



COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo trimestre 2019:

“NEL PRIMO TRIMESTRE DEL 2019, IL RISULTATO NETTO DI DIS È STATO NEGATIVO PER (5.5) MILIONI DI DOLLARI. IL MERCATO DEI NOLI E' STATO MOLTO PIU' FORTE DELLO SCORSO ANNO E TUTTI I PRINCIPALI FONDAMENTALI, IN AGGIUNTA AGLI EFFETTI ATTESI DA IMO 2020, SEMBRANO INDICARE UNA IMMINENTE FORTE RIPRESA DI MERCATO.

NEL PRIMO TRIMESTRE DEL 2019, DIS HA DATO PRIORITÀ AL RAFFORZAMENTO DELLA PROPRIA STRUTTURA FINANZIARIA, ATTRAVERSO UN AUMENTO DI CAPITALE ED ULTERIORI VENDITE DIRETTEE VENDITE CON LEASE BACK DI NAVI”

RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2019

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 63,9 milioni nel Q1'19 (US\$ 66,3 milioni nel Q1'18)
 - Nolo Spot medio giornaliero di US\$ 13.583 nel Q1'19 (US\$ 12.726 nel Q1'18)
 - EBITDA di US\$ 22,4 milioni (35,11% di margine sul TCE) nel Q1'19 (US\$ 10,1 milioni nel Q1'18)
 - Utile netto/(Perdita) pari a US\$ (5,5) milioni nel Q1'19 (US\$ (3,6) milioni nel Q1'18)
-

Lussemburgo - 09 maggio, 2019 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio relativo al primo trimestre 2019.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping S.A. commenta: *‘Nel primo trimestre dell’anno, DIS ha registrato un risultato netto pari (5,5) milioni di dollari vs. (3,6) milioni di dollari realizzati nel primo trimestre del 2018. Escludendo però alcuni effetti non ricorrenti e l’applicazione dell’IFRS 16, il risultato di DIS del primo trimestre del 2019 sarebbe stato superiore di 2,4 milioni di dollari, a quello realizzato nello stesso periodo dell’anno precedente.*

Nel corso del primo trimestre del 2019, DIS ha registrato una media giornaliera sul mercato spot pari a 13,583 dollari, 858 dollari al giorno in più rispetto ai livelli raggiunti nel primo trimestre del 2018 e 2,785 dollari al giorno in più rispetto alla media dell’intero 2018. Questo risultato riflette il rafforzamento dei fondamentali in corso nel nostro mercato di riferimento.

Nel corso del primo trimestre, abbiamo inoltre beneficiato di una copertura base time-charter pari al 46,4%, ad una media giornaliera di 14,604 dollari. Abbiamo registrato un aumento dell’interesse da parte delle oil-major e delle più importanti trading house a concludere contratti di time-charter a tariffe crescenti, a dimostrazione del fatto che i più importanti charterers dell’industria si aspettano un’imminente ripresa del mercato.

Restiamo estremamente positivi sulle prospettive del nostro mercato, tesi questa condivisa in maniera pressoché unanime dai principali analisti e player dell’industria. Per il 2019, si stima una forte domanda di trasporto di prodotti petroliferi raffinati, guidata principalmente da un importante aumento della capacità di raffinazione e dalle nuove regolamentazioni dell’IMO, che limiteranno il contenuto di zolfo presente nei carburanti marittimi allo 0,5% a partire da gennaio 2020, fornendo un ulteriore stimolo alla domanda per la nostra tipologia di navi, già a partire dalla seconda metà del 2019. Le previsioni sono positive anche dal



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

punto di vista dell'offerta, con una crescita netta della flotta molto contenuta (inferiore al 2%) per i prossimi due anni, per quanto riguarda i segmenti di mercato nei quali operiamo (MR e LR1)

A seguito dell'implementazione del nostro importante programma di rinnovo della flotta, che ha comportato investimenti per circa 755 milioni di dollari e che è ormai prossimo al termine, ed al difficile contesto di mercato che ha caratterizzato gli ultimi anni, riteniamo che sia di fondamentale importanza rafforzare la nostra struttura finanziaria e la nostra posizione di liquidità. Con questo fine, nel primo trimestre del 2019, abbiamo lanciato un aumento di capitale, che è stato interamente sottoscritto. Siamo molto soddisfatti di questo risultato e siamo convinti che gli investitori che hanno partecipato all'offerta ne saranno soddisfatti.'

Carlos Balestra di Mottola, CFO di d'Amico International Shipping commenta:

'Nel corso del primo trimestre del 2019, abbiamo continuato a migliorare la nostra posizione di liquidità attraverso vendite dirette e vendita con lease back di navi. Nel dettaglio: i) abbiamo finalizzato la vendita con lease back di una delle nostre navi LR1, generando 10,2 milioni di dollari di cassa netta a gennaio, rispetto all'acquisto delle stessa con il finanziamento preesistente; ii) abbiamo firmato un accordo per la vendita di una nave MR di proprietà di DM Shipping (JV in cui DIS ha un interesse indiretto del 51%), generando circa 12,3 milioni di casa netta per la JV all'inizio di aprile; iii) abbiamo finalizzato un contratto di vendita con lease back per una delle nostre navi MR, generando ulteriori 9,6 milioni di dollari di cassa netta alla fine di aprile.

Sempre nel mese di aprile, DIS ha concluso con successo il suo aumento di capitale, pari a circa 49,8 milioni di dollari. L'offerta di diritti è stata inizialmente sottoscritta al 97,3%, mentre le azioni rimanenti sono state vendute attraverso un collocamento istituzionale qualche giorno dopo, portando l'offerta ad essere interamente sottoscritta e consentendo alla Società di rafforzare in modo rilevante il proprio capitale e la propria posizione di liquidità.

