate trimestrali consecutive + maxirata di US\$ 12,3 mln per ogni nave a scadenza	US\$ LIBOR + 2,10%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	3.088	25.472	28.559
Danish Ship Finance A/S /ottobre 2013 finanziamento da US\$ 31,5 mln	High Trust	12 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,75%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.333	16.667	18.000
Danish Ship Finance A/S /dicembre 2013 finanziamento da US\$ 39 mln	High Freedom High Loyalty	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 10,4 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,35%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	2.600	28.600	31.200
DNB Bank ASA /dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,4 mln	High Voyager	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 11,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,55%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.482	16.175	17.657
Intesa Sanpaolo-Bank of Ireland /dicembre 2014 finanziamento da US\$ 75 mln	Corporate	10 rate semestrali consecutive	US\$ LIBOR + 2,25%	n.a.	Posizione finanziaria netta/ valore di mercato della nave <75% Rapporto patrimonio netto > 35% Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln	15.000	15.000	30.000

Finanziatore/dettagli:	Attività	Condizioni di rimborso	interessi in %	rapporto prestito/valore ⁽¹⁾	Vincoli finanziari	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31/12 2017
DTL								
Intesa Sanpaolo /settembre 2014 Hot money da US\$ 10 mln	n.a.	entro 12 mesi	-	n.a.	n.a.	10.000	-	10.000
ING Bank N.V. - filiale di Londra /dicembre 2014 finanziamento da US\$ 20 mln	High Presence ⁽²⁾	24 rate trimestrali consecutive dall'utilizzo + maxirata da US\$ 3,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,05%	< 76,9%	Attività liquide > = US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > = US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > = 35%	6.762	-	6.762
MPS Capital Services S.p.A. /luglio 2015 finanziamento da US\$ 58 mln	Cielo Bianco Cielo Rosso	10 rate semestrali consecutive dall'utilizzo + maxirata alla scadenza (maxirata di US\$ 17,9 mln alla scadenza per la nave già navigante)	US\$ LIBOR + 2,25%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 30%	1.764	35.634	37.398
Skandinaviska Enskilda Banken AB /marzo 2015 finanziamento da US\$ 23,1 mln	High Trader	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,8 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,45% in caso di contratto di nolo con importante compagnia petrolifera altrimenti 2,60%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.412	18.083	19.495
Crédit Agricole CIB /giugno 2015 finanziamento da US\$ 9,5 mln	Cielo di Guangzhou	16 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 5,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,10%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.000	6.750	7.750
Banca IMI S.p.A. /ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Ulsan Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	3.011	36.799	39.810
ABN Amro Bank N.V. /dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,5 mln	Cielo di Gaeta	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 9,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% all'anno durante il periodo di noleggio iniziale, dopodiché 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.921	14.943	16.864
Tokyo Century Corp. /dicembre 2014 finanziamento da US\$ 41,6 mln	Cielo di Hanoi ⁽²⁾ Cielo di Salerno ⁽²⁾	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,3%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	38.477	-	38.477
Tokyo Century Corp. /novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,8 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,2%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.452	19.239	20.691
Tokyo Century Corp. /agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,5 mln	High Challenge Cielo di Hanoi ⁽²⁾ Cielo di Salerno ⁽²⁾	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	6.062	2.520	8.582

Finanziatore/dettagli:	Attività	Condizioni di rimborso	interessi in %	rapporto prestito/valore ⁽¹⁾	Vincoli finanziari	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31/12 2017
DTL								
ING Bank N.V. - filiale di Londra / luglio 2017 finanziamento da US\$ 6,6 mln	Cielo di Milano ⁽²⁾	18 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,2 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,5%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	6.219	-	6.219
Bank of Ireland / scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	-	n.a.	n.a.	5.997	-	5.997
GIS								
Commerzbank AG /giugno 2008 finanziamento da US\$ 195 mln	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Megan Glenda Meryl Glenda Meredith	Scadenza decennale dalla consegna della nave + maxirata totale da US\$ 62,8 mln	US\$ LIBOR + spread dallo 0,9% all'1,1%	< 76,9%	n.a.	5.370	40.068	45.438
DIS								
Cassa Lombarda /scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	-	n.a.	n.a.	1.108	-	1.108
Unicredit SpA /scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	-	n.a.	n.a.	4.921	-	4.921
Commissioni finanziarie						(2.458)	(6.557)	(9.015)
Totale al 31 dicembre 2017						128.488	357.544	486.032

⁽¹⁾ Come specificato nel contratto di finanziamento;

⁽²⁾ Nave riclassificata come disponibile per la vendita: tutti i relativi finanziamenti bancari sono stati riclassificati come indebitamento bancario a breve termine.

Finanziatore/dettagli:	Attività	Condizioni di rimborso	interessi in %	rapporto prestito/valore	Vincoli finanziari	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31/12 2016
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche / marzo 2016 finanziamento da US\$ 250 mln	High Performance High Progress High Venture High Courage High Valor High Wind High Endeavour (venduta a marzo 2017) High Endurance (venduta a febbraio 2017) Cielo di New York Cielo di Londra Cielo di Rotterdam Cielo di Houston Cielo di Cagliari	19 o 20 rate trimestrali consecutive dall'utilizzo + maxirata alla scadenza (maxirata totale per le navi già naviganti = US\$ 41,35 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	30.043	88.699	118.742

Finanziatore/dettagli:	Attività	Condizioni di rimborso	interessi in%	rapporto prestito/valore	Vincoli finanziari	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31/12 2016
DTL								
Crédit Agricole CIB & DNB NOR Bank ASA /luglio 2011 finanziamento da US\$ 48 mln	High Seas High Tide	28 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,3 mln per ciascuna nave	US\$ LIBOR + 2,10%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	3.088	28.559	31.647
Danish Ship Finance A/S /ottobre 2013 finanziamento da US\$ 31,5 mln	High Trust High Prosperity (venduta a novembre 2017)	12 rate semestrali consecutive + maxirata rispettivamente da US\$ 12 mln e US\$ 4,6 mln	US\$ LIBOR + 2,75%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	9.383	18.000	27.383
Danish Ship Finance A/S /dicembre 2013 finanziamento da US\$ 39 mln	High Freedom High Loyalty	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 10,4 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,35%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	2.600	31.200	33.800
DNB Bank ASA /dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,4 mln	High Voyager	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 11,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,55%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.500	17.639	19.139
Crédit Agricole CIB / dicembre 2013 finanziamento da US\$ 40,0 mln	High Discovery (venduta a settembre 2017) High Fidelity (venduta a maggio 2017)	24 rate trimestrali consecutive + maxirata rispettivamente da US\$ 13,7 mln e 11,8 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,90%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	2.480	31.669	34.149
Intesa San Paolo Bank Ireland Plc. /dicembre 2014 finanziamento da US\$ 75 mln	Corporate	10 rate semestrali consecutive	US\$ LIBOR + 2,25%	n.a.	Posizione finanziaria netta/valore di mercato della nave < 75% Rapporto patrimonio netto > 35% Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln	15.000	30.000	45.000
Intesa Sanpaolo / settembre 2014 Hot money da US\$ 10 mln	n.a.	entro 12 mesi		n.a.	n.a.	10.000	-	10.000
ING Bank N.V. - filiale di Londra /dicembre 2014 finanziamento da US\$ 20 mln	High Presence High Priority (venduta a ottobre 2017)	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 3,1 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,05%	< 76,9%	Attività liquide > = US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > = US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > = 35%	15.064	-	15.064
MPS Capital Services S.p.A. /luglio 2015 finanziamento da US\$ 58mln	Cielo Bianco Cielo Rosso	10 rate semestrali consecutive + maxirata per ciascuna nave alla scadenza dall'utilizzo	US\$ LIBOR + 2,25%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 30%	957	16.368	17.325

Finanziatore/dettagli:	Attività	Condizioni di rimborso	interessi in %	rapporto prestito/valore	Vincoli finanziari	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31/12 2016
DTL								
Skandinaviska Enskilda Banken AB /marzo 2015 finanziamento da US\$ 23,1 mln	High Trader	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,8 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,45% in caso d contratto di nolo con importante compagnia petrolifera altrimenti 2,60%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.412	19.496	20.908
Crédit Agricole CIB /giugno 2015 finanziamento da US\$ 9,5 mln	Cielo di Guangzhou	16 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 5,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,10%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.000	7.750	8.750
Banca IMI S.p.A. /ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Ulsan Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	3.011	39.810	42.821
ABN Amro Bank N.V. /dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,5 mln	Cielo di Gaeta	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 9,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% all'anno durante il periodo di noleggio iniziale, dopodiché 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.921	16.864	18.785
Tokyo Century Corp. /dicembre 2014 finanziamento da US\$ 41,6 mln	Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,3%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	2.776	38.477	41.253
Tokyo Century Corp. /agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,5 mln	Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.232	5.390	6.622
ING Bank N.V. - filiale di Londra /luglio 2016 finanziamento da US\$ 9 mln	Cielo di Milano	12 mesi dall'utilizzo (luglio 2016), senza maxirata	LIBOR + 2,5% per i primi 6 mesi dall'utilizzo e successivamente il 3% fino alla scadenza	< 83,3%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	8.575	-	8.575
Bank of Ireland / scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	-	n.a.	n.a.	5.220	-	5.220
GIS								
Commerzbank International S.A. — Crédit Suisse /giugno 2008 finanziamento da US\$ 195 mln	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Megan Glenda Meryl Glenda Meredith	Scadenza decennale dalla consegna della nave + maxirata totale da US\$ 62,8 mln	US\$ LIBOR + spread dallo 0,9% all'1,1%	< 76,9%	n.a.	5.370	45.438	50.808

Finanziatore/dettagli:	Attività	Condizioni di rimborso	interessi in%	rapporto prestito/valore	Vincoli finanziari	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31/12 2016
DIS								
Cassa Lombarda /scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	-	n.a.	n.a.	1.048	-	1.048
Unicredit SpA /scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	-	n.a.	n.a.	5.011	-	5.011
Commissioni finanziarie						(1.716)	(8.055)	(9.771)
Totale al 31 dicembre 2016						124.975	427.304	552.279

Tutti i finanziamenti bancari rispettano i vincoli finanziari.

22. PASSIVITÀ PER LEASING FINANZIARI

Le passività per *leasing* finanziari vengono ripagate nel corso della durata contrattuale. Le durate contrattuali restanti alla data del bilancio sono le seguenti:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Totale dei pagamenti minimi di leasing previsti (investimento lordo)	96.048	-
con scadenza entro un anno	7.797	-
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	38.025	-
con scadenza oltre cinque anni	50.226	-
Valore attuale dei pagamenti minimi di leasing	66.411	-
con scadenza entro un anno	3.267	-
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	22.650	-
con scadenza oltre cinque anni	40.494	-
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di leasing	29.637	-
dei quali pertinenti al periodo	1.825	-

Il valore contabile delle attività possedute mediante contratti di *leasing*, così come i termini principali di *leasing*, sono descritti principalmente sotto la voce "immobilizzazioni materiali" nella nota 13; il tasso di rendimento annuale sull'investimento netto riflette le tariffe attuali di mercato.

23. IMPORTI DOVUTI ALLA SOCIETÀ CONTROLLANTE

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
d'Amico International S.A.	-	10.001

Il finanziamento a breve termine concesso dalla controllante alla fine del 2016 è stato rimborsato nel corso del 2017.

24. DEBITI A BREVE E ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Debiti commerciali	41.923	30.956
Altri debiti	2.211	6.679
Ratei e risconti passivi	6.677	5.424
Totale	50.811	43.059

I debiti a breve e altre passività correnti al 31 dicembre 2017 comprendono principalmente debiti commerciali. Il Gruppo ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate; per ulteriori informazioni si rimanda alla nota 27.

25. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017			Al 31 dicembre 2016		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altre passività finanziarie	222	7.308	7.530	2.017	7.084	9.101
Fair value degli strumenti derivati	5.247	2.735	7.982	6.403	4.801	11.204
Totale altre passività finanziarie	5.469	10.043	15.512	8.420	11.885	20.305

Il saldo al 31 dicembre 2017 rappresenta principalmente le passività finanziarie legate al *fair value* degli swap su tassi di interesse ed ai compensi di mandato maturati su navi in costruzione; include inoltre US\$ 3,0 milioni relativi al debito finanziario esistente nei confronti di Solar Shipping per l'acquisto della nave M/T Cielo di Guangzhou. Le tecniche di calcolo del *fair value* degli strumenti derivati e l'informativa sul rischio dei mercati finanziari sono trattate nella nota 27.



26. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Debiti per imposte correnti	37	194

Il saldo a fine 2017 rispecchia principalmente le imposte sul reddito dovute a fine anno dalle controllate e l'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) dovuta dalla controllante.

27. GESTIONE DEL RISCHIO

Il Gruppo è esposto a diversi rischi connessi con le sue operazioni: DIS si trova a fronteggiare nuovi rischi per condurre la propria attività e raggiungere i propri obiettivi, ma mira ad affrontarli tramite la loro identificazione, misura, gestione e controllo in modo da garantire il successo a lungo termine del Gruppo. Il settore dei trasporti marittimi è altamente sensibile alle fluttuazioni del mercato, che possono portare a significative variazioni delle tariffe dei noli e dei prezzi legati alle navi. Uno dei principali obiettivi di gestione del rischio di DIS è ridurre l'esposizione dei propri utili alle fluttuazioni cicliche.

Durante il processo di definizione del bilancio preventivo, il Gruppo individua i principali rischi e cerca di adottare sistematicamente le azioni necessarie per gestire tali esposizioni, anche tramite coperture. Sono state istituite specifiche politiche e linee guida per il controllo del rischio volte a misurare quotidianamente i limiti di negoziazione complessivi del Gruppo e le variazioni del delta. Le mansioni sono ripartite tra il *back office* e il *front office*, tali da garantire un corretto monitoraggio della conformità alle procedure di controllo interno. Nella presente sezione è riportata l'informativa di natura qualitativa e quantitativa sul potenziale effetto che i rischi precedentemente elencati potrebbero avere sul Gruppo.

Il comitato di Controllo Interno e Gestione del Rischio - costituito all'interno del Consiglio di Amministrazione - elabora e monitora le politiche di gestione del rischio del Gruppo, riferendo regolarmente al Consiglio di Amministrazione in merito alle proprie attività, come richiesto dalla struttura di *Corporate Governance* della Società.

Il Gruppo ha adottato un Sistema di Controllo Interno e Gestione del Rischio con l'intento di identificare, misurare, gestire e monitorare i rischi principali. Questo sistema contribuisce a garantire la salvaguardia degli attivi societari, l'efficienza e l'efficacia delle procedure gestionali, l'affidabilità delle informazioni finanziarie e la conformità legale e normativa, comprese le norme statutarie e le procedure interne.

Rischio di mercato

DIS e le sue controllate sono esposte al rischio di mercato principalmente in relazione alle navi che operano sul mercato *spot* e che generano ricavi a tariffe correnti di mercato. In particolare, quando viene presa a noleggio una nave, le tariffe potrebbero essere troppo elevate per lasciare un margine di profitto e, al contrario, quando le navi vengono date a noleggio, le tariffe potrebbero essere troppo basse per garantire un adeguato ritorno. Le strategie di gestione del rischio applicate sono le seguenti: (i) il Gruppo intende avere una copertura di contratti a tariffa fissa compresa tra il 40% e il 60%, così da garantire che l'esposizione al mercato *spot* non superi il 60%, a seconda delle condizioni del mercato, dell'andamento delle tariffe e delle aspettative; (ii) le navi operano su scala mondiale per ridurre l'effetto delle diverse condizioni di mercato a livello regionale. Il Gruppo di norma non ricorre a strumenti finanziari derivati per gestire la propria esposizione alle tariffe delle navi praticate sul mercato *spot*.

Rischio dei mercati finanziari

Essendo un Gruppo multinazionale con attività sparse in tutto il mondo, DIS è esposta al rischio di mercato legato alle variazioni dei tassi di cambio e alla fluttuazione dei tassi di interesse.

Rischio di cambio

DIS utilizza il dollaro USA come valuta funzionale e la maggior parte delle sue operazioni è denominata in questa valuta. Il Gruppo è esposto al rischio di cambio in relazione alle operazioni denominate in valute diverse dal dollaro USA.

Il Gruppo monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio. La dirigenza non ritiene che il Gruppo abbia un'esposizione significativa al rischio di cambio derivante dalle attività operative, poiché praticamente tutti i ricavi del Gruppo e gran parte dei suoi costi operativi sono denominati in dollari statunitensi. Il Gruppo identifica e monitora sistematicamente la propria esposizione a fluttuazioni e squilibri valutari allo scopo di prevedere i potenziali effetti negativi e adottare misure necessarie per ridurre l'impatto, ricorrendo alla copertura della propria esposizione valutaria, se necessario, per mantenerla entro livelli accettabili. In particolare, l'esposizione al tasso di cambio sui flussi finanziari e commerciali previsti viene coperta tramite *swap* su valute, contratti *forward* e opzioni su valute, nel rispetto delle specifiche politiche e linee guida di gestione del rischio e delle procedure di controllo interno. Le controparti di tali accordi sono primari istituti finanziari; alcune operazioni potrebbero anche vedere come controparte d'Amico Finance d.a.c. (una società del Gruppo d'Amico).

