

## **COMUNICATO STAMPA**

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

***“NEL PRIMO SEMESTRE DEL 2019, DIS HA GENERATO UN RISULTATO NETTO PARI A US\$ (24,3) MILIONI E A US\$ (9,2) MILIONI ESCLUDENDO GLI EFFETTI DERIVANTI DALL'APPLICAZIONE DELL'IFRS 16 E DI ALCUNE VOCI FINANZIARIE NON RICCORRENTI.***

***L'EBITDA (ESCLUSI GLI EFFETTI DERIVANTI DALL'APPLICAZIONE DELL'IFRS 16) DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2019 È STATO DI TRE VOLTE SUPERIORE A QUANTO REALIZZATO NELLO STESSO PERIODO DELL'ANNO PRECEDENTE, CONTRIBUENDO AD UNA FORTE GENERAZIONE DI CASSA OPERATIVA PARI A US\$ 20 MILIONI”***

---

### **RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE 2019**

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 126,3 milioni (US\$ 125,6 milioni in H1'18)
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 47,9 million (37,9% sul TCE) (US\$ 10,1 milioni in H1'18)
- Risultato netto di US\$ (24,3) milioni (US\$ (20,2) milioni in H1'18)
- Risultato netto rettificato (esclusi IFRS 16 e voci non ricorrenti) di US\$ (9,2) milioni (US\$ (23,6) milioni in H1'18)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 19,5 milioni (US\$ (0,9) milioni in H1'18)
- Indebitamento netto di US\$ 698,5 milioni (US\$ 560,7 milioni escluso IFRS 16) (US\$ 588,7 al 31 dicembre 2018)

---

### **RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE 2019**

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 62,4 milioni (US\$ 59,3 milioni nel Q2'18)
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 25,5 milioni (US\$ (17) mila nel Q2'18)
- Risultato netto di US\$ (18,8) milioni (US\$ (16,6) milioni nel Q2'18)
- Risultato netto rettificato (esclusi IFRS 16 e voci non ricorrenti) di US\$ (4,3) milioni (US\$ (16,7) milioni nel Q2'18)

---

**Lussemburgo - 12 settembre, 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 la relazione relativa al primo semestre e al secondo trimestre 2019.

### **COMMENTO DEL MANAGEMENT**

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta: *“Nel primo semestre del 2019, DIS ha generato un risultato netto pari a US\$ (24,3) milioni vs. US\$ (20,2) milioni registrati nello stesso semestre dello scorso anno. Escludendo però i risultati generati dalla vendita di navi e alcune voci finanziarie non ricorrenti dall'H1 2019 e dall'H1 2018, così come la svalutazione di asset e gli effetti dell'IFRS 16 dall'H1 2019, il risultato netto di DIS sarebbe stato pari a US\$ (9,2) milioni nel primo semestre del 2019 rispetto a US\$ (23,6) milioni nello stesso periodo del 2018, un miglioramento di US\$ 14,4 milioni.*



*DIS ha realizzato una media TCE giornaliera sullo spot pari a US\$ 13,326 nel primo semestre 2019, che corrisponde ad un incremento di US\$ 1,800 al giorno rispetto a quanto ottenuto nello stesso periodo dello scorso anno. Nel corso della prima meta' dell'anno, DIS ha inoltre beneficiato di una copertura a tariffa fissa del 47,3% ad un nolo medio giornaliero di US\$ 14,496, generando quindi una media TCE complessiva (spot e time-charter) pari a US\$ 13,879 al giorno nel primo semestre 2019 rispetto a US\$ 12,625 al giorno nel primo semestre 2018.*

*Nella prima meta' dell'anno, il mercato spot ha sofferto di una prolungata fase di manutenzione delle raffinerie in previsione dell'entrata in vigore di IMO 2020. Questo ha portato ad una crescita molto contenuta dei volumi di raffinati pari ad appena 0,55 milioni di barili al giorno rispetto allo scorso anno. Malgrado un mercato dei noli piuttosto depresso, il mercato dei contratti a periodo così come i valori delle navi si sono rafforzati dall'inizio dell'anno. Alla fine del secondo trimestre, il nolo time charter per periodi di un anno era infatti pari a US\$ 14,500 al giorno per una MR convenzionale e a US\$ 16,500 al giorno per una MR Eco. Ciò dimostra chiaramente come i principali charterers credano fortemente nella ripresa del mercato. DIS ha tratto vantaggio da questo crescente interesse da parte delle oil-major e delle principali trading house, fissando alcune delle proprie MR e LR1 a livelli profittevoli.*

*Restiamo molto positivi sulle prospettive di mercato della nostra industria, caratterizzata da fondamentali solidi e da un previsto miglioramento nel rapporto tra offerta e domanda di navi cisterna. Si stima infatti che la domanda per il trasporto via mare di prodotti petroliferi sarà molto forte nella seconda meta' dell'anno, trainata anche da una ripresa della crescita dei consumi di petrolio e da un'accelerazione della crescita dei volumi raffinati, grazie alle nuove regolamentazioni IMO che, a partire da gennaio 2020, limiteranno il contenuto di zolfo presente nei carburanti marittimi allo 0,5%, incrementando i margini di raffinazione soprattutto per diesel e benzina. In aggiunta, si stima anche che la crescita netta della flotta nei prossimi due anni sarà molto contenuta.*