DIS è ormai prossima al completamento del proprio programma di investimenti di lungo termine, con l'ultima nave prevista in consegna nel terzo trimestre del 2019, a fronte di CAPEX residui pari a circa 31,6 milioni di dollari, dei quali solo 11,1 milioni di dollari dovrebbero essere finanziati con mezzi propri ed il resto con debito bancario già sottoscritto. Tutto questo, assieme ad un calo degli ammortamenti sul debito a partire dal 2020, dovrebbe contribuire ad un significativo rafforzamento del nostro free cash-flow e ad una rapida riduzione del nostro indebitamento netto.

Le vari attività che abbiamo intrapreso, volte ad ottenere una struttura del capitale più forte ed efficiente, metteranno la nostra società in condizione favorevole per trarre il massimo vantaggio dal prossimo ciclo positivo di mercato, creando valore per i nostri azionisti.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2019

Le condizioni del mercato delle navi cisterna per trasporto di prodotti raffinati, sono rimaste solide nel mese di gennaio 2019 in seguito ai forti miglioramenti a fine 2018. Secondo Clarkson, a gennaio i ricavi spot medi giornalieri per le MR hanno registrato una flessione del 10% su base mensile per attestarsi intorno agli US\$15,000, livelli che sono tuttavia significativamente più alti rispetto alla media dell'intero 2018. L'apertura di arbitraggi su alcune rotte tra fine 2018 e gennaio 2019 (in particolare i flussi di nafta da Occidente a Oriente), insieme ad una solida crescita delle esportazioni di prodotti dagli Stati Uniti, hanno sostenuto il mercato, che ha tuttavia, subito un ulteriore indebolimento a febbraio, attribuibile al



Capodanno cinese. Tuttavia, i ricavi complessivi nei primi due mesi dell'anno sono aumentati in misura significativa rispetto alla media del 2018. Nel mese di marzo la domanda di raffinati è stata sostenuta da solidi flussi verso l'Africa occidentale. Le interruzioni dell'attività di raffinazione pianificate e non pianificate sulla costa atlantica degli Stati Uniti hanno limitato le esportazioni locali, ma contribuito ad un aumento delle importazioni di benzina. A marzo, anche i mercati asiatici e medio-orientali hanno registrato un certo miglioramento, con la domanda derivante dall'apertura dell'attività costiera indiana a navi battenti altre bandiere e ad una solida domanda per trasporto verso l'Africa orientale.

La tariffa *time-charter* per periodi di un anno, rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot* per i successivi 12 mesi; il miglioramento delle aspettative nel quarto trimestre ha favorito l'aumento di questi noli, che si sono attestati intorno agli US\$ 13.500 al giorno per le MR convenzionali (non "Eco") ed intorno agli US\$ 15.000 al giorno per le MR di tipo "Eco". Nel primo trimestre 2019 questa tendenza è proseguita con l'ulteriore aumento delle tariffe *time-charter* per periodi di un anno, che si sono assestate alla fine del periodo intorno agli US\$ 14.000 al giorno e agli US\$ 15.500 al giorno rispettivamente per le MR convenzionali e di tipo "Eco".

Il risultato netto di DIS è stato negativo per US\$ (5,5) milioni nel primo semestre 2019, rispetto a una perdita netta di US\$ (3,6) milioni registrata nello stesso trimestre del 2018. Escludendo gli utili da vendita navi e le voci finanziarie non ricorrenti del primo trimestre 2019 e del primo trimestre 2018, nonché gli effetti dell'IFRS 16 del primo trimestre 2019, il risultato netto di DIS sarebbe stato di US\$ (4,4) milioni nel primo trimestre dell'esercizio corrente rispetto a US\$ (6,8) milioni registrati nello stesso periodo del 2018. Di conseguenza, se si escludono gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo trimestre 2019 avrebbe superato di US\$ 2,4 milioni il valore per lo stesso trimestre dello scorso esercizio.

In effetti, in termini di risultati *spot*, **DIS ha conseguito una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 13.583 nel primo trimestre 2019**, con un miglioramento del 7% rispetto a US\$ 12.726 conseguiti nel primo trimestre 2018 e del 26% rispetto alla media *spot* complessiva dell'esercizio precedente. Inoltre, il risultato *spot* del primo trimestre 2019 ha subito gli effetti di una rettifica negativa di circa US\$ 0,7 milioni sui viaggi dell'esercizio precedente, che corrisponde a circa US\$ 330/giorno sulla media giornaliera di DIS sul mercato *spot*.

Nel contempo, il 46,4% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2019 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.604, (primo trimestre 2018: copertura del 31,7% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.001). 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 anche durante i cicli negativi. La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include i contratti *spot* e i contratti *time charter*) era pari a US\$ 14.057 nel primo trimestre del 2019 rispetto a US\$ 13.446 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

Nel primo trimestre 2019, gli **"investimenti lordi"** sono stati pari a **US\$ 30,6 milioni** e dovuti principalmente alla consegna di una nave LR1 di nuova costruzione. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"**¹ (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui ventuno già consegnate alla fine del primo trimestre 2019. L'**investimento complessivo** previsto è di circa **US\$ 755 milioni** ed è in linea con la strategia del Gruppo volta a modernizzare la propria flotta con navi *eco design* di nuova costruzione.

¹ 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.).



RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base time charter** nel primo trimestre 2019 sono stati di US\$ 63,9 milioni (US\$ 66,3 milioni nel primo trimestre 2018). L'importo totale per il 2018 include US\$ 3,8 milioni di "ricavi base time charter" generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo equivalente esposto nei "Costi per noleggi passivi". La variazione rispetto all'esercizio precedente è dovuta esclusivamente al minor numero di navi gestite in media da DIS nel primo trimestre 2019 rispetto allo stesso trimestre dell'esercizio precedente.