Il rischio di cambio riguarda i flussi di cassa non denominati in dollari USA, costituiti principalmente da spese amministrative e oneri operativi denominati in euro. Per il 2017, tali pagamenti ammontano all'equivalente di US\$ 44,8 milioni, pari al 12,6% delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali totali, di cui l'8,5% riferito a operazioni in euro. Le altre valute non rappresentano una quota significativa dei nostri flussi di cassa.



US\$ migliaia	2017		2016	
	Variazione %	% +	% -	% + % -
US\$ / Valuta	10%	3.766	(3.766)	3.697 (3.697)

Nell'ambito di un'analisi di sensibilità, abbiamo stabilito che una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione del risultato del Gruppo di +/- US\$ 3,8 milioni per l'esercizio (US\$ +/-3,7 milioni nel 2016). La sensibilità complessiva del Gruppo al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che i suoi depositi bancari e le linee di credito necessari per finanziare le navi di nuova costruzione e l'acquisto di navi hanno un tasso di interesse variabile. Il rischio viene gestito dal Gruppo tramite l'utilizzo di *swap* su tassi di interesse e l'attività di copertura viene regolarmente valutata per garantirne l'adeguatezza.

Le strategie di gestione del rischio prevedono che: (i) per una parte delle linee di credito di d'Amico Tankers d.a.c. (una controllata di d'Amico International Shipping SA) il tasso venga trasformato in fisso utilizzando contratti *swap* su tassi di interesse (IRS). Ai fini contabili, tutti i contratti sono classificati come contratti di copertura (IAS 39) e la parte efficace dell'utile o della perdita dello strumento di copertura viene imputata all'utile complessivo. La dirigenza ritiene che la trasformazione in tasso fisso di una parte degli interessi sul finanziamento consenta di migliorare la visibilità degli interessi passivi futuri, fino a un livello ritenuto idoneo per l'impresa e permettendo al Gruppo di ridurre il rischio di fluttuazioni significative dei tassi di interesse (cash flow hedge). Al fine di rispettare i requisiti continuativi della contabilizzazione delle operazioni di copertura, l'efficacia della copertura viene riesaminata e confermata a cadenza trimestrale; (ii) la dirigenza esamina continuamente le condizioni disponibili sul mercato per accertarsi che le linee di credito siano concorrenziali.

Sensibilità al tasso di interesse

US\$ migliaia	2017		2016	
	+1% Incremento	-1% Decremento	+1% Incremento	-1% Decremento
Costo delle variazioni dei tassi d'interesse	(1.436)	1.448	(1.393)	1.393
Swap su tassi di interesse/altre componenti dell'utile complessivo	10.667	(10.667)	12.805	(12.805)

A parità di condizioni, un aumento di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe determinato un aumento degli oneri finanziari netti di US\$ 1,4 milioni (US\$ 1,4 milioni nel 2016), mentre una riduzione di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe comportato un decremento degli oneri finanziari netti di US\$ 1,4 milioni (US\$ 1,4 milioni nel 2016). Al 31 dicembre 2017, se i tassi di interesse fossero stati più alti o più bassi di 100 punti base e tutte le altre variabili fossero rimaste costanti, la valutazione degli *swap* sarebbe rispettivamente aumentata di US\$ 10,7 milioni o diminuita di US\$ 10,7 milioni.

Strumenti finanziari – Fair value e gestione del rischio

Fair value risk and valuation techniques

Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie è determinato come segue:

- Il fair value delle attività e delle passività finanziarie con termini e condizioni *standard* e negoziate su mercati liquidi e attivi, è determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato.
- Il fair value degli strumenti derivati è calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Qualora questi non siano disponibili, si provvede a un'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I contratti *forward* su valute sono valutati utilizzando tassi di cambio a termine di mercato e le curve dei rendimenti derivanti dai tassi di interesse di mercato, abbinando le scadenze dei contratti. Gli *swap* su tassi di interesse sono valutati al valore attuale del flusso di cassa futuro stimato e attualizzato sulla base delle curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato.
- Il fair value delle altre attività e passività finanziarie (ad esclusione di quelle sopra descritte) è determinato conformemente ai modelli di determinazione del prezzo generalmente accettati, che si basano sull'analisi dei flussi di cassa attualizzati.
- Il fair value degli strumenti finanziari tiene conto del rischio di controparte (attività finanziarie) e del rischio di credito della società stessa (passività).

Classificazione contabile e fair value

La seguente tabella illustra il valore contabile ed il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*.

31 dicembre 2017

US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti	Strumenti derivati	Totale	Fair Value		Totale
				1° livello	2° livello	
ATTIVITÀ						
Attività finanziarie non correnti	27.073	559	27.632	-	559	559
Crediti a breve e altre attività correnti	66.200	-	66.200	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	22	322	344	-	322	322
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	29.694	-	29.694	-	-	-
PASSIVITÀ						
Banche e altri finanziatori	486.032	-	486.032	-	-	-
Passività per <i>leasing</i> finanziari	66.411	-	66.411	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	222	5.247	5.469	-	5.247	5.247
Debiti a breve e altre passività correnti	50.811	-	50.811	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	7.308	2.735	10.043	-	2.735	2.735

La tabella seguente riporta le attività e le passività del Gruppo stimate al *fair value* al 31 dicembre 2016.

31 dicembre 2016

US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti	Strumenti derivati	Totale	Fair Value		Totale
				1° livello	2° livello	
ATTIVITÀ						
Attività finanziarie non correnti	22.853	213	23.066	-	213	213
Crediti a breve e altre attività correnti	40.466	-	40.466	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	95	95	-	95	95
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.632	-	31.632	-	-	-
PASSIVITÀ						
Banche e altri finanziatori	552.279	-	552.279	-	-	-
Importi dovuti alla società controllante	10.001	-	10.001	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	2.017	9.376	11.393	-	9.376	9.376
Debiti a breve e altre passività correnti	43.059	-	43.059	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	7.084	1.828	8.912	-	1.828	1.828

Gli strumenti finanziari di secondo livello riportati nella tabella precedente si riferiscono a strumenti derivati e il loro *fair value* è ottenuto sulla base delle valutazioni fornite dalla banca corrispondente a fine periodo. Le controparti sono costituite da istituti finanziari con rating da A a BBB; tenuto conto di ciò, non è stato ritenuto necessario applicare rettifiche per riflettere il rischio di performance.

La tabella non riporta il *fair value* dei crediti e dei debiti poiché il relativo valore contabile si avvicina ragionevolmente al *fair value*.

Il valore contabile delle attività finanziarie rappresenta la massima esposizione creditizia.

Nel 2017 le perdite realizzate ammontano a US\$ 1,5 milioni, mentre gli utili non realizzati a US\$ 0,8 milioni.

Strumenti derivati

Swap su tassi di interesse

Alla fine del 2017 d'Amico Tankers d.a.c. ha in essere venti contratti di *swap* su tassi di interesse (IRS). Quattro di questi contratti sono stati negoziati nel 2012 al fine di coprire il rischio relativo ai tassi di interesse sulla linea di credito di Crédit Agricole CIB/DnB NOR Bank ASA di US\$ 48,0 milioni con scadenza prevista nel 2019. Nel 2014 sono stati stipulati altri undici IRS in relazione al finanziamento di navi di nuova costruzione; due di questi IRS, relativi alle navi Cielo di Ulsan e Cielo di Capri, sono stati novati a Intesa Sanpaolo SpA nel 2017; un terzo IRS, relativo alla nave Cielo di Salerno, è stato ristrutturato nello stesso anno mentre altri quattro, relativi alle navi High Fidelity e High Discovery, sono stati chiusi nel 2017. Nel 2015 d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato altri due IRS in relazione al finanziamento delle navi High Trader e High Voyager, due navi di nuova costruzione consegnate rispettivamente nel 2015 e nel 2016. Nel 2016 quattro IRS sono stati novati a ING Bank N.V. e uno, legato alla Cielo di Gaeta, è stato novato a ABN AMRO Bank N.V. Due IRS sono stati negoziati nel 2017 con MPS Capital Services banca per le Imprese SpA in relazione al finanziamento di due navi di nuova costruzione, una delle quali è stata consegnata lo stesso anno mentre l'altra sarà consegnata nel 2018; entrambi i contratti scadono nel 2022. Le coperture sono ritenute altamente efficaci; le variazioni del *fair value* sono iscritte nelle altre componenti dell'utile complessivo per la parte efficace, e a conto economico per la parte inefficace.

Contratti forward su valute

Nel 2016 e nel 2017 il Gruppo non ha stipulato alcun nuovo contratto derivato su cambi. Nel 2016 il Gruppo aveva sostenuto un deflusso netto di US\$ 1,7 milioni su contratti *forward* su valute stipulati l'anno precedente, che alla fine del 2015 avevano un valore *mark-to-market* negativo di US\$ 0,4 milioni. Al 31 dicembre 2016 non vi sono posizioni in essere per *contratti forward su valute* o opzioni. L'impatto economico di tali contratti nel 2016 è una perdita di US\$ 1,3 milioni.

Derivati sul bunker

Nel 2017 il Gruppo non ha stipulato alcun derivato sul *bunker*. Nel 2016 il Gruppo aveva sostenuto un deflusso netto di US\$ 0,75 milioni per regolare posizioni su *swap*, che erano state valutate come una passività netta per lo stesso importo a fine 2015; nel 2016 l'effetto netto a conto economico di tali contratti è stato pertanto pari a zero. Nel 2015 i premi relativi alle due opzioni su *bunker* in essere erano stati svalutati a zero. Pertanto, quando tali opzioni sono scadute "*out of the money*" nel 2016, non vi è stato alcun effetto nel conto economico di tale esercizio.

La seguente tabella riporta l'impatto contabile dei derivati (*swap* su tassi di interesse) nel 2017 e nel 2016:

US\$ migliaia	2017		2016	
	Conto economico	Patrimonio Netto	Conto economico	Patrimonio Netto
Swap su tassi di interesse / contabilità di copertura	1.000	2.456	(1.246)	(1.594)
Totale / copertura del <i>fair value</i>	1.000	2.456	(1.246)	(1.594)

Valutazione del fair value

Il *fair value* per gli IRS è stato valutato come di secondo livello in quanto tale valutazione deriva da elementi diversi dai prezzi di mercato osservabili (cfr. nota 1). Le informative previste per il terzo livello di *fair value* non sono applicabili alla valutazione attuale.

La valutazione del *fair value* degli strumenti derivati e di copertura esistenti avviene a ciascuna data di chiusura.

I contratti derivati sono stipulati con banche e istituti finanziari con *rating* da A a BBB (S&P).

Rischio di credito

Il Gruppo è esposto al rischio di credito derivante da possibili inadempienze delle sue controparti, principalmente clienti, agenti, partner in *joint venture* e istituti finanziari. Il Gruppo tratta solitamente con controparti affidabili in termini di qualità del credito e ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate; tali politiche comprendono attività di monitoraggio e valutazione continui, anche del rischio di *default* del settore e del paese in cui operano i clienti, allo scopo di limitare l'esposizione a eventi di ritardato pagamento. Per ridurre al minimo il rischio di credito, il Gruppo adotta le seguenti strategie di gestione del rischio: (i) per quanto riguarda i crediti, i saldi vengono esaminati periodicamente e puntualmente. Il recupero delle controstallie e delle spese di noleggio viene seguito da un *team* dedicato. Il portafoglio clienti è composto da un numero significativo di importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero. In passato DIS non ha quindi registrato perdite di rilievo sui crediti commerciali. Ciò nonostante, il Gruppo rileva un fondo svalutazione che rappresenta una stima delle perdite che saranno sostenute in relazione ai crediti commerciali e altri crediti; (ii) per quanto concerne i pagamenti relativi a servizi, quali la gestione dell'equipaggio e i servizi tecnici, e l'acquisto di carburante *bunker*, i pagamenti sono programmati in modo da ridurre al minimo il rischio di credito. (iii) per quanto riguarda i pagamenti rateali relativi alle navi in costruzione, gli anticipi sono coperti da adeguata garanzia bancaria da parte

di istituti affidabili in termini di qualità del credito; (iv) dal 2007 i pagamenti destinati ad agenti portuali sono gestiti da DA Desk, un'organizzazione professionale esterna specializzata nel garantire un'efficace e puntuale esecuzione delle operazioni commerciali. Il rapporto con gli agenti e il DA Desk sono gestiti da un *team* interno con notevole esperienza. (v) per quanto riguarda le banche che detengono i suoi depositi di liquidità, la politica del Gruppo prevede di intrattenere rapporti solo con grandi istituti dotati di solidi *rating* creditizi, un'eccellente reputazione e specializzati nel settore della navigazione marittima.

I dieci maggiori clienti nel 2017 rappresentano circa il 48% dei ricavi del Gruppo (2016: 54,1%). Al 31 dicembre 2017 il 49,2% dei crediti commerciali totali ha come controparte i dieci maggiori clienti del Gruppo (a fine esercizio 2016: 47,8%). DIS tratta principalmente con importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero, che vantano un solido *rating* creditizio. Il rischio di controparte, pertanto, riguarda principalmente i crediti per controspallie e le spese sostenute per conto dei noleggiatori. Entrambi sono monitorati e svalutati individualmente.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2016	Aumento nel 2017	Svalutazione nel 2017	Al 31 dicembre 2017
Fondo svalutazione crediti	(592)	(525)	112	(1.005)

L'accantonamento totale per perdite su crediti commerciali e altri crediti al 31 dicembre 2017 ammonta a US\$ 1,0 milioni (2016: US\$ 0,6 milioni). Il Gruppo ritiene che gli importi non svalutati scaduti da più di 30 giorni siano ancora interamente recuperabili, sulla base dei pagamenti passati e analisi del rischio di credito cliente (inadempimento della controparte).

Il Gruppo detiene consistenti depositi di liquidità presso le seguenti banche, ai quali è attribuito il seguente *rating* creditizio di S&P: Calyon Bank (A), JP Morgan (A+), ABN-AMRO (A) e DNB (A).

Il valore contabile delle attività finanziarie rappresenta la massima esposizione creditizia.

Rischio di liquidità

Il Gruppo è esposto al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento tra le esigenze di cassa - principalmente per l'acquisto di navi e per il rimborso delle linee di credito - e i flussi di cassa del Gruppo.

Nell'ambito del suo processo di pianificazione finanziaria, DIS gestisce il rischio di liquidità concentrandosi sulla propria struttura di capitale in modo da bilanciare le consistenti linee di credito e i fondi attualmente disponibili, unitamente alla liquidità che sarà generata dalle attività operative, al fine di permettere al Gruppo di mantenere un livello di liquidità adeguato alle sue esigenze, ottimizzando al contempo il costo-opportunità di mantenere riserve di liquidità e raggiungendo un equilibrio efficiente in termini di scadenze e composizione dei finanziamenti. La struttura del capitale del Gruppo è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società e la dirigenza del Gruppo riesamina periodicamente i finanziamenti di gruppo e il fabbisogno di liquidità.

Nonostante le difficili condizioni in cui versa attualmente il mercato del credito, il Gruppo è riuscito a conservare l'accesso ad una vasta gamma di finanziamenti a prezzi competitivi attraverso istituti finanziari e sul mercato dei capitali (si veda anche la nota 22).

Le seguenti tabelle riportano nel dettaglio la scadenza contrattuale residua delle passività bancarie del Gruppo e i periodi di rimborso pattuiti, rispettivamente per il 2017 e il 2016. Le tabelle sono redatte sulla base dei flussi di cassa non attualizzati alla data di rimborso più vicina.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017				
	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori	130.937	88.954	237.610	37.538	495.039
Altre passività finanziarie	3.118	-	-	-	3.118
	134.055	88.954	237.610	37.538	498.157

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2016				
	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori	118.027	75.733	318.458	95.907	608.125
Altre passività finanziarie	3.110	2.053	-	-	5.163
Importi dovuti alla società controllante	10.212	-	-	-	10.212
	131.349	77.786	318.458	95.907	623.500

Ad eccezione delle passività finanziarie sopra riportate, non si prevede che i flussi di cassa inclusi nell'analisi delle scadenze possano verificarsi particolarmente in anticipo o per importi considerevolmente diversi.

28. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Ai sensi dello IAS 24, le parti correlate del Gruppo sono entità e persone fisiche in grado di esercitare il controllo, il controllo congiunto o una significativa influenza su DIS e le sue controllate, sulle società appartenenti al Gruppo d'Amico e sulle *joint venture* del Gruppo d'Amico International Shipping. Sono inoltre ritenute parti correlate i membri del Consiglio di Amministrazione di DIS e i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro familiari. I rapporti commerciali con parti correlate sono generalmente intrattenuti alle stesse condizioni applicate alle parti non correlate.

Le operazioni con parti correlate i saldi residui tra d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate (operazioni infragruppo con parti correlate) sono evidenziate nel bilancio d'esercizio.



Il volume delle operazioni rilevanti del Gruppo con le parti correlate per il 2017 e il 2016, non riportato in altre parti del presente bilancio, è il seguente:

US\$ migliaia	2017		2016	
	Totale	di cui verso parti correlate	Totale	di cui verso parti correlate
Ricavi	390.971	4.945	347.110	9.547
Costi diretti di viaggio	(133.534)	-	(85.724)	-
Costi per noleggi passivi	(126.664)	(14.171)	(117.198)	(14.641)
Altri costi operativi diretti	(80.370)	(8.142)	(73.509)	(6.870)
Costi generali e amministrativi	(15.482)	(5.160)	(15.690)	(4.122)
Utile dalla vendita di navi	1.917	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(25.960)	-	(22.367)	-

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2017		Al 31 dicembre 2016	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni tecniche	792.851	-	810.728	-
Partecipazioni in società a controllo congiunto	3.269	-	3.261	-
Altre attività finanziarie non correnti	27.632	21.685	23.066	20.853
Attività correnti				
Attività disponibili per la vendita	77.750	-	66.352	-
Rimanenze	15.495	-	12.857	-
Crediti a breve e altre attività correnti	66.200	1.721	41.213	-
Attività finanziarie correnti	344	-	95	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	29.694	-	31.632	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche e altri finanziatori	357.544	-	427.304	-
Passività per <i>leasing</i> finanziari	63.144	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	5.469	-	8.420	-
Passività correnti				
Banche e altri finanziatori	128.488	-	124.975	-
Passività per <i>leasing</i> finanziari	3.267	-	-	-
Importi dovuti alla società controllante	-	-	10.001	10.001
Debiti a breve e altre passività correnti	50.811	16.731	43.059	16.386
Altre passività finanziarie correnti	10.043	3.000	11.885	-
Debiti per imposte correnti	37	-	194	-

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per il 2017, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping	DM Shipping d.a.c.	d'Amico Società di Nav. SpA	Eco Tankers Limited	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico. Shipping USA
	(consolidata)					
Ricavi	390.971					
di cui						
Nolo attivo	4.945	-	-	-	4.945	-
Costi per noleggi passivi	(126.664)					
di cui						
Contratti di noleggio delle navi	(14.171)	(11.148)	-	(3.023)	-	-
Altri costi operativi diretti	(80.370)					
di cui						
Spese di gestione tecnica e SQE	(8.142)	-	(8.142)	-	-	-
Costi generali e amministrativi	(15.482)					
di cui						
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze	(5.160)	-	(1.191)	-	(2.669)	(1.300)
Totale		(11.148)	(9.333)	(3.023)	2.276	(1.300)

Un importo di US\$ 1,1 milioni per spese di supervisione delle attività di costruzione – appartenenti alla categoria degli Altri costi operativi – è stato sostenuto nei confronti della parte correlata Ishima ed è stato capitalizzato nel 2017.

La seguente tabella illustra gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per l'esercizio 2016:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping	d'Amico. Shipping Italia SpA	DM Shipping d.a.c.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico. Shipping USA
	(consolidata)					
Ricavi	347.110					
di cui						
Nolo attivo	9.547	-	-	-	9.547	-
Costi per noleggi passivi	(117.198)					
di cui						
Contratti di noleggio delle navi	(14.641)	(3.126)	(11.514)	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(73.509)					
di cui						
Spese tecniche e SQE	(6.870)	-	-	(6.870)	-	-
Costi generali e amministrativi	(15.690)					
di cui						
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze	(4.122)	-	-	(1.196)	(1.772)	(1.135)
Totale		(3.126)	(11.514)	(8.066)	7.775	(1.135)

Un importo di US\$ 1,6 milioni per spese di supervisione delle attività di costruzione – appartenenti alla categoria degli

Altri costi operativi – è stato sostenuto nei confronti della parte correlata Ishima ed è stato capitalizzato nel 2016.

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2017 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Shipping Italia S.p.A.	d'Amico Shipping Singa- pore	Rudder SAM	d'Amico Società' di Navigazione	DM Shipping d.a.c.	Sirius	Ishima
	(consolidata)							
Altre attività finanziarie	27.976							
di cui verso parti correlate	21.685	-	-	-	-	21.685	-	-
Crediti a breve e altre attività correnti	66.200							
di cui verso parti correlate	1.721	-	1.721	-	-	-	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	50.811							
di cui verso parti correlate	18.254	-	1.550	8.439	5.406	-	1.523	1.336
Altre passività finanziarie correnti	10.043							
di cui verso parti correlate	3.000	3.000	-	-	-	-	-	-
Totale		(3.000)	171	(8.439)	(5.406)	21.685	(1.523)	(1.336)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2016 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Shipping Italia S.p.A.	d'Amico Shipping Singapore	Rudder SAM	d'Amico Società' di Navi- gazione	DM Shipping d.a.c.	Sirius Ishima
	(consolidata)						
Altre attività finanziarie	20.853						
di cui verso parti correlate	20.853	-	-	-	20.853	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	43.059						
di cui verso parti correlate	16.386	5.136	6.703	3.471	-	1.075	-
Altre passività finanziarie correnti	10.001						
di cui verso parti correlate	10.001	-	-	-	-	-	10.001
Total		(5.136)	(6.703)	(3.471)	20.853	(1.075)	(10.001)

29. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Al 31 dicembre 2017, gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 144,4 milioni, di cui US\$ 91,9 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

US\$ milioni	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Entro un anno	91,9	96,9
Tra 1 e 3 anni	52,5	118,1
Totale	144,4	215,0

Gli impegni finanziari riguardano il pagamento per: 5 nuove navi cisterna "product/chemical" da 75.000 Tpl (Dwt) costruite nei cantieri Hyundai-Mipo. La consegna di tutte le navi di nuova costruzione è prevista tra il terzo trimestre del 2018 e il primo trimestre del 2019.

Leasing operativi – navi in noleggio passivo

Al 31 dicembre 2017, gli impegni minimi del Gruppo per noleggi in *leasing* operativo ammontavano a US\$ 449,4 milioni, di cui US\$ 126,7 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi.

US\$ milioni	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Entro un anno	126,7	109,3
Tra 1 e 3 anni	129,1	121,5
Tra 3 e 5 anni	91,5	69,0
Oltre 5 anni	102,1	125,0
Totale	449,4	424,9

Al 31 dicembre 2017, il Gruppo gestiva l'equivalente di 25,5 navi in *time charter* in qualità di locatario, con un periodo contrattuale residuo medio di due anni a tale data (2,4 anni compresi i periodi opzionali). Inoltre, altre 3 navi cisterna "product/chemical" MR (50.000 dwt) dovrebbero essere consegnate in *time charter* a d'Amico Tankers durante il 2018, con un periodo contrattuale medio di 8,1 anni (9,1 anni compresi i periodi opzionali).

Opzioni di acquisto

Alcuni dei contratti di noleggio passivo comprendono opzioni di acquisto che il Gruppo ha facoltà di esercitare a propria discrezione alle condizioni vigenti alla data dell'opzione.

Altri leasing operativi

Gli altri *leasing* operativi consistono principalmente in contratti riguardanti immobili ad uso ufficio. I pagamenti minimi previsti da tali contratti sono i seguenti:

US\$ milioni	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Entro un anno	0,8	0,7
Tra 1 e 3 anni	1,1	1,1
Tra 3 e 5 anni	0,6	0,5
More than 5 years	1,5	2,1
Totale	4,0	4,4

Controversie legali in corso

Il Gruppo è attualmente coinvolto in diverse controversie commerciali in corso che coinvolgono sia le navi di proprietà che quelle a noleggio, che riguardano per lo più richieste di danni per contaminazione del carico trasportato. Le controversie risultano coperte per la maggior parte dall'assicurazione presso il P&I Club, pertanto non si prevede un'esposizione finanziaria significativa.

Tassazione differita in regime di tonnage tax

Con decorrenza dal 1° gennaio 2007 (con rinnovo efficace a decorrere dal 1° gennaio 2007) d'Amico Tankers d.a.c. è stata autorizzata ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda; dal 1° gennaio 2009 tale regime è applicabile anche a DM Shipping d.a.c. e dal 2010 anche a Glenda International Shipping d.a.c. La scelta di usufruire del regime di *tonnage tax* perdura 10 anni e prevede che nel caso in cui le navi vengano vendute senza essere rimpiazzate entro uno specifico lasso di tempo, o nel caso in cui il Gruppo perda i requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario.

Non è stato effettuato alcun accantonamento di passività fiscali differite poiché non si prevede ragionevolmente che possano sorgere passività al riguardo.

Non vi sono passività potenziali né impegni presi dal Gruppo che non siano rilevati alla data di bilancio in relazione alla partecipazione della Società in *joint venture*.

30. SOCIETÀ DEL GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

La seguente tabella riporta l'elenco completo delle società del Gruppo e, per ciascuna di esse, la quota detenuta da d'Amico International Shipping, il metodo di consolidamento, la sede legale, il capitale sociale e la valuta.

Name	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	56.876.047	US\$	n.a.	Integrale
d'Amico Tankers d.a.c.	Dublino/Irlanda	100.001	€	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Proporzionale
Glenda International Management Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Integrale
Glenda International Shipping d.a.c.	Dublino/Irlanda	202	US\$	50,0%	Proporzionale
DM Shipping d.a.c.	Dublino/Irlanda	100.000	US\$	51,0%	Patrimonio netto
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	€	99,8%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra/Regno Unito	50.000	US\$	100,0%	Integrale
Eco Tankers Limited	Malta	65.162	US\$	33,0%	Patrimonio netto

L'area di consolidamento del 2017 non differisce da quella del bilancio consolidato del 2016.

Partecipazioni in entità a controllo congiunto

Il Gruppo detiene le seguenti importanti partecipazioni in entità a controllo congiunto:

- partecipazione azionaria del 50%, con equivalenti diritti di voto, in Glenda International Shipping d.a.c. (Irlanda), entità a controllo congiunto con Glencore Group.
- partecipazione azionaria del 51%, con il 50% di diritti di voto, in DM Shipping d.a.c. (Irlanda), entità a controllo congiunto con Mitsubishi Group.

- partecipazione azionaria del 33%, con il 50% di diritti di voto, in Eco Tankers Limited (Malta), entità a controllo congiunto con il fondo di investimento nel settore della navigazione marittima Venice Shipping & Logistics.

Non sono state registrate modifiche nelle quote di proprietà o nei diritti di voto nelle suddette *joint venture* negli esercizi di riferimento.

Le entità a controllo congiunto sono state consolidate a bilancio seguendo il metodo di consolidamento specificato nella tabella precedente, sulla base dei seguenti importi espressi in migliaia di US\$:

US\$ migliaia	Glenda International Shipping d.a.c.		DM Shipping d.a.c.*		Eco Tankers Limited	
STATO PATRIMONIALE SINTETICO	31 dic 2017	31 dic 2016	31 dic 2017	31 dic 2016	31 dic 2017	31 dic 2016
Attività non correnti	190.415	206.118	50.763	53.722	24.898	26.238
Attività correnti	14.448	8.669	5.117	2.956	2.707	2.900
Patrimonio netto	(110.558)	(112.586)	874	966	(9.693)	(9.669)
Passività non correnti	(80.146)	(90.876)	(50.666)	(53.027)	(15.846)	(17.331)
Passività correnti	(14.158)	(11.326)	(6.088)	(4.617)	(2.065)	(2.138)
PROSPETTO DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO SINTETICO	2016		2016		2017	2016
Ricavi base <i>time charter</i>	30.141	31.617	11.114	11.504	5.096	5.881
Altri costi operativi diretti	(13.911)	(13.707)	(4.972)	(4.872)	(2.333)	(2.192)
Costi generali e amministrativi	(227)	(222)	(173)	(157)	(127)	(178)
Ammortamenti e svalutazioni	(15.705)	(18.491)	(2.960)	(3.520)	(1.457)	(1.526)
Oneri finanziari	(2.297)	(1.878)	(2.907)	(2.883)	(921)	(1.289)
Imposte e tasse	(29)	(36)	(11)	(9)	-	-
Risultato del periodo	(2.028)	(2.717)	91	63	258	696

* In conformità all'applicazione dell'IFRS 11, DM Shipping d.a.c. non è stata consolidata nel bilancio del Gruppo DIS poiché riporta un patrimonio netto negativo.

Utile per azione

US\$ migliaia	2017	2016
Utile base per azione	(0,075)	(0,031)
Utile per azione diluito	-	(0,030)
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	508.653.542	420.295.298
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito – opzioni**	-	4.599.590
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	508.653.542	424.894.888

** 2016: piano di *stock option*.

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2017



Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.
RCS LUXEMBOURG B 124 790
25C Boulevard Royal, Lussemburgo
Capitale sociale al 31 dicembre 2017 US\$ 65.321.531,80

Resoconto di gestione

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società a responsabilità limitata di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo.

L'oggetto sociale della Società consiste nell'investimento in imprese che operano nel settore del trasporto marittimo, compresi i relativi servizi ed infrastrutture, nonché nell'amministrazione, nella gestione, nel controllo e nello sviluppo di tali partecipazioni. La sua attività principale consiste nell'agire in qualità di *holding* di d'Amico Tankers d.a.c., delle sue controllate e di Glenda International Shipping d.a.c.

Il 3 maggio 2007 d'Amico International Shipping S.A. ha portato a termine l'operazione di offerta pubblica iniziale (IPO) delle proprie azioni, che sono quotate alla Borsa di Milano (Italia). Nel 2012, 2014, 2015, 2016 e 2017 si è proceduto ad aumenti successivi di capitale volti a finanziare l'ampliamento della flotta delle controllate.

Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario di d'Amico International Shipping S.A.

Risultati operativi

Il risultato della Società per l'esercizio 2017 è stato una perdita di US\$ 1,2 milioni. Il conto economico della Società viene sintetizzato nel seguente prospetto.

US\$ migliaia	31 dicembre 2017	31 dicembre 2016
Proventi da investimenti (dividendi)	252	530
Perdita da investimenti (svalutazione)	-	(5.300)
Costo del personale	(463)	(361)
Altri costi generali e amministrativi, imposte incluse	(2.997)	(2.999)
Proventi (oneri) finanziari	2.006	872
Utile / (perdita) netto	(1.202)	(7.258)

Nel 2017 sono stati ricevuti proventi da investimenti (dividendi) per US\$ 0,3 milioni.

Gli oneri sono costituiti principalmente da costi generali e amministrativi e costi del personale.

Situazione patrimoniale-finanziaria

US\$ migliaia	31 dicembre 2017	31 dicembre 2016
Attività non correnti	357.198	238.190
Attività correnti	7.572	70.722
Totale attività	364.770	308.912
Patrimonio netto	357.484	292.247
Passività correnti	7.286	16.665
Totale passività e patrimonio netto	364.770	308.912

Le attività non correnti della Società, pari a US\$ 357.198 milioni, includono:

- la partecipazione in d'Amico Tankers d.a.c. (DTL)— la principale controllata operativa del Gruppo - con un valore di bilancio di US\$ 178,9 milioni;

- GLENDIA International Shipping d.a.c.— (GIS), del valore di bilancio di US\$ 56,3 milioni— la società soggetta a controllo congiunto con Glencore Group;
- la partecipazione in Eco Tankers Limited, una *joint venture* al 33% con Venice Shipping and Logistics, con un valore di bilancio di US\$ 3,0 milioni;
- un finanziamento a breve termine a d'Amico Tankers, del valore di bilancio di US\$ 119,0 milioni.

Le attività correnti sono principalmente rappresentate da US\$ 6,1 milioni di crediti finanziari dalla controllata d'Amico Tankers d.a.c.



Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel 2017 sono stati:

Modifiche allo statuto di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") e aumento del capitale sociale autorizzato: nel mese di gennaio 2017, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che in ottemperanza alle recenti e importanti modifiche della legge del Lussemburgo del 10 agosto 1915 sulle società commerciali introdotte dalla legge del 10 agosto 2016 (la "Legge sulle società"), il diritto applicabile alla d'Amico International Shipping S.A., il consiglio di amministrazione della Società (il "Consiglio di Amministrazione") ha deliberato la convocazione di un'assemblea straordinaria degli azionisti da tenersi in data 3 marzo 2017 (l'"Assemblea straordinaria") volta a modificare lo statuto della Società così da allinearne le disposizioni con la modificata Legge sulle società del Lussemburgo, e allo stesso tempo cogliere l'opportunità di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso esistente della Società, ad un importo totale di cento milioni di dollari USA (US\$ 100.000.000), consentendo al Consiglio di Amministrazione di aumentare il capitale sociale della Società entro i prossimi cinque anni allo scopo di rafforzare il capitale sociale e la flessibilità finanziaria della Società.