*La nostra Azienda è molto ben posizionata per trarre il massimo vantaggio dal prossimo ciclo positivo, grazie ad un management forte e di esperienza e ad una flotta estremamente moderna a seguito del rilevante piano di investimento, pari a US\$ 755 milioni, avviato nel 2012 ed ormai prossimo al termine. Desidero ringraziare ancora una volta i nostri azionisti per il loro sostegno e la loro fiducia, che sono certo saremo presto in grado di remunerare in modo adeguato”.*

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

*“Nel corso dei primi sei mesi dell'anno abbiamo perseguito il rafforzamento del nostro bilancio e della nostra posizione di liquidità”. Inclusa la nostra quota di cassa generata da alcune delle nostre joint-venture, nei primi sei mesi dell'anno DIS ha raccolto circa US\$ 80 milioni di nuova liquidità, con ulteriori US\$ 6,7 milioni a settembre 2019. Nel dettaglio:*

- i) A gennaio abbiamo finalizzato la nostra prima operazione JOLCO (Japanese Operating Lease) attraverso un contratto di sale e lease-back di una delle nostre LR1, generando cassa netta pari a US\$ 10,2 milioni, rispetto all'esserci finanziati con il prestito preesistente;*
- ii) Ad aprile abbiamo concluso con successo l'aumento di capitale di DIS, pari a circa € 44 milioni. I diritti di opzione sono stati inizialmente sottoscritti al 97,3%, con le azioni residue vendute attraverso un private placement qualche giorno più tardi, portando ad una sottoscrizione integrale dell'offerta e consentendo alla Società di rafforzare in modo considerevole il proprio patrimonio netto e la propria posizione di liquidità;*
- iii) Ad aprile abbiamo finalizzato la vendita di una nave MR posseduta da DM Shipping (una joint-venture in cui DIS ha un interesse indiretto del 51%), generato circa US\$ 12,3 milioni di cassa netta per la JV;*



- iv) *Ad aprile abbiamo finalizzato un contratto di sale e lease-back di una delle nostre MR, generando circa US\$ 9,6 milioni di cassa netta;*
- v) *A giugno, Eco Tankers (una joint-venture in cui DIS ha una partecipazione diretta del 33%) ha finalizzato la vendita di una MR costruita nel 2014, generando circa US\$ 12,8 milioni di cassa netta per la JV;*
- vi) *A giugno, DM Shipping ha raggiunto un accordo per la vendita della sua nave rimanente, generando alla consegna della stessa (stimata a settembre 2019) circa US\$ 13,2 milioni di cassa netta per la JV.*

*Allo stesso tempo, ci siamo fortemente impegnati per dotarci di una struttura di costi piu' efficiente, raggiungendo dei risultati positivi gia' nel 2019, con costi amministrativi e operativi piu' bassi rispetto allo scorso anno. Abbiamo raggiunto questi obiettivi senza mai fare alcun tipo di compromesso sulla qualita' e la sicurezza delle nostre navi e del nostro personale navigante, caratteristiche che sono sempre state e sempre saranno prioritari' assolute per il nostro Gruppo e che sono molto apprezzate dai nostri clienti.*

*Una struttura di costi piu' efficiente unita ad un mercato in miglioramento, hanno consentito a DIS di triplicare il proprio EBITDA (anche escludendo gli effetti positivi generati dall'applicazione dell'IFRS 16 ai conti del 2019), rispetto allo scorso anno. Un effetto che possiamo chiaramente notare anche sul cash flow operativo. DIS ha infatti generato US\$ 20,0 milioni di cassa operativa nel primo semestre del 2019 rispetto a US\$ 0,9 milioni nel primo semestre del 2018.*

*Abbiamo quasi finalizzato il nostro rilevante piano di investimenti di US\$ 755 milioni avviato nel 2012, con l'ultima newbuilding stimata in consegna alla fine di questo mese, per un CAPEX residuo di circa US\$ 31,4 milioni, dei quali solo US\$ 11,1 milioni dovrebbero essere finanziati con mezzi propri e la differenza con debito bancario gia' accordatoci.*

*Dopo la consegna di questa ultima LR1, i CAPEX stimati di DIS per i prossimi anni saranno relativi solo alla manutenzione ordinaria delle navi e quindi estremamente contenuti rispetto agli anni passati. Cio', assieme ad ammortamenti del debito ridotti a partire dal 2020 e ad un mercato dei noli in ripresa, dovrebbe contribuire ad un significativo miglioramento del nostro free cash-flow e ad una rapida riduzione della nostra leva finanziaria*

*I valori degli asset sono anch'essi cresciuti e dovrebbero continuare a salire con il rafforzamento del mercato, contribuendo a ridurre il rapporto tra il debito netto ed il valore di mercato della nostra flotta, che era pari a 66,3% alla fine di giugno 2019 rispetto a 72,9% alla fine del 2018.*

*Per tutti questi motivi, ritengo che l'Azienda sia molto ben posizionata per generare valore per i nostri azionisti nel prossimo futuro"*

## **ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO**

### **SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2019**

I mercati di navi cisterna e petroliere hanno sofferto nel secondo trimestre per le prolungate tempistiche di manutenzione delle raffinerie. Le navi cisterna hanno aperto il secondo trimestre in positivo, sulla scia della relativa solidità espressa dai mercati delle regioni di Atlantico e Pacifico. Il bacino atlantico è stato favorito dalla robusta domanda di prodotti dell'Africa occidentale, mentre l'utilizzo delle rimanenze prima della fine dell'esercizio 2018, in Estremo Oriente, ha incrementato la domanda di navi cisterna quest'anno.