Infatti, DIS ha registrato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 13.583 nel 1° trimestre 2019²** rispetto a US\$ 12.726 nello stesso trimestre del 2018. Il risultato *spot* di DIS per il primo trimestre 2019 rappresenta un miglioramento del 7% (pari a US\$ 858/giorno) rispetto al primo trimestre dell'esercizio precedente, e del 26% (pari a US\$ 2.785/giorno) rispetto alla media del 2018. Inoltre, il risultato *spot* del primo trimestre 2019 ha subito gli effetti di una rettifica negativa di circa US\$ 0,7 milioni sui viaggi dell'esercizio precedente, che corrisponde a circa US\$ 330/giorno sulla media giornaliera di DIS.

In linea con la strategia di DIS, nel primo trimestre 2019 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta buona, assicurando una media del **46,4%** dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2018: 31,7%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.604** (primo trimestre 2018: US\$ 15.001). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, 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)³** sono stati di **US\$ 14.057 nel primo trimestre 2019** rispetto a US\$ 13.446 nel primo trimestre 2018.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2018					2019
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.
Spot	12.726	10.327	8.689	11.617	10.798	13.583
Fissa	15.001	14.867	14.716	14.831	14.850	14.604
Media	13.446	11.818	10.680	12.892	12.184	14.057

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di **US\$ 22,4 milioni nel primo trimestre 2019**. La rettifica al "risultato operativo lordo (EBITDA)" derivante dall'applicazione dell'IFRS 16 è positiva per US\$ 7,9 milioni nel primo trimestre 2019, poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, nel primo trimestre 2019 l'EBITDA per DIS ammonterebbe US\$ 14,5 milioni (US\$ 10,1 milioni nel primo trimestre 2018). L'incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile al miglioramento dei mercati dei noli e a una struttura dei costi più efficiente.

Il **risultato operativo (EBIT)** è stato positivo per US\$ 5,2 milioni nel primo trimestre 2019 rispetto a US\$ 0,8 milioni nello stesso trimestre dell'anno precedente. L'importo del 2019 ha ricevuto il contributo positivo di US\$ 1,5 milioni derivante dall'applicazione dell'IFRS 16.

² I ricavi base time charter giornalieri medi non includono US\$ 3,8 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.

³ I ricavi base time charter giornalieri medi non includono US\$ 3,8 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.



Il **risultato netto** per il primo trimestre 2019 è stato di **US\$ (5,5) milioni** rispetto ad una perdita netta di **US\$ (3,6) milioni** nel primo trimestre 2018. L'applicazione dell'IFRS 16 ha prodotto effetti negativi per US\$ 0,8 milioni sui risultati del primo trimestre del 2019 e, al netto dello storno *una tantum* dei fondi per contratti onerosi relativi ad esercizi trascorsi, a sua volta attribuibile all'applicazione dell'IFRS 16, i risultati per il periodo sono stati inferiori di US\$ 0,1 milioni.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

I **flussi di cassa netti di DIS per il 2019 sono stati negativi e pari a US\$ (2,7) milioni**, contro flussi positivi di US\$ 3,7 milioni nel primo trimestre 2018. L'importo del primo trimestre 2019 include investimenti lordi per US\$ (30,7) milioni, parzialmente compensati da US\$ 11,1 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 16,8 milioni nel primo trimestre 2019, contro US\$ 0,5 milioni nel primo trimestre 2018.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2019** ammontava a **US\$ 748,7 milioni** rispetto a US\$ 588,7 milioni alla fine del 2018. La notevole variazione rispetto alla fine del 2018 è dovuta all'applicazione dell'IFRS 16 che ha portato alla rilevazione di una passività aggiuntiva di US\$ 146,3 milioni alla fine del primo trimestre 2019. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16)/valore di mercato della flotta era pari a 72,4% al 31 marzo 2019 rispetto al 72,9% al 31 dicembre 2018.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

Nel corso del primo trimestre 2019 i seguenti eventi principali hanno interessato l'attività del Gruppo:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

- **Riunione del Consiglio di Amministrazione:** l'8 febbraio 2019, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha convocato l'assemblea straordinaria degli azionisti della Società in data 11 marzo 2019 ("Assemblea straordinaria") proponendo di aumentare il capitale sociale autorizzato di 750.000.000 di azioni per arrivare a 1.750.000.000 di azioni con l'intento, ferma restando l'approvazione dell'Assemblea straordinaria e nel rispetto delle condizioni di mercato, di eseguire un aumento di capitale nelle settimane successive, nel rispetto delle seguenti condizioni:
 - i) importo fino a un massimo di US\$ 60 milioni;
 - ii) sconto del prezzo teorico ex diritto ("TERP") fino al 25%.

In conformità con quanto previsto dall'art. 3.3.1. del regolamento dei Warrants (disponibile sul sito web della Società come allegato al prospetto del 18 aprile 2017) in tale data il Consiglio d'Amministrazione di DIS ha inoltre deliberato l'apertura un periodo di esercizio straordinario dei "d'Amico International Shipping Warrant 2017 - 2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") a partire dal 12 marzo 2019 fino al 18 marzo 2019 entrambe le date incluse (il "Periodo di Esercizio Straordinario").

- **Assemblea straordinaria degli azionisti:** L'11 marzo 2019, l'Assemblea straordinaria di DIS ha deliberato:

- i) l'approvazione della proposta di riduzione del valore contabile di ogni azione del capitale sociale emesso della Società dal suo precedente valore di US\$ 0,10 per azione al valore di US\$ 0,05 per azione senza l'annullamento di, né il rimborso su, qualsiasi azione in circolazione né compensazione di eventuali perdite, avanzata dal Consiglio di Amministrazione nella relazione esplicativa pubblicata l'8 febbraio 2019 e disponibile per gli Azionisti nella sezione Corporate Governance del sito *web* della Società (www.damicointernationalshipping.com);
- ii) la conseguente riduzione del valore del capitale sociale emesso dal suo precedente valore di US\$ 65.375.802,50 a US\$ 32.687.901,25, accantonando l'importo risultante dalla riduzione su un conto patrimoniale speciale (*apport en capitaux propres non rémunéré par des titres*), che fa parte dei conti sovrapprezzo azioni della Società;
- iii) la fissazione del valore del capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso, a un totale di US\$ 87.500.000 ripartito in 1.750.000.000 azioni senza valore nominale, approvando le relative modifiche proposte allo statuto di DIS, e
- iv) rinnovo, con effetto immediato e per un periodo di cinque anni, dell'autorizzazione al Consiglio di Amministrazione per aumentare il capitale in una o più *tranche* entro i limiti del capitale autorizzato modificato, nonché dell'autorizzazione al Consiglio di Amministrazione per limitare o annullare, in tutto o in parte, il diritto di sottoscrizione privilegiata degli azionisti esistenti.