Il 3 marzo 2017 l'assemblea straordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") ha deliberato:

- di approvare la proposta di modifica allo statuto della Società avanzata dal Consiglio di Amministrazione nella relazione esplicativa pubblicata il 30 gennaio 2017 e disponibile per gli Azionisti sul sito *web* della Società (<https://en.damicointernationalshipping.com/>);
- di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso, ad un importo totale di USD 100 milioni, ripartito in un miliardo di azioni senza valore nominale e di rinnovare, per un periodo di cinque anni, l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione ad aumentare il capitale in una o più *tranche* entro i limiti del capitale autorizzato modificato, nonché l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione per limitare o annullare, in tutto o in parte, il diritto di sottoscrizione privilegiata degli azionisti esistenti.

Il 3 marzo 2017 il Consiglio di Amministrazione della Società – esercitando i poteri delegatigli dall'assemblea straordinaria degli azionisti come descritta sopra – sulla base di tale autorizzazione ha deliberato:

- di preparare il lancio di un'offerta pubblica costituita da diritti d'opzione, in Lussemburgo e in Italia, rivolta agli azionisti della Società che consisterebbe in un Aumento di Capitale sociale, mediante l'emissione di nuove azioni senza valore nominale e aventi gli stessi diritti (compreso, a titolo puramente esemplificativo, il diritto a dividendi) delle azioni esistenti al momento dell'emissione, fino all'equivalente in USD di max. € 35 milioni (compreso il sovrapprezzo azioni); le nuove azioni sarebbero offerte agli azionisti esistenti della Società in qualità di titolari di diritti di sottoscrizione privilegiata (i "Diritti di sottoscrizione privilegiata") per la sottoscrizione di nuove azioni della Società (le "Nuove azioni") abbinate gratuitamente a *Warrant* – esercitabili in un orizzonte temporale di cinque anni – da emettersi contemporaneamente (i "*Warrant*"). I *Warrant* darebbero ai titolari il diritto di sottoscrivere azioni aggiuntive senza valore nominale e aventi gli stessi diritti (compreso, a titolo puramente esemplificativo, il diritto a dividendi) associati alle azioni esistenti (le "Azioni di compendio") (l'"Offerta in opzione").
- i *Warrant*, se debitamente esercitati secondo i loro termini e condizioni, consistono in un aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino all'equivalente in USD di un massimo di € 60 milioni (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l'emissione di Azioni di Compendio senza valore nominale e dividendo ordinario e sarebbero dotati degli stessi diritti associati alle azioni esistenti al momento dell'emissione.

“L'azionista di maggioranza di DIS garantirà il 100% dell'Aumento di Capitale”: Il 10 aprile 2017, d'Amico International S.A. (“DAM”), l'azionista di controllo di d'Amico International Shipping S.A., ha confermato il proprio impegno incondizionato e irrevocabile a esercitare tutti i diritti di sottoscrizione privilegiata che riceverà nell'ambito dell'offerta e di sottoscrivere e versare interamente e prontamente le corrispondenti azioni con *Warrant* di nuova emissione, come annunciato nella lettera d'intenti datata 30 gennaio 2017. In seguito al comunicato stampa rilasciato da DIS il 3 marzo 2017 e alla relativa delibera del Consiglio di Amministrazione di DIS dello stesso giorno, DAM si è inoltre impegnata irrevocabilmente a sottoscrivere qualsiasi azione che non sarà sottoscritta nell'ambito del collocamento privato e alle stesse condizioni (segnatamente in relazione al prezzo) proposte nell'offerta in opzione e nel collocamento privato.

Il Consiglio di d'Amico International Shipping S.A. approva i termini e le condizioni dell'emissione in opzione. Il 18 aprile 2017 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A., esercitando i poteri delegatigli dall'assemblea straordinaria degli azionisti del 3 marzo 2017, ha deliberato:

- di approvare l'emissione in opzione rivolta agli azionisti della Società che consiste in (i) un'offerta da parte della Società ai titolari di diritti di sottoscrizione privilegiata (i “Diritti di sottoscrizione privilegiata”) di nuove azioni della Società (le “Nuove azioni”) con *Warrant* emessi contemporaneamente (i “*Warrant*”) esercitabili in azioni (le “Azioni di Compendio”), (l’“Offerta pubblica costituita da diritti d’opzione”) e (ii) qualora i Diritti di sottoscrizione privilegiati vengano esercitati solo parzialmente durante l’Offerta pubblica costituita da diritti d’opzione, in un collocamento privato, nell’ambito del quale il Consiglio di Amministrazione collocherà eventuali Nuove azioni non sottoscritte durante l’Offerta pubblica costituita da diritti d’opzione e con l’annullamento, in questa seconda *tranche* di offerta, di qualsiasi diritto di sottoscrizione privilegiata (il “Collocamento privato”, unitamente all’Offerta pubblica costituita da diritti d’opzione, l’“Offerta”);
- di approvare un aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino a un massimo equivalente a USD di € 34.922.277 (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l'emissione di massimo 140.250.109 Nuove azioni, che in generale saranno dello stesso grado delle azioni esistenti sotto tutti gli aspetti, ad un prezzo di emissione per Nuova azione di € 0,249 (il “Prezzo di emissione”), secondo il rapporto di 1 Nuova azione ogni 3 Diritti di sottoscrizione privilegiata esercitati (il “Rapporto”) e con un massimo di 140.250.109 *Warrant* associati gratuitamente, emessi in contemporanea secondo il rapporto di 1 *Warrant* ogni 3 Diritti di sottoscrizione privilegiati esercitati;
- di approvare un ulteriore aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino a un massimo equivalente a USD di € 59.606.296 (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l'emissione – in una o più *tranche* – di massimo 140.250.109 Azioni di Compendio all'esercizio dei *Warrant*, che in generale saranno dello stesso grado delle azioni esistenti sotto tutti gli aspetti alla relativa data di esercizio.

Il Consiglio di Amministrazione ha deciso di procedere con l’Offerta al fine di rafforzare il bilancio della Società. L’Offerta è stata strutturata in modo da premiare gli azionisti in un orizzonte di investimento di medio-lungo termine, con la lunga scadenza dei *Warrant*, offrendo agli investitori la possibilità di trarre vantaggio dalla ripresa prevista del mercato altamente ciclico delle navi cisterna.

I *Warrant* conferiscono diritti certi e possono essere esercitati secondo i Termini e condizioni dei *Warrant*, in base ai quali i titolari avranno il diritto di sottoscrivere Azioni di compendio secondo un rapporto di 1 Azione di compendio ogni 1 *Warrant* esercitato in base ai seguenti prezzi di esercizio e durante i seguenti periodi:

- € 0,315, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2018;

- € 0,340, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2019;
- € 0,367, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2020;
- € 0,395, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2021;
- € 0,425, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2022.

d'Amico International S.A. ha annunciato i risultati dell'emissione in opzione (adesione approssimativa del 99,2% durante il periodo di sottoscrizione privilegiata) – ricavi lordi dell'equivalente in USD pari a circa € 34,7 milioni

Il 18 maggio 2017, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato – in relazione alla sua offerta con diritti di sottoscrizione privilegiata (i "Diritti di sottoscrizione privilegiata") di massimo 140.250.109 nuove azioni (le "Nuove azioni") con massimo 140.250.109 *Warrant* emessi simultaneamente (i "*Warrant*", che saranno denominati "*Warrant* d'Amico International Shipping 2017–2022") a un prezzo di emissione di € 0,249 per Nuova azione (il "Prezzo di emissione") – di aver ricevuto sottoscrizioni, tramite l'esercizio dei Diritti di sottoscrizione privilegiata, per 139.156.784 Nuove azioni con 139.156.784 *Warrant* emessi simultaneamente attraverso l'esercizio di Diritti di sottoscrizione privilegiata, pari a un'adesione del 99,2% circa.

Risultati del periodo di sottoscrizione privilegiata

Durante il periodo di esercizio per i Diritti di sottoscrizione privilegiata, iniziato il 24 aprile 2017 e terminato il 18 maggio 2017 (il "Periodo di sottoscrizione privilegiata"), sono stati esercitati complessivamente 417.470.352 Diritti di sottoscrizione privilegiata, pari a circa il 99,2% del numero complessivo di Diritti di sottoscrizione privilegiata. Considerato il rapporto di 1 Nuova azione con 1 *Warrant* emesso simultaneamente ogni 3 Diritti di sottoscrizione privilegiata, la Società emetterà 139.156.784 Nuove azioni con 139.156.784 *Warrant* gratuiti emessi simultaneamente, esercitabili in azioni (le "Azioni di Compendio"), per i sottoscrittori che hanno sottoscritto le Nuove azioni durante il Periodo di sottoscrizione privilegiata. Le Nuove azioni sono scambiate sul Mercato Telematico Azionario con il codice ISIN LU0290697514, che è il codice ISIN per le azioni DIS.

Warrant

La negoziazione dei relativi *Warrant* sul Mercato Telematico Azionario della Borsa Italiana è iniziata a fine maggio con il codice ISIN LU1588548724.

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato i risultati del collocamento privato e i risultati finali dell'emissione in opzione. Aumento di Capitale sottoscritto al 100% e ricavi lordi dell'offerta pari all'equivalente in USD di € 34,9 milioni.

Il 23 maggio 2017, in relazione all'offerta con diritti di sottoscrizione privilegiata (i "Diritti di sottoscrizione privilegiata") di massimo 140.250.109 nuove azioni (le "Nuove azioni") con massimo 140.250.109 *Warrant* emessi simultaneamente (i "*Warrant*") ad un prezzo di emissione di € 0,249 per Nuova azione (il "Prezzo di emissione"), d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che, in seguito al collocamento privato delle Nuove azioni non sottoscritte (il "Collocamento privato"), tutte le restanti 1.093.325 Nuove azioni sono state sottoscritte (pari ad un Aumento di Capitale aggiuntivo, compreso il sovrapprezzo azioni, dell'equivalente in USD di circa € 272.238) con l'emissione simultanea di 1.093.325 *Warrant*. L'adesione al Collocamento privato, congiuntamente alla sottoscrizione del 99,2% circa durante il periodo di sottoscrizione privilegiata, iniziato il 24 aprile 2017 e terminato il 18 maggio 2017 (il "Periodo di sottoscrizione privilegiata"), equivale a un'adesione totale del 100% all'offerta di diritti d'opzione nel suo complesso. Il capitale della Società ammonterà a USD 56.876.046,50, ripartito in 568.760.465 azioni senza valore nominale.

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha inoltre approvato l'apertura di Periodi Addizionali di Esercizio dei Warrant.

Il 9 novembre 2017 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'esercizio del diritto di cui all'articolo 3.2 del Regolamento sui "*Warrant DIS 2017 - 2022*", codice ISIN LU1588548724 (i "*Warrant*") e di stabilire 5 Periodi Addizionali di Esercizio di un mese solare consecutivo ciascuno (i "Periodi Addizionali di Esercizio"), definendo il prezzo di esercizio per ciascuna nuova finestra di esercizio, come previsto all'articolo 4.2 del Regolamento sui *Warrant*, come segue (anche in base al comunicato stampa del 22 novembre 2017 "*DIS modifica le date dei Periodi Addizionali di Esercizio dei Warrant*");

- € 0,283, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2017;
- € 0,328, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2018;
- € 0,354, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2019;
- € 0,381, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2020;
- € 0,410, per i Warrant esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2021;

Tenendo conto dell'elevata volatilità che caratterizza l'attività di DIS, nonché le ripercussioni che questa può talvolta causare sul prezzo azionario anche nel corso dell'anno, il Consiglio di Amministrazione di DIS ha ritenuto opportuno definire, oltre ai 5 periodi di esercizio annuali ordinari a giugno (a partire dal giugno 2018), cinque Periodi Addizionali di Esercizio, al fine di: (i) aumentare la liquidità dei *Warrant* a beneficio dei loro titolari; (ii) massimizzare, a beneficio dei titolari di *Warrant*, la componente facoltativa dello strumento e di conseguenza il suo valore; (iii) offrire una maggiore flessibilità finanziaria ai titolari dei *Warrant*, che possono esercitare gli strumenti due volte in un periodo di 12 mesi; (iv) aumentare, dal punto di vista di DIS, la probabilità di sottoscrizione dei *Warrant* – che dovrebbe risultare nella maggiore raccolta di patrimonio netto; (v) essenzialmente, massimizzare l'efficacia dello strumento sia per i titolari di *Warrant* che per DIS. Il Regolamento sui *Warrant* è disponibile sul sito web di DIS all'indirizzo investorrelations.damicointernationalshipping.com.

L'azionista di maggioranza di DIS conferma la sua visione positiva di medio termine per il settore ed eserciterà il 100% dei Warrant in suo possesso durante il Primo Periodo Addizionale di Esercizio.

Il 27 novembre 2017, coerentemente con la sua visione positiva di medio termine per l'attività di DIS e con il suo impegno finanziario a sottoscrivere tutte le nuove azioni offerte nell'ultimo Aumento di Capitale della Società, finalizzato all'inizio di quest'anno, d'Amico International S.A., l'azionista di controllo di d'Amico International Shipping S.A., ha informato DIS del proprio impegno incondizionato e irrevocabile a esercitare tutti i suoi 84.339.337 *Warrant* (i "*Warrant*") per un importo totale di € 23.868.032,37, durante il Primo Periodo Addizionale di Esercizio (27 novembre – 27 dicembre 2017), come annunciato nel comunicato stampa diffuso da DIS il 24 novembre 2017, e di sottoscrivere interamente e prontamente le corrispondenti azioni ordinarie di DIS di nuova emissione, ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione, nel rapporto di n. una (1) azione ordinaria DIS per ogni *Warrant* esercitato.

Risultati dei Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022 Durante questo Primo Periodo Addizionale di Esercizio sono stati esercitati 84.454.853 *Warrant* al prezzo di € 0,283 per azione ordinaria, portando alla sottoscrizione di 84.454.853 Azioni di Compendio. Successivamente a tale sottoscrizione, il capitale sociale di DIS ammonterà a US\$65.321.531,80, rappresentato da 653.215.318 azioni ordinarie senza valore nominale. In ottemperanza ai termini e alle condizioni dei *Warrant*, le Azioni di Compendio sono state emesse il 28 dicembre 2017.

d'Amico Tankers d.a.c.:

- **“Flotta di proprietà di seconda mano”:** nel mese di gennaio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha venduto la M/T High Endurance e la M/T High Endeavour, due navi cisterna *medium range* da 46.992 Tpl (Dwt), costruite nel 2004 da STX, Corea del Sud (le “Navi”), a Sea World Tankers, un cliente di Sea World Management SAM (l’“Acquirente”), per un corrispettivo di US\$ 13,5 milioni ciascuna. Nel contempo, d'Amico Tankers manterrà l'impiego commerciale delle Navi avendo altresì concluso con l'Acquirente un contratto *time charter* quadriennale ad una tariffa interessante. La vendita di due navi ha generato US\$ 5,2 milioni di liquidità al netto delle commissioni e del rimborso dei finanziamenti bancari esistenti delle navi.

Nel mese di maggio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della M/T High Fidelity, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd., per un corrispettivo di US\$ 27,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 11,2 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS e permettendo al Gruppo di trarre vantaggio dalla ripresa prevista del mercato. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della Nave, poiché è stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della Nave, a partire dal terzo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli



Nel mese di luglio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della M/T High Discovery, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd., per un corrispettivo di US\$ 28,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 10,7 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS e permettendo al Gruppo di trarre vantaggio dalla ripresa prevista del mercato. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della Nave, poiché è stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della Nave, a partire dal terzo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

Nel mese di settembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della M/T High Priority, una nave cisterna *medium range* da 46.847 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da Nakai Zosen (Giappone) per un corrispettivo di US\$ 13,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 6,5 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della Nave, poiché è stato concluso con l'acquirente anche un contratto quinquennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del quinto anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della Nave, a partire dal secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli. Nel mese di ottobre 2017, in seguito alla consegna della M/T High Priority ai nuovi proprietari, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso a noleggio a scafo nudo la nave per 5 anni.

Nel mese di ottobre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Prosperity, una nave cisterna *medium range* da 48.700 Tpl (Dwt), costruita nel 2006 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 14,245 milioni. L'operazione ha generato una positiva disponibilità di cassa netta di circa US\$ 6,9 milioni per d'Amico Tankers nel quarto trimestre 2017, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS. Nel contempo, d'Amico Tankers manterrà l'impiego commerciale delle navi avendo altresì concluso con l'acquirente un contratto *time charter* sessennale ad una tariffa competitiva.