Le condizioni del mercato delle navi cisterna di raffinati si sono tuttavia indebolite a maggio, con gli utili medi delle navi MR in calo del 7% su base mensile, a valori di poco superiori alla decina, secondo Clarksons. Nel mese di giugno i volumi di raffinazione sono aumentati in Medio-Oriente, sostenendo i ricavi delle navi cisterna. L'esatto opposto si è verificato nell'Atlantico, dove i volumi di raffinazione sono scesi. Dall'inizio dell'anno i volumi di raffinazione del bacino atlantico sono stati molto deludenti e nettamente inferiori a quelli dello stesso periodo dello scorso anno. Anche nel bacino del Pacifico i volumi di raffinazione del primo semestre 2019 sono stati deboli, ma hanno comunque superato, in media, quelli dello stesso periodo del 2018. L'incendio e la successiva esplosione a fine giugno della raffineria da oltre 300.000 barili al giorno di Filadelfia hanno influito solo temporaneamente sull'aumento delle tariffe di nolo nell'Atlantico. I recenti incidenti e il sequestro di navi in Medio Oriente si stanno ripercuotendo in misura sostanziale sul mercato della regione, con una consistente riduzione della domanda. A dispetto dei volumi deludenti e del graduale indebolimento delle tariffe di nolo in corso da inizio 2019, i mercati delle navi cisterna sono stati molto più solidi dello scorso anno, con la media di Clarksons per le tre principali rotte MR in aumento del 30% circa nel primo semestre 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018.

Inoltre, da inizio 2019, anche i valori delle navi e le tariffe del periodo sono aumentati in maniera graduale. La tariffa *time-charter* annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot* per i successivi 12 mesi. Il miglioramento del *sentiment* nel primo trimestre 2019 ha favorito l'aumento delle tariffe a fine trimestre, che si sono attestate intorno a US\$ 14.000 al giorno per le MR convenzionali (non "Eco") e intorno a US\$ 15.500 al giorno per le MR di tipo "Eco". Nel secondo trimestre 2019 questa tendenza è proseguita con l'ulteriore aumento delle tariffe annuali e un assestamento alla fine del periodo intorno a US\$ 14.500 al giorno e US\$ 16.500 al giorno rispettivamente per le MR convenzionali e di tipo "Eco".

**DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (24,3) milioni nel primo semestre 2019** rispetto a una perdita netta di US\$ (20,2) milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2019 e dal primo semestre 2018, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16 dal primo semestre 2019, il risultato netto di DIS sarebbe stato di US\$ (9,2) milioni nel primo semestre dell'esercizio corrente rispetto a US\$ (23,6) 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 semestre 2019 avrebbe superato di US\$ 14,4 milioni il valore per lo stesso periodo dello scorso esercizio.**

Di fatto **DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 47,9 milioni nel primo semestre 2019** (US\$ 10,1 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente). Anche escludendo gli effetti sorti dall'applicazione dell'IFRS 16 (impatto positivo di US\$ 17,6 milioni), l'EBITDA di DIS per il primo semestre 2019 è stato di **tre volte superiore al livello raggiunto nei primi sei mesi del 2018**. Un simile consistente incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile alla combinazione di migliori condizioni di mercato e di una struttura dei costi più efficiente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 13.326 nel primo semestre 2019**, con un aumento del 15,6% (pari a US\$ 1.800/giorno) rispetto agli US\$ 11.526 conseguiti nel primo semestre dell'anno precedente, grazie al miglioramento dei mercati.

Nel contempo, il 47,3% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2019 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.496, (primo semestre 2018: copertura del 32,3% a una tariffa giornaliera media di US\$ 14.932). Un 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 sia i contratti *spot* che i



contratti *time charter*) era pari a US\$ 13.879 nei primi sei mesi del 2019 rispetto a US\$ 12.625 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

Nel primo semestre 2019, gli **"investimenti lordi"** ammontavano a **US\$ 31,2 milioni**, principalmente in relazione alla consegna di una nave LR1 di nuova costruzione all'inizio dell'anno. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"**<sup>1</sup> (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui ventuno già consegnate alla fine del primo semestre 2019. 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.

## RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 126,3 milioni nel primo semestre 2019 rispetto a US\$ 125,6 milioni del primo semestre 2018 e di US\$ 62,4 milioni nel secondo trimestre 2019 rispetto a US\$ 59,3 milioni del secondo trimestre 2018. L'importo totale per il 2019 include US\$ 4,4 milioni di "ricavi base *time charter*" generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo equivalente esposto nei "Costi per noleggi passivi".

In particolare, DIS ha registrato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 13.326 nel primo semestre 2019**<sup>2</sup> rispetto a **US\$ 11.526** nello stesso periodo dell'anno precedente (secondo trimestre 2019: US\$ 13.074 vs. secondo trimestre 2018: US\$ 10.327). Il risultato *spot* di DIS nel primo semestre 2019 rappresenta un miglioramento del 15,6% (pari a US\$ 1.800 al giorno) rispetto al primo semestre 2018.