Il 18 marzo 2019 DIS ha annunciato che durante il Periodo di Esercizio Straordinario non è stato esercitato nessun Warrant. Di conseguenza il capitale di DIS è rimasto invariato a US\$ 32.687.901,25, ripartito in 653.758.025 azioni senza valore nominale.

- **Riunione del Consiglio di Amministrazione:** Il 20 aprile 2019 IL Consiglio di Amministrazione di della Società esercitando i poteri delegatigli dall'assemblea straordinaria degli azionisti dell'11 marzo 2019, ha deliberato:
 - i) 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 (le "Nuove Azioni") della Società (l'"Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione") e (ii) qualora i Diritti di sottoscrizione privilegiati fossero stati esercitati solo parzialmente durante l'Offerta Pubblica costituita da diritti d'opzione, in un collocamento istituzionale, nell'ambito del quale il Consiglio di Amministrazione avrebbe potuto collocare 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 Istituzionale", unitamente all'Offerta Pubblica costituita da Diritti d'Opzione, l'"Offerta");
 - ii) di approvare un aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino a un massimo equivalente a US\$ di €44.045.318 (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l'emissione di massimo 587.270.900 Nuove Azioni dello stesso grado delle azioni esistenti sotto tutti gli aspetti, ad un prezzo di emissione per Nuova Azione di € 0,075 (il "Prezzo di Emissione"), secondo il rapporto di 10 Nuove Azioni ogni 11 Diritti di Sottoscrizione Privilegiata esercitati (il "Rapporto")

In tale data la Società ha ulteriormente comunicato che i proventi netti dell'Offerta saranno utilizzati per rafforzare il bilancio della Società, riducendone la leva finanziaria e migliorandone la posizione finanziaria.

Il Prezzo di emissione delle Nuove Azioni includeva uno sconto del 25% rispetto al prezzo di riferimento delle azioni di d'Amico International Shipping sul Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana S.p.A. ("MTA") al 19 marzo 2019, uno sconto del 43% rispetto alla media semplice dei prezzi di mercato di riferimento registrati dalle azioni di d'Amico International Shipping durante gli ultimi sei mesi ed uno sconto del 15% rispetto al prezzo teorico ex diritto ("Terp").



In occasione della riunione del Consiglio di Amministrazione tenutasi il 20 marzo, l'azionista di controllo di DIS – d'Amico International S.A. ("DAM"), che possedeva il 64,00% del capitale sociale della Società, si è impegnato irrevocabilmente a sottoscrivere ogni Nuova Azione non sottoscritta nell'ambito del Collocamento istituzionale e alle stesse condizioni (segnatamente in relazione al prezzo) stabilite dalla Società.

Nel contesto dell'Offerta DAM ha convertito un credito *revolving* subordinato a lungo termine, dell'importo di US\$ 30.600.00,00, in un debito non subordinato, liquido ed esigibile. DAM ha sottoscritto una parte dell'aumento di capitale compensando il finanziamento dovuto ed esigibile in essere.

- **Adeguamento del prezzo di esercizio dei Warrant a seguito dell'Offerta e notifica a Consob della versione aggiornata del KID riguardante i Warrant:** Il 29 marzo 2019 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che i prezzi di esercizio dei Warrant sono stati adeguati in base all'articolo 6.1.1 del regolamento dei Warrant, allegato al prospetto del 18 aprile 2017.

I prezzi di esercizio dei Warrant sono stati ridotti per tutti i Periodi di Esercizio e i Periodi di Esercizio Addizionali che seguiranno il completamento dell'Offerta (come definita nel prospetto del 21 marzo 2019, il "Prospetto 2019", relativo all'Offerta in Opzione di 587.270.900 Nuove Azioni ad un Prezzo di Emissione di € 0,075 per Nuova Azione nel Rapporto di dieci Nuove Azioni ogni undici Diritti di Opzione) ed erano pari a:

- **€0,327** per i Warrant esercitati in tutti i giorni lavorativi del mese di giugno del 2019;
- **€0,341** per i Warrant esercitati in tutti i giorni lavorativi a partire dal 27 novembre fino al 27 dicembre 2019;
- **€0,354** per i Warrant esercitati in tutti i giorni lavorativi del mese di giugno del 2020.
- **€0,368** per i Warrant esercitati in tutti i giorni lavorativi a partire dal 27 novembre fino al 27 dicembre 2020.
- **€0,382** per i Warrant esercitati in tutti i giorni lavorativi del mese di giugno del 2021.
- **€0,397** per i Warrant esercitati in tutti i giorni lavorativi a partire dal 27 novembre fino al 27 dicembre 2021.
- **€0,412** per i Warrant esercitati in tutti i giorni lavorativi del mese di giugno del 2022.

A seguito dell'adeguamento del prezzo di esercizio dei Warrant, DIS ha aggiornato il KID (Key Information Document) riguardante i Warrant e, come previsto dal Regolamento UE n.1286/2014, ha notificato a Consob la versione aggiornata del KID.

- **Esercitato circa il 97,3% dei diritti di opzione durante il periodo di sottoscrizione – i proventi lordi corrispondono all'equivalente in US\$ di € 42,8 milioni:** Il 16 aprile 2019 d'Amico International Shipping S.A., in relazione alla propria offerta di un massimo di 587.270.900 Nuove Azioni, ha annunciato che a tale data erano state sottoscritte 571.266.080 Nuove Azioni attraverso l'esercizio dei relativi Diritti di Opzione.