Nel mese di novembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Presence, una nave cisterna *medium range* da 48.700 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 14,14 milioni. Alla consegna della nave nel primo trimestre 2018, l'operazione genererà una positiva disponibilità di cassa netta di circa US\$ 7,2 milioni per d'Amico Tankers, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS. Nel contempo, d'Amico Tankers manterrà l'impiego commerciale delle navi avendo altresì concluso con l'acquirente un contratto *time charter* sessennale ad una tariffa competitiva.

Nel mese di dicembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della M/T High Freedom, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 28,0 milioni. L'operazione permetterà a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 13,4 milioni nel primo trimestre 2018, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della Nave, poiché è stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di

noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della Nave, a partire dal secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di febbraio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel primo trimestre.

Nel mese di ottobre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel terzo trimestre.

A ottobre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha fissato una delle sue navi LR1 di nuova realizzazione, consegnata a novembre 2017, con un'agenzia commerciale di intermediazione per un periodo di 6 mesi con opzione per altri 6 mesi ad una tariffa remunerativa.

A novembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel quarto trimestre.

- **Flotta in "noleggio passivo":** nel mese di febbraio 2017, il contratto per la M/T High Enterprise, nave MR costruita nel 2009 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. da allora, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.

A marzo 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha accettato di prendere in *time charter* la M/T High Sun, una nave MR costruita nel 2014 e di proprietà Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33%) per un periodo di 18 mesi. La nave è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. nel maggio 2017.

Nel mese di maggio 2017, il contratto per la M/T Freja Baltic, nave MR costruita nel 2008, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.

Nel mese di giugno 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T Silver Express, una nave MR costruita nel 2009, per un periodo di 12 mesi.

Nel mese di giugno 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T Crimson Jade, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Minaminippon Shipbuilding (Giappone), per un periodo di 7 anni con possibilità di proroga del contratto.

Nel mese di giugno 2017, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Russel, una nave *handysize* costruita nel 2002, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di luglio 2017, il contratto per la M/T High Force, nave MR costruita nel 2009, è stato prorogato per un altro anno (con opzione per altri 3 mesi) a decorrere dal settembre 2017 ad una tariffa ridotta.

Nel mese di agosto 2017, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Moody, una nave MR costruita nel 2002, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di ottobre 2017, i contratti per la M/T High Beam e la High Current, due navi MR costruite nel 2009 e prese in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2014, sono stati prorogati per un altro anno ad una tariffa ridotta.

Nel mese di novembre 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Union, una nave MR costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di novembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T High Adventurer, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Onomichi Dockyard (Giappone), per un periodo di 8 anni con possibilità di proroga del contratto.

Nel mese di dicembre 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Stanley, una nave MR costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Flotta in costruzione: nel mese di gennaio 2017, la M/T High Challenge, una nuova nave cisterna MR di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

Nel febbraio 2017, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud di rimandare la consegna della sua prima nave LR1 di nuova costruzione da aprile 2017 ad ottobre 2017. Questo accordo dà seguito alla specifica richiesta di una grande compagnia petrolifera nonché importante cliente del Gruppo, che prenderà la nave a noleggio con un contratto *time charter* di 18 mesi alla sua consegna da parte di Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam. Allo stesso tempo, anche le date di consegna stimate delle altre 5 navi LR1 in costruzione presso Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam sono state leggermente posticipate di circa 2 mesi rispetto al programma originale.

Nel mese di novembre 2017, la M/T Cielo Bianco, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

GLENDIA International Shipping d.a.c.:

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di febbraio 2017, GLENDIA International Shipping d.a.c. ha ridotto le tariffe di noleggio per le sue 6 navi MR di proprietà per un periodo di 12 mesi a decorrere dalla fine del primo trimestre 2017. Tre di queste navi sono attualmente date in *time charter* a d'Amico Tankers Limited d.a.c. e tre navi al Gruppo Glencore.d'Amico Tankers d.a.c.:



Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

d'Amico Tankers d.a.c.:

- **Flotta di proprietà di seconda mano:** nel mese di febbraio 2018, le navi M/T High Presence e M/T High Freedom sono state consegnate ai nuovi proprietari. Dalle loro rispettive date di consegna, le navi sono state riprese a noleggio da d'Amico Tankers d.a.c. con un contratto a scafo nudo per un periodo di 10 anni per M/T High Freedom e un contratto di noleggio *time charter* per la M/T High Presence.
- **Flotta in "noleggio passivo":** nel mese di gennaio 2018, il contratto per la M/T Carina, una nave MR costruita nel 2010 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2013, è stato prorogato per altri due anni a partire da maggio 2018 ad una tariffa ridotta.

Nel mese di gennaio 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Said, una nave MR costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di febbraio 2018, il contratto per la M/T SW Cap Ferrat I, nave MR costruita nel 2002 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2015 e in scadenza nel dicembre 2018, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di gennaio 2018 è scaduto un contratto *time charter* triennale tra d'Amico Tankers e un'importante compagnia petrolifera, pertanto la nave è ora impiegata sul mercato *spot*.
- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2018, la M/T Cielo di Rotterdam, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

Nel gennaio 2018, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud di assumersi la consegna delle navi LR1 in costruzione rimanenti, secondo la seguente programmazione approssimativa: una nave a gennaio 2018, 2 navi a luglio 2018 e almeno 2 navi a gennaio 2019.

d'Amico International Shipping:

Il profilo delle navi di d'Amico International Shipping in uso è riepilogato di seguito.

	Al 31 dicembre 2017				Al 1 marzo 2018			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	1,0	18,0	8,0	27,0	2,0	16,0	8,0	26,0
Noleggio a scafo nudo*	0,0	3,0	0,0	3,0	0,0	4,0	0,0	4,0
Nolo a lungo termine	0,0	11,5	1,0	12,5	0,0	12,5	1,0	13,5
Nolo a breve termine	0,0	12,0	1,0	13,0	0,0	11,0	1,0	12,0
Totale	1,0	44,5	10,0	55,5	2,0	43,5	10,0	55,5

* con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile della gestione

Con l'inizio del primo trimestre 2018, si è creata una situazione di miglioramento dell'equilibrio tra domanda e offerta nell'Atlantico in seguito agli uragani che hanno colpito la regione. L'esportazione di raffinati dagli Stati Uniti ha segnato una ripresa dal minimo toccato a settembre, ed è tornata a circa 5 milioni di barili al giorno. Il ritorno all'equilibrio tra la domanda e l'offerta di tonnellaggio ha causato un miglioramento delle tariffe di noleggio per gran parte del quarto trimestre, prima di iniziare a spostarsi lateralmente nell'ultima parte del trimestre e finora nel primo trimestre 2018.

Nel bacino dell'Atlantico, il principale fattore positivo a gennaio e a inizio febbraio 2018 è stato il maltempo che ha comportato ritardi nei porti che hanno brevemente ridotto l'elenco delle navi disponibili. Nell'emisfero orientale, all'inizio del 2018 le raffinerie asiatiche sono tornate in esercizio in seguito alla manutenzione e il mercato ha iniziato a migliorare. Ciò nonostante, come nel caso dei mercati occidentali, era presente un'offerta sufficiente di navi per soddisfare la domanda.

L'AIE ha recentemente rivisto leggermente al rialzo le sue proiezioni di crescita della domanda petrolifera nel 2018 a 1,4 milioni di barili (in calo rispetto all'espansione del 2017 di 1,6 milioni di barili al giorno), sulla base delle stime di crescita del PIL più ottimistiche rilasciate dal FMI per il 2018.

Il mercato delle navi cisterna dovrebbe continuare a migliorare grazie al rallentamento della crescita dell'offerta di flotta e all'espansione commerciale trainati da: 1) forte domanda petrolifera, 2) aumento delle esportazioni statunitensi e 3) elevati margini di raffinazione e utilizzo negli USA, che favorisce un aumento delle esportazioni verso i Caraibi e l'America Latina 4) le rimanenze di raffinati più basse che dopo i forti utilizzi negli ultimi 18 mesi si avvicinano ora alle medie quinquennali 5) il netto aumento previsto dall'AIE della produzione statunitense di olio di scisto di 1,4 milioni di barili al giorno nel 2018, che contribuisce a una previsione di crescita della produzione petrolifera non OPEC di 1,7 milioni di barili al giorno, che dovrebbe limitare ulteriori incrementi e alla fine potrebbe portare a un calo del prezzo del petrolio.



I prezzi delle navi e le tariffe per il noleggio annuale si sono spostati lentamente al rialzo durante il 2017, con i noleggiatori che hanno stipulato contratti a tempo determinato a tariffe superiori al mercato *spot* indicando il miglioramento delle prospettive per il settore.

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli con cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) l'offerta globale di petrolio, (ii) il prezzo del greggio e margini delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati e (iv) il tasso di aumento della flotta di navi cisterna. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che potrebbero favorire una ripresa del mercato delle navi cisterna nel medio periodo:

Domanda di navi cisterna

- Nel suo ultimo rapporto, l'Agenzia internazionale dell'energia ha dichiarato di aver rivisto al rialzo le proprie proiezioni di crescita della domanda petrolifera per il 2018 a 1,4 milioni di barili al giorno sulla base delle previsioni più ottimistiche del FMI per la crescita del PIL globale.
- L'AIE prevede che il volume di produzione delle raffinerie subirà un calo di 400.000 barili su base trimestrale nel primo trimestre 2018, attestandosi a 81,1 milioni di barili al giorno, a fronte di un aumento di circa 1,0 milioni di barili al giorno su base annua. Ciò nonostante, si prevede che i volumi di produzione globali delle raffinerie aumentino di ben 1,1 milioni di barili al giorno da gennaio a maggio 2018.
- I settori dei trasporti e petrolchimico sono responsabili della maggior parte della crescita prevista della domanda petrolifera, rispettivamente per poco meno della metà e poco più di un terzo.
- L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha sancito che dal 2020 le navi dovranno utilizzare combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% al di fuori delle Aree di controllo delle emissioni, in calo rispetto all'attuale *standard* di 3,5%. Tale modifica normativa comporterà probabilmente un'impennata della domanda di gasolio e di distillati a bassissimo contenuto di zolfo. Poiché però non sono disponibili in quantità sufficienti in molte regioni, questi combustibili dovranno essere importati, il che potrebbe sostenere strutturalmente la domanda di navi cisterna.
- Secondo Clarksons, il volume totale di raffinati trasportati via mare in commercio è aumentato ad un tasso medio di crescita annua del 4,1% dal 2000, favorito dall'espansione dell'attività di raffinazione e dei volumi prodotti. Secondo le proiezioni di Clarksons, nel 2018 la domanda di Tpl (Dwt) delle navi cisterna aumenterà del 3,8%, con un'espansione del commercio di raffinati prevista su diverse rotte commerciali, in parte a causa della solida crescita prevista per la domanda petrolifera non OPEC. Oltre ad aumentare la domanda petrolifera, l'incremento della capacità di raffinazione in paesi chiave come gli Stati Uniti e la Cina dovrebbe anche sostenere la crescita del commercio di prodotti petroliferi, in particolare sulle rotte in partenza dalla Costa del Golfo degli Stati Uniti e interne all'Asia.
- I commerci marittimi prosperano in presenza di discrepanze – nel settore dei raffinati, queste potrebbero riscontrarsi in qualsiasi paese a causa delle differenze tra le tipologie di prodotti prodotte e richieste, le tipologie e la qualità dei raffinati prodotti dalle raffinerie, e i margini raggiunti dalle raffinerie a causa dei diversi prezzi del greggio utilizzato, dell'energia consumata e della loro sofisticatezza tecnologica. La mappa mondiale delle raffinerie è in costante evoluzione, causando squilibri dell'offerta di raffinati tra le regioni. Con l'aumento di queste discrepanze, la domanda di navi cisterna aumenterà.

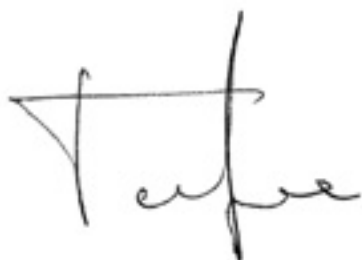
Offerta di navi cisterna

- Secondo le stime di Clarksons della fine del 2016, escludendo i ritardi, le cancellazioni e le cisterne "*pure chemical*", nel 2017 era prevista la consegna di 89 navi MR. Tuttavia solo 71 sono state consegnate l'anno scorso (il 20% in meno del previsto).

- Nel 2017 sono state demolite 27 MR e 3 LR1, portando ad una crescita netta della flotta nel periodo di 44 MR e 15 LR1 che corrispondono ad una crescita netta totale del 2,7% in questi segmenti.
- Secondo Clarkson, nel 2018 saranno consegnate 74 navi cisterna MR e 13 LR1 che, unitamente alla previsione dei ritiri espressa dalla dirigenza di DIS, dovrebbero risultare in una modesta crescita della flotta del 2,1% in questi segmenti.
- Anche nel 2018 i ritardi, le cancellazioni e le modifiche degli ordini che negli ultimi anni hanno causato una crescita effettiva della flotta considerevolmente più bassa del previsto all'inizio di ogni anno, potrebbero contribuire ad un'espansione della flotta ancora più lenta del previsto.
- In media le navi cisterna MR vengono demolite dopo circa 24 anni. Secondo Clarkson esistono circa 103 navi MR con età superiore ai vent'anni, vale a dire il 5% della flotta esistente.
- I cantieri stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti stanno causando una riduzione della loro capacità globale.
- L'obbligo sancito dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) che prescrive per le navi, a partire dal 2020, l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5%, potrebbe causare il ritiro dal commercio di navi di età superiore e meno efficienti man mano che queste diventano meno competitive e sono obbligate a bruciare combustibili a basso contenuto di zolfo più costosi.
- I ritardi nei porti e la crescente lunghezza dei viaggi hanno influito sul commercio di navi cisterna e stanno riducendo di fatto la pronta offerta di tonnellaggio.

1 marzo 2018

Per il Consiglio di Amministrazione



Paolo d'Amico, Presidente



Antonio Carlos Balestra di Mottola,
Direttore finanziario

d'Amico International Shipping S.A. Bilancio e nota integrativa

Al 31 dicembre 2017

Conto economico complessivo

US\$	Nota	2017	2016
Ricavi	(3)	252.000	530.000
Svalutazione delle partecipazioni	(4)	-	(5.300.000)
Costi generali e amministrativi	(5)	(3.130.645)	(2.951.545)
Risultato operativo lordo		(2.878.645)	(7.721.545)
Ammortamenti	(8)	(3.882)	(639)
Risultato operativo		(2.882.527)	(7.722.184)
Proventi (oneri) finanziari netti	(6)	2.006.552	871.997
Utile / (perdita) ante imposte		(875.975)	(6.850.187)
Imposte	(7)	(325.695)	(407.667)
Utile / (perdita) netto		(1.201.670)	(7.257.854)
Utile/(Perdita) complessivo del periodo		(1.201.670)	(7.257.854)

La perdita netta è interamente attribuibile agli azionisti della Società

Le note riportate alle pagine da 131 a 146 costituiscono parte integrate del presente bilancio d'esercizio.



Situazione patrimoniale-finanziaria

US\$	Nota	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Attività non correnti			
Immobilizzazioni materiali	(8)	9.693	1.863
Immobilizzazioni finanziarie	(9)	238.188.013	238.188.013
Crediti finanziari non correnti	(10)	119.000.000	-
Totale attività non correnti		357.197.706	238.189.876
Attività correnti			
Crediti a breve e altre attività correnti	(11)	137.914	43.801
Crediti finanziari correnti	(10)(17)	6.138.447	70.318.644
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(12)	1.295.509	359.697
Totale attività correnti		7.571.870	70.722.142
Totale attività		364.769.576	308.912.018
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(13)	65.321.532	42.851.036
Utili portati a nuovo	(13)	(9.842.306)	(8.640.636)
Altre riserve	(13)	302.004.965	258.036.628
Patrimonio netto totale		357.484.191	292.247.028
Passività correnti			
Banche e altri finanziatori	(14)	6.027.420	6.059.702
Altre passività finanziarie correnti	(15)(17)	-	10.001.170
Debiti a breve e altre passività correnti	(16)	1.257.965	456.545
Debiti per imposte correnti		-	147.573
Totale passività correnti		7.285.385	16.664.990
Totale passività e patrimonio netto		364.769.576	308.912.018

Le note riportate alle pagine da 131 a 146 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.