In linea con la strategia di DIS, nel primo semestre 2019 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta buona, assicurando una media del **47,3%** dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2018: 32,3%) ad una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.496** (primo semestre 2018: US\$ 14.932). 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*)**<sup>3</sup> sono stati di **US\$ 13.879 nel primo semestre 2019** rispetto a US\$ 12.625 nel primo semestre 2018 (2° trimestre 2019: US\$ 13.710 vs. secondo trimestre 2018: US\$ 11.818).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2018 NON REVISIONATO					2019 NON REVISIONATO		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	12.726	10.327	<b>11.526</b>	8.689	11.617	<b>13.583</b>	13.074	<b>13.326</b>
Fissa	15.001	14.867	<b>14.932</b>	14.716	14.831	<b>14.604</b>	14.398	<b>14.496</b>
Media	13.446	11.818	<b>12.625</b>	10.680	12.892	<b>14.057</b>	13.710	<b>13.879</b>

<sup>1</sup> È inclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e precedentemente 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.), che è stata venduta a giugno 2019.

<sup>2</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi non includono US\$ 4,4 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% sui ricavi lordi.

<sup>3</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi non includono US\$ 4,4 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi.



Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di **US\$ 47,9 milioni nel primo semestre 2019**. La rettifica al “risultato operativo lordo (EBITDA)” derivante dall’applicazione dell’IFRS 16 è positiva per US\$ 17,6 milioni (US\$ 9,7 milioni nel secondo 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 semestre 2019 per DIS ammonterebbe US\$ 30,3 milioni (US\$ 10,1 milioni nel primo semestre 2018)** (secondo trimestre 2019: US\$ 15,8 milioni vs. secondo trimestre 2018 chiuso a zero). Quest’enorme incremento rispetto all’esercizio precedente è attribuibile alla maggiore solidità dei mercati dei noli e a una struttura dei costi più efficiente raggiunta da DIS.

Gli **ammortamenti e svalutazioni** sono stati di US\$ (33,9) milioni nel primo semestre 2019 (US\$ (18,9) milioni nel primo semestre 2018) (secondo trimestre 2019: US\$ (22,9) milioni vs. secondo trimestre 2018: US\$ (9,6) milioni). L’importo per il 2019 include US\$ (12,1) milioni di svalutazione registrata su due navi di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d’Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che è stata riclassificata come “attività disponibili per la vendita” (conformemente all’IFRS 5) al 30 giugno 2019, e la differenza tra il loro *fair value* e il loro valore contabile è stato imputato a conto economico.

L’**ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo derivante da leasing** è stato di US\$ (15,4) milioni nel primo semestre 2019 (US\$ (9,1) milioni nel secondo trimestre 2019).

L’**EBIT** è stato **negativo per US\$ (1,4) milioni nel primo semestre 2019** (US\$ (8,8) milioni nel primo semestre 2018) (secondo trimestre 2019: US\$ (6,6) milioni vs. secondo trimestre 2018: US\$ (9,7) milioni). L’importo per il 2019 è stato influenzato positivamente da US\$ 5,0 milioni dall’applicazione dell’IFRS 16 ma negativamente da US\$ (12,1) milioni dalla svalutazione registrata nel secondo trimestre 2019.

Il **risultato netto** di DIS è stato **negativo per US\$ (24,3) milioni nel primo semestre 2019 rispetto a US\$ (20,2) milioni** di perdita netta registrata nello stesso periodo del 2018, mentre il risultato netto del secondo trimestre 2019 è stato negativo per US\$ (18,8) milioni rispetto a US\$ (16,6) milioni nel secondo trimestre 2018. L’applicazione dell’IFRS 16 ha prodotto effetti negativi sui risultati per il primo semestre del 2019 per US\$ (1,6) milioni, e al netto dello storno *una tantum* dei fondi per contratti onerosi dell’esercizio precedente, a sua volta attribuibile all’applicazione dell’IFRS 16, i risultati per il periodo sono stati inferiori di US\$ (0,9) milioni.

Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2019 (US\$ (2,1) milioni<sup>4</sup>) e dal primo semestre 2018 (US\$ 3,3 milioni<sup>5</sup>), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (12,1) milioni) e gli effetti netti dell’IFRS 16 (US\$ (0,9) milioni) dal primo semestre 2019, il risultato netto di DIS sarebbe stato di US\$ (9,2) milioni nel primo semestre dell’esercizio corrente rispetto a US\$ (23,6) milioni registrati nello stesso periodo del 2018. Di conseguenza, **se si escludessero gli effetti dell’applicazione dell’IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo semestre 2019 avrebbe superato di US\$ 14,4 milioni il valore per lo stesso periodo dello scorso esercizio**. Come precedentemente indicato, ciò è dovuto alle migliori condizioni di mercato nel primo semestre 2019 e a una struttura dei costi più efficiente.

<sup>4</sup> US\$ (0,9) milioni di perdita su vendite, US\$ (2,1) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,2 milioni di fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping, US\$ 0,7 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.

<sup>5</sup> US\$ 0,3 milioni di ricavi di vendita, US\$ 2,7 milioni di utile realizzato e non realizzato su contratti di *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,4 milioni di fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping.



## **FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO**

I **flussi di cassa netti di DIS per il primo semestre 2019 sono stati positivi e pari a US\$ 3,8 milioni**, contro flussi positivi di US\$ 3,0 milioni nel primo semestre 2018. L'importo per il primo semestre 2019 include *investimenti lordi* pari a US\$ (31,2) milioni, parzialmente compensati da US\$ 6,3 milioni di *Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto* (sorta dalla riduzione del prestito degli azionisti di d'Amico Tankers a DM Shipping, in seguito alla vendita di una delle sue due navi nel secondo trimestre 2019) e US\$ 8,6 milioni di flussi di cassa positivi da finanziamenti.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 20,0 milioni nel primo semestre 2019 rispetto a US\$ 0,9 milioni nel primo semestre 2018 (positivi e pari a US\$ 3,2 milioni nel secondo trimestre 2019 vs. US\$ 0,5 milioni nel secondo trimestre 2018). Tale miglioramento è il risultato del considerevole rafforzamento dei mercati dei noli nel primo semestre 2019 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2019** ammontava a **US\$ 698,5 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\$ 137,8 milioni alla fine del primo semestre 2019. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16)/valore di mercato della flotta era pari al 66,3% al 30 giugno 2019 rispetto al 72,4% al 31 marzo 2019 e al 72,9% al 31 dicembre 2018.