Risultati del periodo di sottoscrizione

Durante l'Offerta Pubblica costituita da Diritti d'Opzione, iniziata il 25 marzo 2019 e chiusa il 16 aprile 2019, sono stati complessivamente esercitati 628.392.688 Diritti di Opzione rappresentanti circa il 97,3% del totale dei Diritti di Opzione. Dato il rapporto di cambio pari a 10 Nuove Azioni ogni 11 Diritti di Opzione esercitati la Società ha emesso 571.266.080 Nuove Azioni. Le Nuove Azioni sono scambiate sul Mercato Telematico Azionario con l'ISIN LU0290697514, che è il codice ISIN per le azioni DIS. Le azioni non sottoscritte durante l'Offerta dei Diritti sono state offerte nel Collocamento Istituzionale.



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

- **Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato la modifica della data di chiusura del Collocamento Istituzionale, i risultati del Collocamento Istituzionale e i risultati finali dell'emissione in opzione. Aumento di capitale sottoscritto al 100% e ricavi lordi dell'offerta pari all'equivalente in US\$ di € 44 milioni:** Il 24 aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. , successivamente all'Offerta di un massimo di 587.270.900 Nuove Azioni ha comunicato la chiusura, a tale data, del periodo di Collocamento Istituzionale originariamente fissata al 17 maggio 2019 così come annunciato con comunicato stampa del 16 aprile 2019.

Durante il Collocamento Istituzionale 16.004.820 Nuove Azioni sono state sottoscritte (rappresentanti un ulteriore aumento di capitale - incluso il sovrapprezzo – di ammontare equivalente in US\$ di € 1.200.361,50).

La sottoscrizione durante il Collocamento Istituzionale, insieme alla sottoscrizione di circa il 97,3% durante il periodo di sottoscrizione rappresenta una sottoscrizione totale del 100% nell'ambito dell'offerta dei diritti complessivamente considerata.

A seguito del completamento del Collocamento Istituzionale, il capitale sociale della Società ammonta attualmente ad US\$ 62.051.446,25 divisi in 1.241.028.925 azioni senza valore nominale.

- **Rettifica delle clausole finanziarie su tutti i finanziamenti bancari garantiti da DIS** – L'applicazione dell'IFRS 16 dal 1 gennaio 2019 ha avuto un effetto negativo del 4,3% sul rapporto Capitale netto / Totale attivo, sulla base del bilancio consolidato al 31 marzo 2019. Al fine di compensare gli effetti di questo nuovo principio contabile, prima della fine del primo trimestre 2019, tutte le banche finanziatrici di DIS hanno concordato di modificare le clausole finanziarie sui finanziamenti garantiti da DIS, con una riduzione della soglia minima di questo rapporto al 25%, dal precedente 35%. Tali rettifiche alle clausole finanziarie hanno valore a partire dal 1 gennaio 2019.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2019, la M/T Cielo di Houston, 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.
- **Prima operazione di leasing operativo giapponese:** nel mese di gennaio 2019, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T Cielo di Houston, una nave cisterna LR1 da 75.000 Tpl (Dwt), costruita da Hyundai Mipo (Corea del Sud) presso il proprio cantiere vietnamita Vinashin, e consegnata nel gennaio 2019. La nave è stata venduta per un corrispettivo di US\$ 38,6 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 10,2 milioni, al netto delle commissioni e degli oneri aggiuntivi relativi al finanziamento della nave precedentemente esistente. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers ha mantenuto il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto di 10,2 anni di noleggio a scafo nudo. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della nave, dopo circa 5 anni e dopo circa 7 anni dall'inizio del periodo di noleggio a condizioni finanziarie favorevoli.
- **Flotta in "noleggio passivo" e in "gestione commerciale":** nel mese di gennaio 2019 è scaduto il contratto *time charter* sulla M/T Freja Hafnia, una nave MR costruita nel 2006, e d'Amico agisce ora in qualità di gestore commerciale della nave, guadagnando una commissione del 2% sui suoi ricavi lordi. Nello stesso mese, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T High Beam e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.



Tra febbraio e marzo 2019, si sono conclusi i contratti di gestione sulla M/T Freja Hafnia e sulla M/T High Force e le navi sono state riconsegnate ai proprietari.

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di marzo 2019: i) d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato i suoi contratti *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su due delle sue navi *handysize* per 12 mesi a decorrere rispettivamente da marzo e maggio 2019; ii) un'importante società di trading ha esercitato la propria opzione di prorogare per 6 mesi un contratto *time charter* per una delle navi LR1 di d'Amico Tankers a una tariffa maggiorata, a decorrere da maggio 2019.
- **Vendita di navi:** Nel mese di febbraio 2019, DIS ha annunciato che DM Shipping d.a.c., una *joint venture* con il Gruppo Mitsubishi in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 51%, ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* per la vendita della M/T High Strength, una nave cisterna MR da 46.800 Tpl (Dwt), costruita nel 2009 da Nakai Zosen Corporation (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 16,4 milioni. La nave porterà avanti il proprio contratto di *time charter* attuale con d'Amico Tankers d.a.c. fino a ottobre 2019. La nave è stata consegnata ai nuovi proprietari il 2 aprile 2019, permettendo a DM Shipping di generare una liquidità di circa US\$ 12,3 milioni alla stessa data, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave.

Nel mese di marzo 2019, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Voyager, una nave cisterna *medium range* da 45.999 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 25,7 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers d.a.c. di generare, alla consegna della nave, il 25 aprile 2019, una liquidità di circa US\$ 9,6 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. 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 d.a.c. mantiene un'opzione di riacquisto della nave in qualsiasi momento a partire dal terzo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli, con un preavviso di tre mesi.