Paolo d'Amico, Presidente



Antonio Carlos Balestra di Mottola,
Direttore finanziario

Rendiconto finanziario

US\$	2017	2016
Utile / (Perdita) del periodo	(1.201.670).	(7.257.854)
Dividendi	(252.000)	(530.000)
Svalutazione delle partecipazioni	-	5.300.000
Ammortamenti	3.882	639
Imposte correnti	325.695	407.667
Oneri (proventi) finanziari	(2.006.552)	(871.997)
Altre variazioni del patrimonio netto / Piano di <i>stock option</i>	274.676	149.527
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	(2.855.969)	(2.802.018)
Variazioni dei crediti a breve	(254.230)	(26.960)
Variazioni dei debiti a breve	548.828	320.925
Imposte pagate	(393.434)	(499.668)
Flussi di cassa netti da attività operative	(2.954.805)	(3.007.721)
Acquisto di immobilizzazioni	(11.712)	(2.276)
(Acquisizione) cessione di investimenti	-	1.237.500
Variazione dei finanziamenti a controllate – Glenda International Shipping d.a.c.	-	-
Variazione dei finanziamenti a controllate – d'Amico Tankers d.a.c.	(62.481.117)	9.527.211
Proventi da investimenti - Dividendi	252.000	330.000
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(62.240.829)	11.092.435
Aumento di Capitale	66.163.724	2.920.654
Azioni proprie	-	(608.814)
Variazioni di banche e altri finanziatori	-	(2.187.989)
Dividendi	-	(12.412.135)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	66.163.724	(12.288.284)
Variazioni della liquidità	968.094	(4.203.570)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	(5.700.005)	(1.496.435)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	(4.731.911)	(5.700.005)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	1.295.509	359.697
Scoperti di conto a fine periodo	(6.027.420)	(6.059.702)

Le note riportate alle pagine da 131 a 146 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1 gennaio 2017	42.851.036	(8.640.636)	258.036.628	292.247.028
Aumento di Capitale	22.470.496	-	44.826.758	67.297.254
Costo dell'emissione	-	-	(1.133.526)	(1.133.526)
Riserva sovrapprezzo azioni	-	-	275.105	275.105
Utile (perdita) complessivo	-	(1.201.670)	-	(1.201.670)
Saldo al 31 dicembre 2017	65.321.532	(9.842.306)	302.004.965	357.484.191

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1 gennaio 2016	42.284.240	(1.382.782)	268.554.192	309.445.650
Aumento di Capitale	566.796	-	2.353.857	2.920.653
Dividendi distribuiti	-	-	(12.412.134)	(12.412.134)
Azioni proprie	-	-	(608.440)	(608.440)
Riserva sovrapprezzo azioni	-	-	149.153	149.153
Utile (perdita) complessivo	-	(7.257.854)	-	(7.257.854)
Saldo al 31 dicembre 2016	42.851.036	(8.640.636)	258.036.628	292.247.028

Le note riportate alle pagine da 131 a 146 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.



Note

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società a responsabilità limitata (Société Anonyme), di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo.

d'Amico International Shipping S.A. ha adottato i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting *Standards* e IAS – International Accounting *Standards*) emanati dallo IASB (International Accounting *Standards* Board) e recepiti dall'articolo 26 della legge lussemburghese del 10 dicembre 2010. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS", nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee (SIC). La Società redige un bilancio consolidato che fa parte della presente relazione annuale.

d'Amico International Shipping S.A. dispone di risorse adeguate tali da garantire la propria operatività nel prossimo futuro; il bilancio è stato quindi redatto sulla base del principio di continuità aziendale.

Il bilancio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società.

1. PRINCIPI CONTABILI

Il presente bilancio è stato redatto secondo la convenzione del costo storico e in conformità agli International Financial Reporting *Standards* (IFRS) applicabili, come adottati dall'Unione europea.

Di seguito sono illustrati i principi contabili, applicati in maniera uniforme.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono costituiti dai dividendi distribuiti dalle società controllate. I proventi da dividendi sono rilevati quando l'utile della controllata viene distribuito ai detentori di partecipazioni nella stessa, proporzionalmente alla quota di capitale detenuta.

Costi generali e amministrativi

Le spese amministrative, che comprendono i costi amministrativi per il personale, gli oneri di gestione, le spese d'ufficio e altri oneri relativi all'amministrazione, sono iscritti a conto economico nel momento in cui sono sostenute.

Piani di incentivazione azionaria (pagamenti basati su azioni)

Il Gruppo fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza attraverso un piano di incentivazione azionaria (piano di *stock option*); le informazioni riguardanti tale piano sono riportate nella nota 5. In conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni, tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

Il fair value è valutato applicando il modello di determinazione del prezzo Black Scholes, conformemente alle linee guida dell'IFRS e alla prassi di mercato. I valori utilizzati nel modello si fondano sulle migliori stime della dirigenza, che comprendono le condizioni di *performance* di mercato e non di mercato. L'onere retributivo, corrispondente al fair value delle opzioni alla data di conferimento, è rilevato a conto economico a quote costanti durante il periodo che intercorre tra la data di conferimento e la data di maturazione, iscrivendo il credito a contropartita direttamente nel patrimonio netto. Al termine di ogni periodo l'entità rivede le stime riguardanti il numero di opzioni delle quali si prevede la maturazione in base alle condizioni effettive di servizio.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari includono gli interessi rilevati secondo il principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Imposte

Le imposte correnti vengono calcolate sul reddito imponibile d'esercizio applicando le aliquote fiscali locale in vigore alla data di bilancio. L'utile imponibile non coincide con l'utile evidenziato a conto economico, poiché non include le voci di ricavo o di spesa che sono imponibili o deducibili in altri esercizi, ed esclude altresì le voci esenti o indeducibili. Le imposte correnti includono inoltre un'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) dello 0,5% sul patrimonio imponibile della società; il *valore unitario* della società è definito al 1° gennaio di ogni anno.

Le eventuali imposte differite sono imposte che il Gruppo prevede di versare o recuperare sulle differenze tra il valore contabile delle attività e delle passività esposto nel bilancio e la corrispondente base imponibile utilizzata nel computo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzate utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. Le passività relative alle imposte differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili. Le attività fiscali differite sono rilevate qualora sussista la probabilità futura di utili assoggettabili a tassazione a fronte dei quali sia possibile utilizzare le differenze temporanee deducibili. Il valore contabile delle attività fiscali differite viene riesaminato ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più ritenuto probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero totale o parziale. Le imposte differite sono calcolate alle aliquote fiscali applicabili durante il periodo di estinzione della passività ovvero di realizzo dell'attività. Sono iscritte a conto economico come voce di costo o ricavo, eccetto se collegate a voci imputabili direttamente alle altre componenti dell'utile complessivo; in questo caso anche l'imposta differita è rilevata tra le altre componenti dell'utile complessivo.

Operazioni in valuta

Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite all'opportuno tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. Le attività e le passività denominate in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite al tasso in vigore alla data di bilancio. Tutte le differenze di cambio sono imputate direttamente nel conto economico complessivo.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono evidenziate al costo storico al netto dell'ammortamento e di eventuali svalutazioni (*impairment*). Il costo comprende il costo di acquisto e altri costi accessori direttamente attribuibili all'acquisizione. L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata del cespite.

Strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari, ossia i contratti che danno origine ad attività o passività finanziarie ovvero a strumenti rappresentativi di capitale di un'altra entità, come definiti nello IAS 32 (Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio), sono rilevati al fair value quando il Gruppo diviene controparte contrattuale degli strumenti stessi (data di negoziazione). Le passività sono classificate facendo riferimento alla sostanza dell'accordo contrattuale dal quale hanno origine e alle relative definizioni di passività finanziaria. Per i contratti negoziati a prezzo di mercato, il fair value dello strumento equivale al suo costo di acquisto (valore nominale dell'operazione). Se lo strumento non è valutato al fair value, i costi accessori e i proventi dell'operazione direttamente attribuibili alla negoziazione, ad esempio i costi di intermediazione, vengono presi in considerazione durante l'iscrizione iniziale a bilancio dello strumento. A seconda delle caratteristiche dello strumento, la valutazione delle attività finanziarie avviene al fair value o in base al costo ammortizzato. Le passività finanziarie sono valutate sulla base del costo ammortizzato. La

valutazione al fair value è applicata esclusivamente a eventuali passività finanziarie detenute per la negoziazione e agli strumenti finanziari derivati. Il "fair value" è il corrispettivo al quale un'attività può essere scambiata, o una passività estinta, in un'operazione di libero mercato tra parti consapevoli e disponibili. La valutazione al costo ammortizzato prevede la rilevazione dell'attività o della passività al valore valutato inizialmente, al netto di rimborsi di capitale, aumentato o diminuito per l'ammortamento, applicando il metodo dell'interesse effettivo sulle differenze tra il valore iniziale e il valore a scadenza. Tali importi potranno comunque essere rettificati in seguito a diminuzioni di valore o in caso di irrecuperabilità. Il tasso di interesse effettivo è il tasso che riporta all'origine i flussi di cassa futuri all'importo netto dell'attività o della passività finanziaria. Nel calcolo sono compresi anche gli oneri e i proventi esterni direttamente imputati durante la rilevazione iniziale dello strumento finanziario.

Di seguito sono illustrati i principi contabili adottati per specifiche attività e passività.

Attività finanziarie non correnti (partecipazioni in imprese controllate)

Le partecipazioni in società controllate, in entità a controllo congiunto e in imprese collegate sono contabilizzate al costo storico rettificato per le eventuali svalutazioni.

Eventuali differenze positive, sorte al momento dell'acquisto, tra il costo di acquisto e il fair value delle attività nette acquisite dalla Società vengono pertanto incluse nel valore contabile degli investimenti. Se si ritiene che tali investimenti siano stati svalutati in modo permanente, la svalutazione è rilevata direttamente a conto economico. Se successivamente tale svalutazione viene annullata o ridotta, l'importo corrispondente viene stornato e iscritto a conto economico fino a concorrenza del valore inizialmente contabilizzato come costo dell'investimento.

Crediti

I crediti vengono inizialmente valutati al loro valore normale (che rappresenta il fair value dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La svalutazione è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive della svalutazione del credito. Tali svalutazioni vengono calcolate come differenza tra il valore contabile e il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati, attualizzati al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. In particolare, per quanto concerne i crediti commerciali a breve - alla luce del breve periodo di tempo - la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto di svalutazioni per perdita durevole di valore.

Gli accantonamenti al fondo svalutazione crediti sono previsti quando la dirigenza ritiene dubbia la piena recuperabilità del credito. Qualora l'importo venga ritenuto non recuperabile, si procede al suo storno dal conto economico complessivo.

Disponibilità liquide e mezzi equivalent

La voce "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" comprende la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista nonché altri investimenti altamente liquidi a breve termine che sono facilmente convertibili in importi liquidi entro sei mesi e sono soggetti ad un rischio irrilevante di cambiamento di valore. Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono valutati al fair value, che coincide al loro valore nominale, o al costo storico più eventuali interessi passivi.

Banche e altri finanziatori

Gli scoperti di conto a breve termine sono rilevati in base agli importi ricevuti al netto dei costi di transazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo; la differenza tra le entrate relative ai finanziamenti e il valore nominale viene iscritta a conto economico lungo la durata del finanziamento.

Debiti

I debiti vengono valutati al costo ammortizzato che, tenuto conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, coincide generalmente con il loro valore nominale.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono rilevati quando la Società ha un obbligo attuale derivante da un evento passato che probabilmente sarà tenuta a onorare. I fondi sono valutati secondo la migliore stima, da parte degli Amministratori, dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio e sono attualizzati laddove l'effetto sia rilevante..

Azioni proprie

In seguito al programma di riacquisto, le azioni proprie sono rilevate al costo storico e sono evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e i proventi della loro eventuale vendita successiva sono esposti come variazioni del patrimonio netto.

Dividendi

I dividendi da distribuire sono rilevati come variazioni del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvati dall'assemblea degli azionisti.

Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio la dirigenza effettua stime contabili e in alcuni casi congetture. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono espresse per tutte le aree di *business*. Di seguito sono elencate le aree maggiormente interessate da tali procedimenti.

Valutazione del fair value

Il "fair value" è il prezzo che si percepirebbe dalla vendita di un'attività o che si pagherebbe per trasferire una passività in una transazione ordinaria sul mercato principale/più vantaggioso alla data di valutazione, alle condizioni di mercato vigenti, indipendentemente dal fatto che il prezzo sia direttamente osservabile o venga stimato tramite un'altra tecnica di valutazione. Il fair value degli strumenti finanziari è rappresentato dalla loro quotazione di mercato o, se non disponibile, dal valore risultante dall'adozione di adeguati modelli di valutazione finanziaria che tengano conto di tutti i fattori utilizzati dagli operatori del mercato e dei prezzi ottenuti in operazioni simili effettivamente eseguite sul mercato.

Per ottenere una specifica valutazione al fair value ci si basa sui prezzi quotati o sulle informazioni dei broker, nonché sulla periodica verifica delle rettifiche di dette valutazioni e dei dati non osservabili, in modo da classificare tali valutazioni nel livello di fair value appropriato. Nella valutazione del fair value bisogna avvalersi del maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare il fair value si fa ricorso a tecniche di valutazione basate su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi per attività o passività identiche;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai valori quotati inclusi nel primo livello, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività presa in esame;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

Quando gli elementi utilizzati per determinare il fair value di un'attività o di una passività appartengono a categorie differenti, la valutazione del fair value viene classificata interamente al posto più basso e più significativo della gerarchia del fair value. Il trasferimento tra livelli gerarchici di fair value è contabilizzato alla fine del periodo di rendicontazione durante il quale è avvenuta la modifica.

Accantonamenti per debiti d'imposta

I debiti d'imposta sono calcolati sull'attuale conoscenza della situazione fiscale della Società in base all'impatto del quadro normativo lussemburghese.

Nuovi principi contabili

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2017

Il Gruppo ha applicato coerentemente i principi contabili presentati precedentemente nella presente nota a tutti i periodi presentati nel presente bilancio.

Non sono stati applicati nuovi principi contabili nel corso dell'esercizio.

Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore

IFRS 9 – Strumenti finanziari è in vigore per periodi contabili a decorrere dal 1° gennaio 2018. L'IFRS 9 sostituisce lo IAS 39 e riguarda la rilevazione, la valutazione e l'eliminazione di attività e passività finanziarie, la svalutazione (*impairment*) di attività finanziarie e la contabilizzazione degli strumenti di copertura.

Le attività finanziarie dovranno essere valutate al costo ammortizzato, al fair value a conto economico o al fair value nelle altre componenti dell'utile complessivo. La valutazione al costo ammortizzato può avvenire solo se il Gruppo ha un modello di *business* volto a detenere l'attività finanziaria al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa sono realizzati in date specifiche e costituiscono il solo pagamento del capitale e degli interessi. Quando i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di *business* comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al fair value nelle altre componenti dell'utile complessivo. Tutte le altre attività finanziarie sono valutate al fair value a conto economico. La Società ha esaminato le proprie attività finanziarie disponibili per la vendita e detenute fino a scadenza e non ritiene che i cambiamenti di classificazione ai sensi dell'IFRS 9 comporteranno rettifiche di rilievo. I derivati incorporati all'interno di un contratto ospitante ai sensi dell'IFRS 9 non saranno più separati e l'intero contratto sarà valutato al fair value a conto economico. Nessuna modifica invece al trattamento dei derivati incorporati in un contratto ospitante che non costituisce uno strumento finanziario. Il Gruppo ha derivati incorporati sia all'interno di contratti che costituiscono strumenti finanziari che contratti che non costituiscono strumenti finanziari ai sensi dell'IFRS 9.

I principi di esclusione previsti dallo IAS 39 "Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione" sono stati trasferiti nell'IFRS 9. Un impatto sulla Società è improbabile.

Diversamente dal modello delle perdite sostenute previste dallo IAS 39, nell'IFRS 9 l'esposizione delle svalutazioni (*impairment*) si sposta verso un modello basato sulle svalutazioni previste dei crediti. I requisiti di svalutazione si applicano alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato e al fair value nelle altre componenti dell'utile complessivo con svalutazioni dei crediti previste iscritte alla rilevazione iniziale sulla base delle svalutazioni dei crediti previste per 12 mesi, oppure, qualora vi sia stato un significativo incremento del rischio di credito dell'attività finanziaria, la svalutazione si basa sulle perdite previste lungo l'intera durata della stessa. Le attività finanziarie della Società consistono principalmente in crediti commerciali senza un elemento significativo di finanziamento, e la Società intende avvalersi della possibilità di applicare un modello di svalutazione (*impairment*) basato sulle perdite previste per l'intera durata di tali strumenti.

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

d'Amico International Shipping gestisce il proprio capitale in modo da preservare la continuità aziendale, massimizzando al contempo il ritorno per gli azionisti.