## **EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO**

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel primo semestre 2019 sono stati:

### **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 azioni per arrivare a 1.750.000.000 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](http://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* e che di conseguenza il capitale di DIS era rimasto invariato a US\$ 32.687.901,25, ripartito in 653.758.025 azioni senza valore nominale.
  - **Riunione del Consiglio di Amministrazione:** il 20 marzo 2019 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A., esercitando i poteri delegatigli dall'Assemblea Straordinaria 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 Privilegiata 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 pari all'equivalente in 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 sarebbero stati 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 tenutasi il 20 marzo 2019, l'azionista di controllo della Società – 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 erano stati adeguati in base all'articolo 6.1.1 del regolamento dei Warrant 2017-2022.

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 10 Nuove Azioni ogni 11 Diritti di Opzione) e sono 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.
- **Risultati del Periodo di Opzione**  
Durante il periodo di esercizio dei Diritti di Opzione, iniziato il 25 marzo 2019 e chiuso il 16 aprile 2019 (il "Periodo di Sottoscrizione"), sono stati complessivamente esercitati 628.392.688 Diritti di Opzione rappresentanti circa il 97,3% del totale dei Diritti di Opzione. Considerando un rapporto di 10 Nuove Azioni per 11 Diritti di sottoscrizione privilegiati, la Società ha emesso 571.266.080 Nuove Azioni, generando ricavi lordi pari all'equivalente in US\$ di € 42,8 milioni.
  - **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 in opzione comunicò la chiusura, a tale data, del Collocamento Istituzionale originariamente fissata al 17 maggio 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\$ a €1.200.361,50).

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

- **Modifica dei vincoli finanziari (covenant) su tutti i prestiti bancari garantiti da DIS** – L'applicazione dell'IFRS 16 a decorrere dal 1° gennaio 2019 ha avuto un effetto negativo del 4,3% sul rapporto Valore patrimoniale netto/Attività totali di DIS, in base ai dati finanziari consolidati della Società al 31 marzo 2019. Per compensare l'impatto di questo nuovo principio contabile, prima della fine del primo trimestre 2019, tutte le banche di DIS hanno accettato di modificare i *covenant* finanziari su tutti i prestiti garantiti da DIS, con una riduzione della soglia minima per questo rapporto al 25%, dal precedente valore del 35%. I *covenant* modificati sono efficaci a decorrere dal 1° gennaio 2019.

- **Approvazione del piano di incentivazione a medio-lungo termine di DIS:** il 9 maggio 2019, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping, ricevuto il parere positivo del Comitato remunerazioni e nomine del 3 maggio 2019, ha approvato il regolamento inerente al piano di incentivazione sul medio-lungo termine (il "Piano di incentivazione a medio-lungo termine 2019-2021" o "il Piano di incentivazione" o il "Piano"), disponibile nella sezione dedicata alla Corporate Governance all'interno del sito della Società ([www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)).

I principali beneficiari del Piano sono i seguenti top-managers e amministratori esecutivi di DIS: Paolo d'Amico (Amministratore Delegato e Presidente), Carlos Balestra di Mottola (Direttore Finanziario ed Amministratore Esecutivo), Fleming Carlsen (Direttore Operativo), Cesare d'Amico (Amministratore Esecutivo), Marie-Anne Fiorelli (Capo Operazioni).

Le principali caratteristiche del Piano sono le seguenti:

il piano si basa sulla media dei risultati finanziari ottenuti da DIS su tre periodi biennali continui ("i periodi" oppure "i cicli"). Il primo periodo è il 2019-2020> il piano cerca di allineare gli interessi degli azionisti con quelli dei principali decisori di DIS. In particolare, il piano stabilisce un *bonus* basato sul rendimento del capitale investito (ROCE) medio ottenuto da DIS durante ciascun biennio, con una soglia stabilita minima del 5% - obiettivo di "entrata". Il bonus è quindi calcolato come il 10% della differenza tra l'utile operativo (EBIT) medio ottenuto durante il periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino ad un utile operativo massimo corrispondente ad un ROCE del 7,5%.

Il bonus è allocato secondo tre obiettivi volti a misurare la performance finanziaria di DIS, tenendo conto del rischio sostenuto, come pure la solidità della strategia di copertura e l'efficienza in termini di costi della struttura amministrativa. In particolare, i tre obiettivi che vengono misurati sono:

- I. Il ROCE adeguato (40% del bonus), che modifica il ROCE attraverso una matrice che tiene conto della leva finanziaria nella struttura del capitale di DIS e la percentuale di copertura;
- II. L'efficacia della copertura (35% del bonus), che rileva in che misura la copertura del periodo ha contribuito in modo positivo o negativo al totale dei ricavi su base TCE;
- III. La variazione in termini percentuali nei costi generali ed amministrativi giornalieri (25% del bonus), che cerca di misurare l'efficienza con cui viene amministrata una nave.