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta in "noleggio passivo" e in "gestione commerciale":** nel mese di aprile 2019, si sono conclusi i contratti di gestione sulla M/T High Glow e sulla M/T High Current e le navi sono state riconsegnate ai proprietari.

Nel mese di aprile 2019, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T Celsius Rimini (ex High Force), una nave MR costruita nel 2009 a Shin Kurushima (Giappone), per un periodo di 12 mesi.



Nel mese di maggio 2019 la M/T Philoxenia, una nave MR costruita nel maggio 2019 è stata consegnata a d'Amico, che ora agisce in qualità di gestore commerciale della nave, guadagnando una commissione del 2% sui suoi ricavi lordi.

- **Flotta impiegata a noleggio:** Nel mese di aprile 2019, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato i suoi contratti *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi MR per un periodo di 29 mesi, con un'opzione per ulteriori sei mesi, a decorrere dal 30 aprile 2019.

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

	Al 31 marzo 2019				Al 9 maggio 2019			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	4,0	13,0	7,0	24,0	4,0	12,0	7,0	23,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	7,0	0,0	8,0	1,0	8,0	0,0	9,0
Nolo a lungo termine	0,0	13,5	0,0	13,5	0,0	14,5	0,0	14,5
Nolo a breve termine	0,0	3,0	1,0	4,0	0,0	3,0	1,0	4,0
Totale	5,0	36,5	8,0	49,5	5,0	37,5	8,0	50,5

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Secondo il World Economic Outlook (WEO) di aprile del Fondo monetario internazionale (FMI), dopo una solida crescita nel 2017 e all'inizio del 2018, l'attività economica globale ha subito un notevole rallentamento nella seconda metà dello scorso anno dovuto a diversi fattori che influiscono sulle maggiori economie. La crescita della Cina ha subito una flessione a causa del doppio effetto della necessaria stretta normativa per tenere a freno l'attività creditizia non bancaria, e dell'aumento delle tensioni commerciali con gli Stati Uniti. L'economia dell'Eurozona ha perso più slancio del previsto sulla scia dell'indebolimento della fiducia dei consumatori e delle imprese. A causa di questi sviluppi, al momento si prevede che la crescita globale rallenti dal 3,6% nel 2018 al 3,3% nel 2019, per poi tornare al 3,6% nel 2020. La crescita per il 2018 è stata rivista al ribasso di 0,1 punti percentuali rispetto all'ottobre 2018 (WEO), rispecchiando la debolezza nella seconda metà dell'anno; le previsioni per il 2019 e il 2020 sono state ridotte rispettivamente di 0,4 punti percentuali e 0,1 punti percentuali.

I volumi di produzione globali delle raffinerie sono diminuiti di 2,5 milioni di barili al giorno nel mese di marzo, in quanto i pesanti interventi di manutenzione in preparazione per le normative IMO 2020, unitamente ad interruzioni non programmate e ad incidenti, hanno particolarmente l'attività di raffinazione negli Stati Uniti. La produzione delle raffinerie dovrebbe registrare una ripresa nella seconda parte del 2019.

Le scorte di raffinati dell'OCSE ammontavano a 1,44 miliardi di barili a febbraio 2019, 30 milioni di barili in meno rispetto al mese precedente.

Secondo Clarksons, nel 2019 è prevista una crescita della domanda di navi cisterna del 3,6%, sostenuta da migliori opportunità di arbitraggio, da una crescita delle scorte e dal un'espansione delle esportazioni medio-orientali ed asiatiche.



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Le normative IMO 2020, che hanno comportato una stagione manutentiva più lunga del solito nella prima parte dell'anno, dovrebbero contribuire ad un incremento dei volumi di produzione delle raffinerie e della domanda di trasporti marittimi di raffinati nella seconda metà del 2019.

Il resoconto intermedio di gestione della società al 31 marzo 2019, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data odierna, è disponibile al pubblico, nella sua versione integrale, presso la sede legale della Società e nella sezione Investor Relations del sito internet di DIS (www.damicointernationalshipping.com).

Esso è stato altresì depositato presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), nonché archiviato presso Borsa Italiana S.p.A. (www.borsaitaliana.it), tramite il sistema e-market STORAGE, e la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. (www.bourse.lu) nella sua qualità di meccanismo di stoccaggio autorizzato prescelto dalla DIS (OAM).

Da oggi anche questo comunicato stampa è disponibile nella sezione Investor Relations del sito web della Società, inviato alla CSSF, trasmesso utilizzando il circuito e-market SDIR e archiviato presso Borsa Italiana S.p.A. tramite il sistema e-market STORAGE e presso Borsa di Lussemburgo nella sua qualità di OAM

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 14.00 CET (8.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. È possibile collegarsi componendo i seguenti numeri telefonici: dall'Italia + 39 02 8058811, dal Regno Unito + 44 808 23 89 561, dagli USA + 1 866 63 203 28. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A. è una controllata di d'Amico Società di Navigazione S.p.A, leader mondiale nel trasporto marittimo. Essa opera nel settore delle navi cisterna, imbarcazioni per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici ed oli vegetali. d'Amico International Shipping S.A. controlla, in proprietà diretta o in noleggio, una flotta moderna e tecnologicamente avanzata, composta da imbarcazioni a doppio scafo con capacità di trasporto comprese fra le 35.000 e le 51.000 dwt. La Società vanta una lunga e storica tradizione imprenditoriale familiare, ed è presente in tutto il mondo con uffici nei più importanti centri mercantili marittimi (Londra, Dublino, Monaco e Singapore). La Società è quotata alla Borsa di Milano (ticker symbol 'DIS').