Il capitale della Società è stato costituito a inizio 2007 nell'ambito del processo di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping come società ed il settore in cui operano le sue controllate. Il capitale della Società è stato successivamente aumentato nel 2012, 2014, 2015, 2016 e 2017 coerentemente con la strategia di sostenere il percorso di crescita costante ed espansione delle sue società operative nei rispettivi mercati tradizionali e di favorire la flessibilità finanziaria. Il capitale comprende il capitale emesso e interamente versato, le riserve e gli utili portati a nuovo, come descritto nella nota 13.

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione della Società, ai cambiamenti delle condizioni economiche generali e del rischio che caratterizza il settore delle partecipazioni. La Società effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base dell'*asset cover ratio* del Gruppo DIS, corrispondente al rapporto tra l'utilizzo delle linee di credito del Gruppo e il fair value delle navi di proprietà del Gruppo.

3. RICAVI

US\$	2017	2016
Ricavi	252.000	530.000

Durante il 2017 sono stati ricevuti due dividendi: US\$ 0,1 milioni ricevuti dall'importante controllata operativa d'Amico Tankers Limited nel mese di giugno (2016: US\$ 0,2 milioni) e US\$ 0,1 milioni ricevuti da Eco Tankers Limited (2016: US\$ 0,3 milioni).

4. SVALUTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI

US\$	2017	2016
Svalutazione delle partecipazioni	-	(5.300.000)

La svalutazione rilevata nel 2016 riguarda la partecipazione in Glenda International Shipping d.a.c. (si veda la nota 9).

5. COSTI GENERALI E AMMINISTRATIVI

US\$	2017	2016
Costo del personale	(463.391)	(360.780)
Altri costi di gestione	(2.667.254)	(2.590.765)
Totale costi generali e amministrativi	(3.130.645)	(2.951.545)

Dipendenti

La Società impiega un manager e un dipendente amministrativo (2016: nessuna variazione). I costi totali per stipendi e salari ammontavano a US\$ 463.391 (2016: US\$ 360.780).

Gli emolumenti sono stati corrisposti agli amministratori della Società per i servizi resi alla Società stessa e per la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione. L'importo complessivo corrisposto è pari a € 780.000, di cui € 624.000 per parcelle al netto della ritenuta d'acconto del 20% (2016: totale € 716.000 e ritenuta d'acconto del 20%).

Il 3 marzo 2016, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, con il previo parere favorevole del Comitato Nomine e Remunerazione, la proposta di sottoporre all'assemblea annuale degli azionisti l'adozione, ai sensi dell'art. 114-bis del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e successive modifiche e integrazioni ("TUF"), del piano di incentivazione chiamato "Piano di *stock option* DIS 206/2019" o "il Piano". L'assemblea annuale degli azionisti, tenutasi il 20 aprile 2016, ha approvato l'adozione del Piano e delegato al Consiglio di Amministrazione la definizione dei termini, delle condizioni e delle procedure per la sua attuazione.

I termini, le condizioni e le procedure per l'attuazione del Piano sono definite in un Regolamento approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 4 maggio 2016; il Piano è liberamente consultabile presso la sede legale della Società.

Il Piano prevede che ai partecipanti siano conferite opzioni che maturano solo in caso di raggiungimento di specifici *standard* di prestazione. La partecipazione al piano è a discrezione del consiglio e nessuno ha il diritto contrattuale di parteciparvi o di ricevere alcun beneficio garantito. L'ammontare delle opzioni che matureranno dipenderà dalle condizioni di servizio e di *performance* previste nel Piano nel corso di un periodo di tre anni, poiché i partecipanti devono essere ancora impiegati presso la Società alla scadenza del Piano. Le opzioni sono conferite a titolo gratuito e non sono dotate di diritto al dividendo o diritti di voto. Nel momento in cui è esercitabile, ogni opzione è convertibile in un'azione ordinaria al prezzo di esercizio precedentemente concordato. Il Consiglio ha facoltà, a propria discrezione, di regolare in contanti le richieste di conversione.

Di seguito è riportato un riepilogo delle opzioni conferite nell'ambito del Piano:

	Prezzo medio per opzione su azioni	Numero di opzioni
Al 1° gennaio 2017	€ 0,0852	7.830.000
Conferite durante il periodo	-	-
Esercite durante il periodo	-	-
Decadute durante il periodo	-	-
Al 31 dicembre	€ 0,0852	7.830.000

Nessuna opzione è scaduta durante i periodi trattati nel precedente prospetto. Le opzioni su azioni al termine del periodo hanno le date di scadenza e i prezzi di esercizio riportati di seguito:

Data di conferimento	Data di scadenza	Prezzo di esercizio	Opzioni su azioni, 31 dicembre 2016
31 maggio 2016	31 maggio 2019	€ 0,454823	7.830.000

Il fair value delle opzioni alla data di conferimento è determinato utilizzando il modello Black Scholes tenendo conto delle seguenti ipotesi:

Corso azionario al 1° giugno 2016	€ 0,4479	
Volatilità prevista	34,5%	media degli ultimi 3 anni
Rendimento in termini di dividendi previsto	3,12%	Rendimento in termini di dividendi medio dal 2007 utilizzando la capitalizzazione di mercato al termine di ogni anno
Tasso di interesse esente da rischio	(0,396)%	Rendimento dei titoli di Stato lussemburghesi a 4 anni in euro

Analisi di sensibilità

Il modello di valutazione è particolarmente sensibile al rendimento in termini di dividendi e alla volatilità del corso azionario. A parità di condizioni:

€UR	Volatilità del corso azionario		Rendimento in termini di dividendi	
	+10% Incremento	-10% Decremento	+10% Incremento	-10% Decremento
Costo dei diritti d'opzione	€0,0959	€0,0743	€0,0825	€0,0879

Il costo relativo al Piano nel 2017 è stato pari a US\$ 275 migliaia.

Altri costi di gestione

L'importo di US\$ 1.576.183 nel 2017 include onorari professionali e spese di consulenza sostenuti dalla Società nel corso dell'esercizio dovuti al fatto di essere una società quotata (2016: US\$ 1.211.911), di cui emolumenti maturati nei confronti del réviseur d'entreprises agréé /società di revisione per la revisione del bilancio 2017 pari a € 5,6 migliaia, corrispondenti a US\$ 6,6 migliaia.

6. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$	2017	2016
Proventi (oneri) finanziari netti	2.006.552	871.997

I proventi finanziari netti ammontano a US\$ 2.006.552 milioni (2016: US\$ 871.997) e comprendono principalmente gli interessi attivi realizzati sul finanziamento a favore della controllata d'Amico Tankers d.a.c.

Gli importi restanti riguardano utili su cambi commerciali, commissioni finanziarie e interessi passivi.

7. IMPOSTE

US\$	2017	2016
Imposte	(325.695)	(407.667)

Le imposte per il 2017 rappresentano l'accantonamento dell'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) per US\$ 325.695 (2016: US\$ 407.667).

A fine 2017 d'Amico International Shipping SA contava perdite fiscali complessive da portare a nuovo pari a circa € 56,2 milioni (US\$ 67,4 milioni).

Non sono state contabilizzate attività fiscali differite perché la dirigenza non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate.

8. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali rappresentano principalmente attrezzature informatiche per la sede del Lussemburgo; sono ammortizzate al tasso trimestrale dell'8,33% nel corso della loro vita utile.

US\$	2017	2016
Al 1° gennaio		
Costo	20.841	18.565
Incrementi	11.712	2.276
Al 31 dicembre	32.553	20.841
Ammortamenti		
Al 1° gennaio	18.978	18.339
Onere per il periodo	3.882	639
Al 31 dicembre	22.860	18.978
Valore contabile netto		
Al 31 dicembre	9.693	1.863

9. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Partecipazioni in società controllate

Società	Paese	Proprietà	Valuta	Valore di bilancio al 31 dicembre 2016	Incrementi (decrementi)	Valore di bilancio al 31 dicembre 2017
d'Amico Tankers d.a.c.	IRL	100%	USD	178.921.920	-	178.921.920
Glenda International Shipping d.a.c.	IRL	50%	USD	56.314.485	-	56.314.485
Eco Tankers Limited	Malta	33%	USD	2.951.608	-	2.951.608
			USD	238.188.013	-	238.188.013

d'Amico Tankers d.a.c. è la principale controllata operativa del Gruppo d'Amico International Shipping, il suo risultato al 31 dicembre 2017 è una perdita di US\$ 26.216.893 e un patrimonio netto di US\$ 213.331.196.

GLENDIA International Shipping d.a.c. (GIS) è il veicolo per l'operazione congiunta con Glencore Group, uno dei maggiori fornitori a livello mondiale di materie prime per uso industriale. Il risultato di GIS al 31 dicembre 2017 è una perdita di US\$ 2.028.338 e un patrimonio netto di US\$ 110.558.000.

Eco Tankers Limited (ETL) è una collegata detenuta congiuntamente con il fondo di investimento nel settore della navigazione Venice Shipping & Logistics. Il risultato di Eco Tankers Limited al 31 dicembre 2017 è di US\$ 258.938 e il su patrimonio netto è pari a US\$ 9.434.114.

Partecipazioni detenute tramite d'Amico Tankers d.a.c.:

Società	Partecipazione effettiva	Paese	Attività
High Pool Tankers Limited	100%	Irlanda	Società consortile
Glenda International Management Limited	100%	Irlanda	Società consortile
DM Shipping d.a.c.	51%	Irlanda	Shipping
d'Amico Tankers Monaco S.A.M.	100%	Monaco	Servizi
d'Amico Tankers UK Limited	100%	Regno Unito	Servizi

10. CREDITI FINANZIARI

US\$	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Crediti finanziari non correnti	119.000.000	-
Crediti finanziari correnti	6.138.447	70.318.644
Totale	125.138.447	70.138.644

Il saldo totale a fine esercizio rappresenta il finanziamento alla controllata d'Amico Tankers d.a.c.; nel 2017 una parte del finanziamento alla controllata è stato concesso come credito *revolving* a termine per finalità societarie di medio periodo, ad un tasso di interesse pari al LIBOR USD a 3 mesi più un margine, mentre l'attuale finanziamento genera interessi al LIBOR USD a 1 mese più un margine; i margini sono in linea con le condizioni di mercato; il LIBOR USD a 1 mese nel 2017 è oscillato tra 0,0138% e 0,772%.

11. CREDITI A BREVE E ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Crediti a breve e altre attività correnti	137.914	43.801

Nel 2017 e nel 2016 il saldo si compone solo di ratei attivi e crediti diversi della Società.

12. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.295.509	359.697
Scoperti di conto corrente	(6.027.420)	(6.059.702)
Totale disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(4.731.911)	(5.700.005)

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentati dal denaro detenuto in conti correnti bancari e gli scoperti di conto descritti nella nota 14.

13. CAPITALE E RISERVE

Capitale sottoscritto

Al 31 dicembre 2017 l'attuale capitale sottoscritto e integralmente versato di d'Amico International Shipping pari a US\$ 65.321.531,80 (equivalente a € 54.465.093,21 al tasso di cambio di fine esercizio) è ripartito in 653.215.318 azioni senza valore nominale.

Il 3 marzo 2017 l'Assemblea Straordinaria degli azionisti ha deliberato di aumentare il capitale sociale autorizzato fino a US\$ 100.000.000 divisi in 1.000.000.000 di azioni senza valore nominale. Il Consiglio di Amministrazione della Società ha inoltre deliberato di preparare il lancio di un'offerta pubblica rivolta ai suoi azionisti, il cui risultato nel mese di maggio è stato un aumento di capitale di US\$ 14.025.010,90 e l'emissione di 140.250.109 *warrant*, l'esercizio dei quali è regolato come riportato nelle informazioni allegate al prospetto.

84.454.853 dei suddetti *warrant* sono stati esercitati durante il primo periodo addizionale di esercizio dal 27 novembre al 27 dicembre 2017 al prezzo di esercizio di € 0,283, con un aumento del capitale sociale di US\$ 8.445.485,30; tutte le operazioni sul capitale sociale del 2017 risultano in un capitale sociale per la Società pari a US\$ 65.321.531,80, corrispondenti a 653.215.318 azioni ordinarie senza valore nominale. Tutte le azioni appartengono alla categoria di azioni ordinarie, hanno i medesimi diritti al dividendo e di voto e lo stesso godimento regolare delle attività residue della Società e hanno in generale i diritti e gli obblighi previsti dallo statuto della Società e dalle leggi lussemburghesi.

In base ai termini e Condizioni previsti per l'esercizio dei *Warrant*, gli altri titolari possono esercitare il proprio diritto sui 55.795.256 *warrant* rimanenti in qualsiasi momento nei seguenti periodi di esercizio: in tutti i giorni di negoziazione del mese di giugno 2018 al prezzo di € 0,315 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2018 al prezzo di € 0,328 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione del mese di giugno 2019 al prezzo di € 0,340 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2019 al prezzo di € 0,354 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione del mese di giugno 2020 al prezzo di € 0,367 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2020 al prezzo di € 0,381 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione del mese di giugno 2021 al prezzo di € 0,395 ciascuno, in tutti i giorni di negoziazione tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2021 al prezzo di € 0,410 ciascuno e in tutti i giorni di negoziazione del mese di giugno 2022 al prezzo di € 0,425 ciascuno, anche se il Consiglio di Amministrazione della Società potrebbe fissare ulteriori periodi di esercizio qualora si presentassero determinati eventi.

Utili portati a nuovo

Questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e dei precedenti esercizi, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi distribuiti.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US\$	Al 31 dicembre 2016	Variazioni nel 2017	Al 31 dicembre 2017
Riserva sovrapprezzo azioni	272.900.805	43.693.228	316.594.033
Azioni proprie	(18.121.626)	-	(18.121.626)
Riserva <i>stock option</i>	149.153	275.105	424.258
Riserva legale	3.108.296	-	3.108.296
Totale	258.036.628	43.968.333	302.004.961

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita nel corso degli anni a causa dell'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale nel maggio 2007 e per via degli ulteriori aumenti di capitale effettuati nel periodo tra dicembre 2012 e dicembre 2017. Alcuni costi e oneri legati al processo di quotazione e agli aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati compensati di volta in volta. Come previsto per legge, è una riserva distribuibile.

Azioni proprie

Le azioni proprie a fine 2017 consistono in 7.760.027 di azioni ordinarie (2016: 7.760.027) per un importo di US\$ 18,1 milioni (2016: US\$ 18,1 milioni), equivalenti all'1,3% del capitale sociale circolante alla data di bilancio (2016: 1,8%). Tali azioni sono state acquistate in seguito al programma di riacquisto azioni proprie autorizzato.

Riserva stock option

Questa riserva è stata creata in relazione al Piano di *stock option*; si veda la nota 5.

Riserva legale

È un requisito di legge previsto in Lussemburgo ed è stata costituita tramite l'allocazione del 5% dell'utile netto annuo, fino a che la riserva raggiunge il 10% del capitale sociale sottoscritto. Tale riserva non è distribuibile.

14. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

US\$	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Banche e altri finanziatori	6.027.420	6.059.702

L'importo residuo pari a US\$ 6,0 milioni al 31 dicembre 2017 si riferisce a scoperti di conto per finalità aziendali generali (Cassa Lombarda: € 1,1 milioni, Unicredit US\$ 4,9 milioni), negoziati a un tasso di interesse medio del 3,09%.

15. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

US\$	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Altre passività finanziarie correnti	-	10.001.170

Il finanziamento a breve termine concesso dalla controllante d'Amico International S.A. è stato rimborsato nel corso del 2017.

16. DEBITI A BREVE E ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$	Al 31 dicembre 2017	Al 31 dicembre 2016
Altre passività correnti	1.257.965	456.545

L'ammontare delle passività correnti nel 2017 si riferisce all'attività amministrativa quotidiana della Società; in particolare la Società è responsabile di versare l'IVA in Lussemburgo e un importo pari a US\$ 576 migliaia è stato maturato come IVA dovuta (2016: totale US\$ 456.545).

17. GESTIONE DEL RISCHIO

La Società è esposta ai seguenti rischi finanziari connessi con le sue operazioni:

Rischio di cambio

La Società, la cui valuta funzionale è il dollaro USA, esercita la propria attività di *holding* in un mercato europeo e riceve servizi in cambio di un corrispettivo da parte dei suoi amministratori, dirigenti e consulenti esterni. La Società monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio e lo riduce tramite la disponibilità di linee di credito denominate in euro.

Nell'ambito di un'analisi di sensibilità, una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto all'euro avrebbe determinato una variazione del risultato del Gruppo di +/- US\$ 0,3 milioni per l'esercizio (US\$ +/-0,3 milioni nel 2016). La sensibilità complessiva del Gruppo al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che i suoi depositi bancari e i contratti finanziari gravati da interessi di cui è contraente hanno un tasso di interesse variabile. La dirigenza identifica e monitora tali rischi al fine di prevederne i potenziali effetti negativi e adottare azioni adeguate per mitigarli. Tenendo conto del breve periodo di utilizzo degli scoperti di conto nel 2017 e nel 2016, risultante in bassissimi livelli di interessi passivi per entrambi gli esercizi, un'analisi di sensibilità non darebbe luogo ad alcun importo rilevante.