Per ognuno di tali obiettivi esistono delle soglie minime e la percentuale allocata a ciascuno di essi aumenta in modo lineare una volta sospassata la soglia, fino ad un massimo del 110% dell'ammontare massimo attribuibile per il raggiungimento dello stesso. Al fine di riflettere il ritorno massimo per l'azionista (TSR, total shareholder return) ottenuto dagli azionisti di DIS a fine periodo, si effettuerebbe un adeguamento finale del bonus, relazionandolo al TSR che si potrebbe ottenere investendo nelle azioni di un gruppo di pari.



Il bonus complessivo, calcolato come indicato in precedenza, è pagato per il 70% in cassa alla fine di ciascun ciclo maturato, ed il 30% attraverso azioni DIS (senza accantonamento di costo) nei due anni successivi (15% ciascun anno).

Il numero assegnato delle azioni DIS si baserebbe sulla media aritmetica dei prezzi di chiusura di mercato ufficiali dell'azione DIS registrati nel mese precedente il Consiglio di amministrazione della società che verificherà i risultati ottenuti nel periodo di maturazione corrispondente.

Le azioni DIS a disposizione del Piano, sono quelle correntemente detenute nel portafoglio della Società (n.7.760.027 azioni proprie senza valore nominale).

- **Secondo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 31 maggio 2019, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi giorno di negoziazione su Borsa Italiana S.p.A. ("Borsa") dal 3 giugno 2019 al 28 giugno 2019, entrambe le date incluse (il "Secondo Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito dalla Borsa, senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"), in un rapporto di (1) azione ordinaria di DIS per (1) Warrant esercitato. Il prezzo di esercizio per il Secondo Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,327 (zero virgola trecentoventisette euro) per Azione di Compendio. A seguito dell'esercizio di 3.199 Warrant, il 2 luglio 2019, DIS ha annunciato il capitale sociale di nuova emissione, debitamente registrato mediante atto notarile sottoscritto in tale data e la successiva sottoscrizione ed emissione di 3.199 azioni ordinarie di nuova emissione. A seguito del completamento del Secondo periodo di esercizio, il capitale sociale ammonta attualmente a US\$ 62.051.606,20, suddiviso in 1.241.032.124 azioni senza valore nominale.

#### **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.
- **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.
  - I. 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.
  - II. 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.
  - III. 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.
  - IV. Nel mese di maggio 2019, la M/T High Power, nave MR costruita nel 2004 e presa a nolo da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2015, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.



V. 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 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 agenzia commerciale di intermediazione 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.

Nel mese di aprile 2019, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *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.

Nel mese di giugno 2019, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi a decorrere dal 6 settembre 2019.

- **Vendite e vendita e rilocazione di navi:** nel mese di gennaio 2019, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* ed 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.

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 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 dalla sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli, con un preavviso di tre mesi.

Nel mese di maggio 2019, DIS ha annunciato che Eco Tankers Limited, una *joint venture* con Venice Shipping and Logistics S.p.A. in cui d'Amico International Shipping S.A. ("DIS") detiene una partecipazione del 33%, ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Sun, una nave cisterna MR da 49.990 Tpl (Dwt) (la "Nave"), costruita nel 2014 da Hyundai MIPO, Corea del Sud (Vinashin), per un corrispettivo di US\$ 28,7 milioni. L'operazione ha prodotto un ricavo di vendita e ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 12,8 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave.

Nel mese di giugno 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 Efficiency, una nave cisterna MR da 46.547 Tpl (Dwt), costruita nel 2009 da Nakai Zosen Corporation (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 16,1 milioni. La consegna della nave ai nuovi proprietari è prevista entro fine settembre 2019, permettendo a DM Shipping di generare una liquidità di circa US\$ 13,2 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della Nave.

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

### **D'AMICO TANKERS D.A.C.:**

- **Flotta impiegata a noleggio:** a luglio 2019: i) un'importante agenzia commerciale di intermediazione ha esercitato la propria opzione di prorogare per un minimo di 12 mesi e un massimo di 18 mesi i suoi contratti *time charter* per due LR1 di d'Amico Tankers a una tariffa più elevata, a decorrere rispettivamente dal terzo e dal quarto trimestre 2019; ii) un'importante compagnia petrolifera ha prorogato il suo contratto *time charter* su una nave LR1 di d'Amico Tankers per altri 12 mesi, con un'opzione per altri 12 mesi, a decorrere da gennaio 2020; iii) d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi MR a un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 150 giorni; iv) un'importante compagnia petrolifera ha esercitato la propria opzione di prorogare un contratto *time charter* su una delle navi MR di d'Amico Tankers per altri 12 mesi a una tariffa più elevata.

### **GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING D.A.C.:**

- **Vendita di una nave:** nel mese di agosto 2019, Glenda International Shipping d.a.c., una *joint venture* con il Gruppo Glencore in cui d'Amico Tankers detiene una partecipazione del 50%, ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T Glenda Megan, una nave cisterna MR da 47.147 Tpl (Dwt), costruita nel 2009 da Hunday Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 19,0 milioni.