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

New York - Tel. +1 (212) 661-7566

London - Tel. +44 (0) 20 7614-2950

E-Mail: damicotankers@capitalink.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

Tel.: +39 02 85457029 – Mob.: +39 345.6538145

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com



ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2019	1° trim. 2018
Ricavi	91.031	103.509
Costi diretti di viaggio	(27.173)	(37.189)
Ricavi base <i>time charter</i>*	63.858	66.320
Costi per noleggi passivi	(10.220)	(31.963)
Altri costi operativi diretti	(27.691)	(20.549)
Costi generali e amministrativi	(3.422)	(3.960)
Utile dalla vendita di navi	(107)	238
Risultato operativo lordo / EBITDA*	22.418	10.086
Ammortamenti	(8.758)	(9.253)
Ammortamento del diritto d'uso delle attività in <i>leasing</i>	(8.480)	-
Risultato operativo / EBIT*	5.180	833
Proventi finanziari netti	458	3.099
(Oneri) finanziari netti	(11.979)	(7.331)
Quota di utile delle collegate	(18)	2
Storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto	945	-
Utile / (perdita) ante imposte	(5.414)	(3.397)
Imposte sul reddito	(100)	(201)
Utile / (perdita) netto	(5.514)	(3.598)
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		
Utile / (perdita) base per azione ⁽¹⁾	US\$ (0,009)	US\$ (0,006)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 10

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2019	1° trim. 2018
Utile / (perdita) del periodo	(5.514)	(3.598)
<i>Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedge</i>)	(1.315)	2.616
Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(10)	6
Utile/(Perdita) complessivo del periodo	(6.839)	(988)
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		
Utile / (perdita) base per azione	US\$ (0,011)	US\$ (0,002)

¹ L'utile / (perdita) base per azione è stato calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 645.997.998 nel primo trimestre del 2019 e 645.455.291 nel primo trimestre del 2018. Nel primo trimestre del 2019 e nel primo trimestre del 2018 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.



SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	Al	Al
	31 marzo 2019	31 dicembre 2018
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali	710.787	911.281
Diritto d'uso delle attività in <i>leasing</i>	354.174	-
Partecipazioni in società a controllo congiunto	3.175	3.228
Altre attività finanziarie non correnti	18.801	9.655
Totale attività non correnti	1.086.937	924.164
Rimanenze	12.040	13.492
Crediti a breve e altre attività correnti	47.894	52.163
Altre attività finanziarie correnti	20.242	18.205
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	29.062	31.713
Totale attività correnti	109.238	115.573
TOTALE ATTIVITÀ	1.196.175	1.039.737
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	32.688	65.376
Risultati a nuovo	(37.788)	(30.270)
Altre riserve	333.332	302.237
Patrimonio netto totale	328.232	337.343
Banche e altri finanziatori	325.297	338.622
Passività per <i>leasing</i> finanziari	310.790	165.298
Prestito a lungo termine degli azionisti	-	30.600
Altre passività finanziarie non correnti	7.341	4.998
Totale passività non correnti	643.428	539.518
Banche e altri finanziatori	87.512	91.238
Passività per <i>leasing</i> finanziari	44.204	8.369
Finanziamento a breve termine degli azionisti	33.500	1.280
Debiti a breve e altre passività correnti	51.014	54.013
Altre passività finanziarie correnti	8.138	7.876
Debiti per imposte correnti	147	100
Totale passività correnti	224.515	162.876
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.196.175	1.039.737



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2019	1° trim. 2018
Utile / (perdita) del periodo	(5.514)	(3.598)
Ammortamenti	8.758	9.253
Ammortamento del diritto d'uso delle attività in <i>leasing</i>	8.480	-
Imposte correnti e differite	100	201
Costo dei <i>leasing</i> finanziari	4.168	-
Altri oneri (proventi) finanziari netti	7.010	4.989
Risultato della differenza di cambio non realizzata	343	(757)
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	18	(2)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(107)	(237)
Perdite di valore e svalutazioni (" <i>impairment</i> ") di attività finanziarie verso parte correlata	(945)	-
Riclassificazione <i>off-hire</i> a fronte dell'ammortamento	1.008	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	23.319	9.849
Variazioni delle rimanenze	1.453	(302)
Variazioni dei crediti a breve	4.268	(864)
Variazioni dei debiti a breve	(3.316)	(3.770)
Imposte pagate	(4.168)	64
Interessi netti (pagati)	(53)	(5.143)
Pagamento della quota di interessi della passività per <i>leasing</i>	(4.884)	-
Variazioni di altre passività finanziarie	214	593
Variazioni della riserva dei diritti d'opzione	(18)	68
Flussi di cassa netti da attività operative	16.815	495
Acquisto di immobilizzazioni*	(30.520)	(33.123)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni*	-	13.750
Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	83
Interessi attivi dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	(150)	31
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(30.670)	(19.259)
Aumento di capitale	-	(20)
Altre variazioni del patrimonio netto	(261)	(7)
Finanziamenti degli azionisti	1.620	-
Variazioni di altri crediti finanziari/ parte correlata	(1.300)	1.750
Variazione netta di altri debiti finanziari	97	1.440
Rimborso finanziamenti bancari	(17.421)	(31.823)
Utilizzo finanziamenti bancari	-	24.849
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	37.371	27.353
Rimborso della quota capitale di <i>leasing</i> finanziari	(8.967)	(1.053)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	11.139	22.489
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(2.716)	3.725
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo**	15.120	12.364
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo*	12.404	16.089
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo**	29.062	28.476
Scoperti di conto a fine periodo	(16.659)	(12.389)



Il Manager responsabile per la redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, nella sua qualità di Direttore Amministrazione e Finanza della d'Amico International Shipping SA (la "Società"), dichiara che le informazioni contabili pubblicate nel presente documento corrispondono ai risultati riportati nei libri contabili e in qualsiasi altra documentazione o registrazione contabile della Società.