Rischio di liquidità

La Società è esposta al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento tra le esigenze di cassa e i flussi di cassa in entrata, causato principalmente dal pagamento dei costi generali e amministrativi inerenti all'attività della *holding* e alla sua presenza sul mercato dei capitali. Nell'ambito del suo processo di pianificazione finanziaria, DIS gestisce il rischio di liquidità concentrandosi sulla struttura di capitale in modo da bilanciare i fondi attualmente disponibili unitamente alla liquidità che si prevede sarà generata dalle attività operative delle controllate e dalle linee di credito, per consentire alla Società di mantenere un livello di liquidità adeguato alle sue esigenze. La struttura di capitale della Società è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società.

Classificazione contabile e fair value

Tutti gli strumenti finanziari rientrano nella categoria di prestiti e crediti; la classificazione del loro fair value non è riportata poiché il loro valore contabile si avvicina ragionevolmente al loro fair value.



18. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso del 2017 d'Amico International Shipping ha effettuato operazioni con parti correlate, sulla base di accordi negoziati secondo termini e condizioni di mercato.

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2017 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping SA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	Eco Tankers Limited	d'Amico International S.A.	Amministratori e dirigenti in ruoli chiave
Ricavi	252.000						
di cui							
Dividendi	252.000	-	-	120.000	132.000	-	-
Costi generali e amministrativi	(3.130.645)						
di cui							
Costo del personale (amministratori)	(882.813)	-	-	-	-	-	(882.813)
Accordo di fornitura di servizi	(502.384)	(169.107)	(333.277)				
Proventi (oneri) finanziari netti	2.006.552						
di cui							
Interessi da partecipazioni finanziarie	2.179.739	-	-	2.338.686	-	(158.947)	-
Totale		(169.107)	(333.277)	2.458.686	132.000	(158.947)	(882.813)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2016 sono stati i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping SA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	Eco Tankers Limited	Amministratori e dirigenti in ruoli chiave
Ricavi	530.000					
di cui						
Dividendi	530.000	-	-	200.000	330.000	-
Costi generali e amministrativi	(2.951.545)					
di cui						
Costo del personale (amministratori)	(965.506)	-	-	-	-	(965.506)
Accordo di fornitura di servizi	(382.090)	(165.127)	(216.963)	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	767.156					
di cui						
Interessi da partecipazioni finanziarie	819.949	-	-	(819.949)	-	-
Totale		(165.127)	(216.963)	(619.949)	330.000	(965.506)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2017 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.
Crediti finanziari non correnti	119.000.000	
di cui verso parti correlate	119.000.000	119.000.000
Crediti finanziari correnti	6.138.447	
di cui verso parti correlate	6.138.447	6.138.447
Totale		125.138.447

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2016 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.
Crediti finanziari correnti	70.318.643		
di cui verso parti correlate	70.318.643	70.318.643	-
Debiti finanziari correnti	(10.001.170)		
di cui verso parti correlate	(10.001.170)	-	(10.001.170)
Totale	60.317.473	70.318.643	(10.001.170)

19. CONTROLLANTE CAPOFILA

La controllante diretta di d'Amico International Shipping S.A. è d'Amico International S.A., società di diritto del Lussemburgo.

La controllante capofila è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., società di diritto italiano.

20. GARANZIE E IMPEGNI

d'Amico International Shipping S.A. ha prestato garanzie alla sua controllata, d'Amico Tankers d.a.c., in relazione alla linea di credito da US\$ 250,0 milioni concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank, alla linea di credito da US\$ 48,0 milioni concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank & DNB NOR Bank ASA, alla linea di credito da US\$ 31,5 milioni concessa da Danish Ship Finance A/S, alla linea di credito da US\$ 39,0 milioni concessa da Danish Ship Finance A/S, alla linea di credito da US\$ 19,375 milioni concessa da DNB Bank ASA, alla linea di credito da US\$ 20,0 milioni concessa da ING Bank N.V. London Branch, alla linea di credito da US\$ 58,0 milioni concessa da MPS Capital Services Banca per le Imprese SpA, alla linea di credito da US\$ 23,075 milioni concessa da Skandinaviska Enskilda Banken AB, alla linea di credito da US\$ 9,5 milioni concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank, alla linea di credito da US\$ 45,08 milioni concessa da Banca IMI SpA, alla linea di credito da US\$ 19,5 milioni concessa da ABN AMRO Bank N.V., alla linea di credito da US\$ 41,6 milioni concessa da Tokyo Century Corporation, alla linea di credito da US\$ 21,78 milioni concessa da Tokyo Century Corporation, alla linea di credito da US\$ 10,472 milioni concessa da Tokyo Century Corporation per finanziare il capitale circolante, alla linea di credito da US\$ 6,6 milioni concessa da ING Bank N.V. London Branch; ha prestato garanzie a Eco Tankers Limited in relazione alla linea di credito da US\$ 20,0 milioni concessa da Norddeutsche Landesbank Girozentrale. Al 31 dicembre 2017 il valore residuo totale di tali linee di credito ammonta a US\$ 403,336 milioni.

Inoltre, d'Amico International Shipping S.A. ha prestato una garanzia per il rimborso del prestito in essere pari a US\$ 21,7 milioni concesso a DM Shipping d.a.c. da d'Amico Tankers d.a.c.

Esiste una garanzia di US\$ 150 migliaia sul conto presso Banque Sarasin in relazione alle carte di credito detenute dai membri del Comitato Esecutivo.

Utile per azione

US\$ migliaia	2017	2016
Utile base per azione	(0,002)	(0,017)
Utile per azione diluito	-	(0,017)
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	508.653.542	420.295.298
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito – opzioni*	-	4.599.590
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	508.653.542	424.894.888

* 2016: piano di *stock option*

Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci d'esercizio e consolidato, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nel presente documento, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione sulle operazioni e il resoconto di gestione illustrano correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza associati.

1° marzo 2018



Antonio Carlos Balestra di Mottola, Direttore finanziario

RELAZIONI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



2-4, rue du Château d'Eau
3364 Leudelange
LUXEMBOURG

T +352 26 26 84 1
F +352 26 26 84 99

mail@moorestephenslux.com
www.moorestephenslux.com

To the Shareholders of
D'Amico International Shipping S.A.
25C Boulevard Royal
L-2449 Luxembourg

Traduzione della relazione ufficiale predisposta in inglese

Leudelange, 1 marzo 2018

Relazione del “réviseur d'entreprises agréé”

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società D'Amico International Shipping SA (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2017, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio allegato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2017, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore (Legge del 23 luglio 2016) ed ai principi di revisione internazionali (ISA) adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" (CSSF). Le nostre responsabilità ai sensi di tali regolamenti, leggi e principi sono ulteriormente descritte nella sezione « Responsabilità del “Réviseur d'Entreprises Agréé” per la revisione contabile del bilancio d'esercizio » della nostra relazione. Siamo inoltre indipendenti dalla Società in conformità con i principi etici internazionali per i revisori contabili (Codice IESBA) come adottato dalla CSSF in Lussemburgo insieme con i requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio, e abbiamo adempiuto alle nostre altre responsabilità etiche in base a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da affrontati nell'ambito della revisione contabile, e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Per gli elementi chiave della revisione contabile si prega di fare riferimento alla relazione sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2017 emessa il 1 ° marzo 2018.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle contenute nella relazione annuale, inclusa la relazione sulla gestione e la dichiarazione sul governo societario, ma non comprendono il bilancio d'esercizio e la nostra relativa relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé".

La nostra relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In connessione con la nostra revisione contabile del bilancio d'esercizio, è nostra responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono materialmente incoerenti con il bilancio d'esercizio o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono materialmente errati. Se, in base al lavoro svolto, concludiamo che esiste un errore materiale in queste altre informazioni siamo tenuti a segnalarlo. Non abbiamo nulla da segnalare a questo proposito.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione e la corretta rappresentazione del bilancio d'esercizio in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Nella redazione del bilancio d'esercizio, il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come entità in funzionamento, per una adeguata informativa, se necessaria, relativa alla continuità aziendale e utilizza il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la Società o cessare l'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé" che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità con il regolamento UE n. 537/2014, la legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo

dalla CSSF individui sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società.
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di amministrazione inclusa la relativa informativa.
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base degli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella nostra relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé" sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé". Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento.
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in modo tale da fornire una corretta rappresentazione.
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese e delle differenti attività economiche svolte all'interno della Società per esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio. Siamo responsabili per la direzione, la supervisione e l'esecuzione della revisione contabile della Società. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio d'esercizio.

Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Avviamo inoltre fornito ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici rilevanti in materia di indipendenza e comunicato loro tutte le relazioni e gli altri aspetti che possano ragionevolmente influenzare la nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative salvaguardie.

Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo questi aspetti nella nostra relazione a meno che leggi o regolamenti non consentano la loro pubblica divulgazione.

Relazione su altre disposizioni di legge o regolamentari

Siamo stati nominati "Réviseur d'Entreprises Agréé" dall'Assemblea generale degli azionisti il 19 aprile 2017 e la durata senza discontinuità del nostro incarico, compresi i precedenti rinnovi e rinomine, è di un anno.

La relazione sulla gestione è coerente con il bilancio ed è stata predisposta in conformità alle norme di legge applicabili.

La Dichiarazione di Corporate Governance, pubblicata sul sito Web della Società <https://it.damicointernationalshipping.com/>, è responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese nonché sui registri contabili e sui conti annuali delle imprese, come modificati, sono coerenti, alla data di questo rapporto, con il bilancio d'esercizio che è stato preparato in conformità con le norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva al comitato interno per la revisione contabile o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi alla revisione vietati dal Regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti dalla Società durante lo svolgimento della revisione contabile.

Altre informazioni

La Dichiarazione di Corporate Governance include, ove applicabile, le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo 1, lettere a), b), e), f) e g) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese, e sui registri contabili e conti annuali delle imprese, come modificato.

MOORE STEPHENS Audit S.A.

Horst SCHNEIDER
Réviseur d'Entreprises Agréé

2-4, rue du Château d'Eau
3364 Leudelange
LUXEMBOURG

To the Shareholders of
D'Amico International Shipping S.A.
25C Boulevard Royal
L-2449 Luxembourg

T +352 26 26 84 1
F +352 26 26 84 99
mail@moorestephenslux.com
www.moorestephenslux.com

Traduzione della relazione ufficiale predisposta in inglese

Leudelange, 1 marzo 2018

Relazione del “reviseur d’entreprises agréé”

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della società D'Amico International Shipping SA e delle sue controllate (il "Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2017, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato allegato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2017, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore (Legge del 23 luglio 2016) ed ai principi di revisione internazionali (ISA) adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" (CSSF). Le nostre responsabilità ai sensi di tali regolamenti, leggi e principi sono ulteriormente descritte nella sezione « Responsabilità del “Réviseur d'Entreprises Agréé” per la revisione contabile del bilancio consolidato » della nostra relazione. Siamo inoltre indipendenti dalla Società in conformità con i principi etici internazionali per i revisori contabili (Codice IESBA) come adottato dalla CSSF in Lussemburgo insieme con i requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio, e abbiamo adempiuto alle nostre altre responsabilità etiche in base a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da affrontati nell'ambito della revisione contabile, e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Perdita di valore delle immobilizzazioni**Elemento chiave della revisione**

Il rischio è derivante dalle stime effettuate dalla direzione aziendale riguardo al valore d'uso della flotta rappresentato dal valore dei flussi di cassa futuri. Ci siamo soffermati su questa area poiché la direzione aziendale è chiamata ad esercitare un considerevole giudizio a causa della complessità inerente questa stima.

Quando c'è un'indicazione di perdita di valore, la direzione aziendale calcola il valore d'uso del gruppo di unità generatrici di flussi di cassa. A causa della lunghezza della vita utile residua della flotta, la direzione aziendale deve formulare ipotesi chiave che richiedono stime significative rispetto ai a) tassi futuri attesi, b) costi operativi futuri attesi, e c) costo del capitale.

Per maggiori informazioni si rimanda alla nota 13 del bilancio consolidato.

Come la nostra revisione affronta gli elementi chiave

Nell'ambito delle nostre procedure di revisione contabile, abbiamo svolto procedure di dettaglio del processo di perdita di valore soffermandoci sulle assunzioni chiave. Abbiamo verificato la metodologia di identificazione di unità generatrici di flussi di cassa pertinenti e considerata la loro adeguatezza. Abbiamo verificato la ragionevolezza delle ipotesi chiave con riferimento ai dati di mercato (stime dei broker, costi operativi, stime di investimenti futuri, vita utile della nave e valore residuo) e analisi della concorrenza. Abbiamo verificato e ricalcolato il tasso di sconto con riferimento al costo medio ponderato del capitale (WACC) del Gruppo. Abbiamo verificato l'accuratezza matematica del valore d'uso preparato dalla dirigenza aziendale. Abbiamo verificato e ricalcolato il tasso di sconto con riferimento al costo medio ponderato del capitale (WACC) del Gruppo. Abbiamo verificato l'accuratezza matematica dei calcoli del valore in uso preparati dal management.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle contenute nella relazione annuale consolidata, inclusa la relazione sulla gestione e la dichiarazione sul governo societario, ma non comprendono il bilancio consolidato e la nostra relativa relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé".

La nostra relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In connessione con la nostra revisione contabile del bilancio consolidato, è nostra responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono materialmente incoerenti con il bilancio consolidato o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono materialmente errati. Se, in base al lavoro svolto,

concludiamo che esiste un errore materiale in queste altre informazioni siamo tenuti a segnalarlo. Non abbiamo nulla da segnalare a questo proposito.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio consolidato

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione e la corretta rappresentazione del bilancio consolidato in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio consolidato che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Nella redazione del bilancio consolidato, il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come entità in funzionamento, per una adeguata informativa, se necessaria, relativa alla continuità aziendale e utilizza il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la capogruppo o cessare l'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

Responsabilità del “Réviseur d’Entreprises Agréé” per la revisione contabile del bilancio consolidato

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé" che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità con il regolamento UE n. 537/2014, la legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF individuino sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo.

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di amministrazione inclusa la relativa informativa.
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base degli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella nostra relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé" sulla relativa informativa di bilancio consolidato ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé". Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento.
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in modo tale da fornire una corretta rappresentazione.
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese e delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dell'esecuzione della revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Avviamo inoltre fornito ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici rilevanti in materia di indipendenza e comunicato loro tutte le relazioni e gli altri aspetti che possano ragionevolmente influenzare la nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative salvaguardie.

Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo questi aspetti nella nostra relazione a meno che leggi o regolamenti non consentano la loro pubblica divulgazione.

Relazione su altre disposizioni di legge o regolamentari

Siamo stati nominati "Réviseur d'Entreprises Agréé" dall'Assemblea generale degli azionisti il 19 aprile 2017 e la durata senza discontinuità del nostro incarico, compresi i precedenti rinnovi e rinomine, è di un anno.

La relazione sulla gestione consolidata è coerente con il bilancio consolidato ed è stata predisposta in conformità alle norme di legge applicabili.

La Dichiarazione di Corporate Governance, pubblicata sul sito Web della Società <https://it.damicointernationalshipping.com/>, è responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo (1) lettere c) e d) della legge del 19

dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese nonché sui registri contabili e sui conti annuali delle imprese, come modificati, sono coerenti, alla data di questo rapporto, con il bilancio consolidato che è stato preparato in conformità con le norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva al comitato interno per la revisione contabile o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi alla revisione vietati dal Regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti dalla Società durante lo svolgimento della revisione contabile.

Altre informazioni

La Dichiarazione di Corporate Governance include, ove applicabile, le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo 1, lettere a), b), e), f) e g) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese, e sui registri contabili e conti annuali delle imprese, come modificato.

MOORE STEPHENS Audit S.A.

Horst SCHNEIDER
Réviseur d'Entreprises Agréé



d'Amico International Shipping S.A.

Luxembourg

d'Amico International Shipping S.A.
25/C, Boulevard Royal - 11th Floor
L-2449 - Luxembourg
Grand Duchy of Luxembourg
Ph. +352 2626 2929

Ireland

d'Amico Tankers d.a.c.
The Anchorage
17-19, Sir John Rogerson's Quay
Dublino D02 DT18 - Ireland
Ph. +353 1 676 1840

Monaco

d'Amico Tankers Monaco S.A.M.
20, Bd de Suisse
MC 98000 - Monaco
Ph. +377 9310 5656

United Kingdom

d'Amico Tankers UK Limited
2, Queen Anne's Gate Buildings
Dartmouth Street
Londra SW 1H 9BP - UK
Ph. +44 20 7340 2000



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.