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

	Al 30 giugno 2019				Al 12 settembre 2019			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	4,0	12,0	7,0	23,0	4,0	12,0	7,0	23,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	8,0	0,0	9,0	1,0	8,0	0,0	9,0
Nolo a lungo termine	0,0	12,5	0,0	12,5	0,0	12,5	0,0	12,5
Nolo a breve termine	0,0	4,0	1,0	5,0	0,0	3,0	1,0	4,0
<b>Totale</b>	<b>5,0</b>	<b>36,5</b>	<b>8,0</b>	<b>49,5</b>	<b>5,0</b>	<b>35,5</b>	<b>8,0</b>	<b>48,5</b>

\* con obbligo di acquisto

### **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

Stando all'aggiornamento di luglio 2019 del FMI, la crescita globale resta debole. Il World Economic Outlook (WEO) di aprile, riferisce che gli Stati Uniti hanno aumentato ulteriormente i dazi su alcune importazioni cinesi e la Cina ha reagito aumentando i dazi su un sottoinsieme di importazioni statunitensi. Le catene di fornitura tecnologiche globali sono state minacciate dalla prospettiva delle sanzioni statunitensi, l'incertezza legata alla Brexit è perdurata e le crescenti tensioni geopolitiche hanno avuto ripercussioni sui prezzi dell'energia. Tali fattori hanno indotto il FMI a tagliare le previsioni per la crescita globale al 3,2% nel 2019 e al 3,5% nel 2020 (con un calo di 0,1 punti percentuali per entrambi gli anni rispetto al report di aprile).

Secondo l'AIE, la crescita della domanda petrolifera globale, debole durante il primo semestre del 2019, dovrebbe accelerare nella seconda parte dell'anno. Nel 2020 la crescita della domanda dovrebbe accelerare ulteriormente ad una media di 1,4 milioni di barili al giorno rispetto agli 1,2 milioni del 2019.

Nella seconda metà di giugno, un incendio e la conseguente chiusura della raffineria da 335.000 barili al giorno di Filadelfia hanno influito sulla produzione della Costa Orientale. Il proprietario, Philadelphia Energy Solutions, ha messo temporaneamente in disuso l'impianto, alla ricerca di un acquirente o in attesa di una chiusura definitiva; un'eventuale chiusura imporrebbe alla Costa Orientale degli Stati Uniti di ricorrere ulteriormente alle importazioni. La raffineria aveva una capacità di produzione di 160.000 barili al giorno di benzina e 100.000 barili al giorno di distillati.

La domanda di navi cisterna dovrebbe accelerare nella seconda parte del 2019 sulla scia di un'impennata dei volumi di raffinazione, a sua volta dovuta anche alla creazione di rimanenze di carburanti *bunker* in vista del tetto al contenuto di zolfo imposto dalle normative IMO 2020. Nel 2020 la crescita della domanda di navi cisterna dovrebbe accelerare ulteriormente per effetto del potenziamento degli scambi commerciali dovuto al tetto sul contenuto di zolfo imposto dalle normative IMO 2020 e dell'aumento delle spedizioni statunitensi verso Asia e America latina.

Si prevede che le importazioni di raffinati asiatici supereranno i 9 milioni di barili al giorno nel 2019. I paesi del Sud-Est asiatico come la Thailandia e la Malesia hanno visto aumentare le importazioni, così come Singapore, che ora rappresenta un *hub* fondamentale per la lavorazione e il commercio.



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

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](http://www.damicointernationalshipping.com)*

---

La relazione finanziaria per il primo semestre e il secondo trimestre 2019 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 4 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, così come modificata ed integrata nel dicembre 2016, che recepisce la Direttiva 2004/109/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza, in relazione alle informazioni sugli emittenti le cui azioni sono ammesse alle negoziazioni su un mercato regolamentato.

---

*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, tramite la sua controllata operativa d'Amico Tankers Ltd, 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](mailto:ir@damicointernationalshipping.com)

### **Capital Link**

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

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

E-Mail: [damicotankers@capitallink.com](mailto:damicotankers@capitallink.com)

### **Media Relations**

#### **Havas PR Milan**

Marco Fusco

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

E-Mail: [marco.fusco@havaspr.com](mailto:marco.fusco@havaspr.com)

Antonio Buozzi

Tel.: +39 320.0624418

E-Mail: [antonio.buozzi@havaspr.com](mailto:antonio.buozzi@havaspr.com)



**ALLEGATI**

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

2° trim. 2019 NON REVISIONATO	2° trim. 2018 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2019	1° sem. 2018
87.387	98.853	Ricavi	178.418	202.362
(24.938)	(39.524)	Costi diretti di viaggio	(52.111)	(76.713)
<b>62.449</b>	<b>59.329</b>	<b>Ricavi base time charter*</b>	<b>126.307</b>	<b>125.649</b>
(7.230)	(33.702)	Costi per noleggi passive	(17.450)	(65.665)
(26.433)	(21.518)	Altri costi operativi diretti	(54.124)	(42.067)
(2.458)	(4.140)	Costi generali e amministrativi	(5.880)	(8.100)
(841)	14	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(948)	252
<b>25.487</b>	<b>(17)</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>	<b>47.905</b>	<b>10.069</b>
(22.986)	(9.640)	Ammortamenti e svalutazioni	(33.932)	(18.893)
(9.113)	-	Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	(15.407)	-
<b>(6.612)</b>	<b>(9.657)</b>	<b>Risultato operativo / EBIT*</b>	<b>(1.434)</b>	<b>(8.824)</b>
766	2.200	Proventi finanziari netti	578	3.928
(13.896)	(9.095)	(Oneri) finanziari netti	(25.228)	(15.055)
1.269	(3)	Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	1.251	(1)
(226)	-	Storno della svalutazione di un prestito a una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	719	-
<b>(18.699)</b>	<b>(16.555)</b>	<b>Risultato ante-imposte</b>	<b>(24.114)</b>	<b>(19.952)</b>
(107)	(67)	Imposte sul reddito	(207)	(268)
<b>(18.806)</b>	<b>(16.622)</b>	<b>Perdita netta</b>	<b>(24.321)</b>	<b>(20.220)</b>
<b>(0,015)</b>	<b>(0,026)</b>	<b>Perdita per azione in US\$ <sup>(1)</sup></b>	<b>(0,020)</b>	<b>(0,031)</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO**