Carlos Balestra di Mottola
Direttore Amministrazione e Finanza

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il *management* di DIS utilizza regolarmente indicatori alternativi di *performance*, che forniscono utili informazioni aggiuntive, misurando la *performance* dell'azienda nel corso del periodo e colmando le lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la *performance* aziendale passata e futura, la situazione finanziaria o i flussi di cassa, diversi dagli 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, e non dovrebbero dunque essere considerati sostitutivi rispetto alle informazioni riportate nel bilancio del Gruppo. In questa sezione del bilancio, elenchiamo le definizioni date dal Gruppo agli IAP utilizzati:

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

Ricavi base time charter

Un indicatore *standard* nel settore dei trasporti marittimi che consente di confrontare i ricavi tra diversi periodi, e che non è influenzato dal tipo di impiego delle navi - contratti *time-charter*, contratti a viaggio o contratti regolari a viaggio (*Contract of Affreightment*) (si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari). Come indicato nel Conto economico, corrispondono alla differenza tra i ricavi ed 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 delle *joint venture* e imprese collegate, delle svalutazioni e degli ammortamenti. Equivale all'utile operativo lordo, che indica i ricavi 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 che gli investitori possono utilizzare per valutare i risultati operativi del Gruppo.

EBIT e margine di EBIT

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

Investimenti lordi (CapEx)

Rappresentano gli investimenti per l'acquisto di immobilizzazioni nonché le spese capitalizzate relative alle manutenzioni intermedie o speciali sulle nostre navi, o per il miglioramento delle navi di DIS, come indicato alla voce Acquisto di immobilizzazioni dei Flussi di cassa da attività di investimento; fornisce un'indicazione della pianificazione strategica (espansione) del Gruppo (che opera in un settore ad elevata intensità di capitale).

Indebitamento netto

Comprende i finanziamenti bancari e altre passività finanziarie, al netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e delle attività finanziarie liquide o degli investimenti a breve termine disponibili per far fronte a tale indebitamento. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia rilevante per gli investitori in quanto indicatore della situazione debitoria complessiva di una 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 dei potenziale ricavi della flotta del Gruppo durante un periodo, tenendo conto delle data di consegna a e riconsegna dal Gruppo delle navi appartenenti alla sua flotta (far riferimenti alla sezione Altri dati operativi nei Dati di sintesi).

Percentuale di copertura

Rapporto che indica quanti giorni-nave disponibili sono già coperti da contratti a tariffa fissa (contratti *time charter* o contratti regolari a viaggio (Contract of Affreightment o COA)). Fornisce un'indicazione dell'esposizione del Gruppo ai cambiamenti del mercato dei noli in un determinato periodo (far riferimento alla sezione Ricavi base *time charter* nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

La tariffa *spot* giornaliera fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri (si veda la definizione riportata di seguito) generati dall'impiego delle navi di DIS nel mercato *spot* (ovvero a viaggio), mentre la tariffa giornaliera TCE fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS in contratti "*time charter*" (far riferimento all'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

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 impiegati in riparazione, interventi di bacino (*drydock*) e ispezioni, programmate o meno. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base *time charter* tra i diversi periodi (far riferimento alla sezione Ricavi nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

Ricavi base *time charter* giornalieri

È un indicatore dei ricavi giornalieri medi di una nave o della flotta controllata da DIS. 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 *on-hire* (i giorni di disponibilità della nave meno i giorni *off-hire*) della nave nel periodo. 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 poiché non è influenzato dalle variazioni nel *mix* di contratti di noleggio (ossia noleggi *spot*, noleggi *time charter* e contratti regolari a viaggio (Contract of Affreightment, COA)) attraverso i quali le navi sono impiegate. Si tratta di un indicatore che consente di confrontare la *performance* del Gruppo con le controparti di settore e i valori di riferimento del mercato (far riferimento ai Dati di sintesi).

Numero medio di navi

Il numero medio di navi in un periodo è pari alla somma tra i prodotti dei giorni nave disponibili totali in quel periodo per ogni nave e la partecipazione del Gruppo (diretta o indiretta) in tale nave, divisa per il numero di giorni solari in quel periodo. Fornisce un'indicazione delle dimensioni della flotta e degli utili potenziali del Gruppo in un determinato periodo (far riferimento ai Dati di sintesi).

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

È un tipo di contratto tramite il quale al proprietario viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo determinato, durante il quale il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative (si veda la nota 6). Un noleggio a scafo nudo è noto anche come *demise charter* o *time charter* con *demise*.

Noleggio



È un contratto per il noleggio di una nave per un periodo di tempo specifico o per svolgere un trasporto merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il contratto per un noleggio è comunemente chiamato contratto di noleggio; ne esistono tre tipologie principali: noleggio a scafo nudo, noleggio a viaggio e noleggio *time charter* (si vedano le definizioni nella presente sezione).

Contratto regolare a viaggio (contract of affreightment - COA)

È il contratto tra un proprietario e un noleggiatore, che obbliga il proprietario a fornire una nave al noleggiatore per spostare quantità specifiche di merci, ad una tariffa fissa, durante un periodo di tempo definito ma senza designare navi o programmi di viaggio specifici, lasciando così al proprietario una maggiore flessibilità operativa rispetto ai soli noleggi a viaggio.

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 questo termine fa solitamente riferimento ai ricavi generati da contratti *time charter* o da contratti regolari a viaggio (*contract of affreightment*) (far riferimento alle definizioni nella presente sezione). Anche i noleggi a scafo nudo sono solitamente a tariffa fissa, ma attraverso questo tipo di contratti DIS controlla navi piuttosto che le impiega.

Noleggio spot o noleggio a viaggio

È un tipo di contratto mediante il quale ad un proprietario o ad un proprietario conduttore di nave (far riferimento alla definizione nella presente sezione) viene pagato il nolo, per il trasporto di merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il noleggiatore corrisponde al proprietario della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario conduttore ha la responsabilità di sostenere sia le spese operative della nave 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 (far riferimento alla definizione nella presente sezione) viene solitamente corrisposto un noleggio mensile in anticipo, ad una tariffa giornaliera pattuita, per un periodo di tempo determinato (solitamente 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 che impiega la sua nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.