2° trim. 2019 NON REVISIONATO	2° trim. 2018 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2019	1° sem. 2018
(18.806)	(16.622)	Perdita del period	(24.321)	(20.220)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
(3.602)	665	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	(4.917)	3.281
(21)	(93)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(31)	99
<b>(22.429)</b>	<b>(16.050)</b>	<b>Utile/(Perdita) complessivo del periodo</b>	<b>(29.269)</b>	<b>(17.038)</b>

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società.

<sup>(1)</sup> L'utile base per azione è calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 888.723.323 nel primo semestre del 2019, a 1.134.145.595 nel secondo trimestre del 2019 e a 645.455.291 nel primo semestre e nel secondo trimestre del 2018. Nel secondo trimestre/primo semestre del 2019 e nel secondo trimestre/primo semestre del 2018 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.





## SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA INTERMEDIA CONSOLIDATA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2019	AI 31 dicembre 2018
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali	879.473	911.281
Diritto di utilizzo delle attività in <i>leasing</i>	135.701	-
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.391	3.228
Altre attività finanziarie non correnti	18.870	9.655
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>1.038.435</b>	<b>924.164</b>
Rimanenze	11.392	13.492
Crediti a breve e altre attività correnti	45.915	52.163
Altre attività finanziarie correnti	16.465	18.205
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	35.739	31.713
<b>Attività correnti</b>	<b>109.511</b>	<b>115.573</b>
Attività disponibili per la vendita	17.341	-
<b>Totale attività correnti</b>	<b>126.852</b>	<b>115.573</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>1.165.287</b>	<b>1.039.737</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	62.052	65.376
Risultati a nuovo	(56.595)	(30.270)
Sovrapprezzo azioni	368.884	316.697
Altre riserve	(20.015)	(14.460)
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>354.326</b>	<b>337.343</b>
Banche e altri finanziatori	301.425	338.622
Passività non correnti da <i>leasing</i> finanziari	332.276	165.298
Prestito a lungo termine degli azionisti	-	30.600
Altre passività finanziarie non correnti	10.668	4.998
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>644.369</b>	<b>539.518</b>
Banche e altri finanziatori	63.857	91.238
Passività correnti da <i>leasing</i> finanziari	39.567	8.369
Finanziamento a breve termine degli azionisti	-	1.280
Debiti a breve e altre passività correnti	41.293	54.013
Altre passività finanziarie correnti	11.663	7.876
Debiti per imposte correnti	91	100
<b>Passività correnti</b>	<b>156.471</b>	<b>162.876</b>
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	10.121	-
<b>Totale passività correnti</b>	<b>166.592</b>	<b>162.876</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.165.287</b>	<b>1.039.737</b>



## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2019 NON REVISIONATO	2° trim. 2018 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2019	1° sem. 2018
<b>(18.807)</b>	<b>(16.622)</b>	<b>Utile (perdita) del period</b>	<b>(24.321)</b>	<b>(20.220)</b>
8.645	9.640	Svalutazioni e ammortamenti	17.403	18.893
11.321	-	- Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	19.801	-
12.136	-	- Svalutazione	12.136	-
107	40	Imposte correnti e differite	207	241
6.408	-	- Costo dei <i>leasing</i> finanziari	10.576	-
7.260	6.789	Altri oneri (proventi) finanziari netti	14.270	11.778
(539)	106	Risultato della differenza di cambio non realizzata	(196)	(651)
(1.270)	3	Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	(1.252)	1
(841)	(14)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(948)	(251)
226	-	Perdite di valore e svalutazioni (" <i>impairment</i> ") di attività finanziarie verso parte correlata	(719)	-
(1.008)	-	Riclassificazione <i>off-hire</i> a fronte dell'ammortamento	-	-
(589)	64	Variazioni della riserva dei diritti d'opzione	(607)	132
899	-	Variazione del risultato differito dalla cessione di attività in vendita e <i>lease-back</i>	1.114	-
<b>23.948</b>	<b>(58)</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>47.464</b>	<b>9.791</b>
647	(2.168)	Variazioni delle rimanenze	2.100	(2.470)
1.980	294	Variazioni dei crediti a breve	6.248	(2.278)
(12.541)	9.923	Variazioni dei debiti a breve	(15.857)	7.861
(6.408)	-	- Pagamento della quota di interessi della passività per <i>leasing</i>	(10.576)	-
(164)	(38)	Imposte (pagate) ricevute	(217)	26
(4.248)	(7.541)	Interessi netti (pagati)	(9.132)	(12.684)
<b>3.214</b>	<b>447</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>20.030</b>	<b>942</b>
(637)	(10.909)	Acquisto di immobilizzazioni*	(31.157)	(44.032)
-	-	- Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni*	-	13.750
-	-	Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	83
6.454	31	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	6.304	62
<b>5.817</b>	<b>(10.878)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(24.853)</b>	<b>(30.137)</b>
17.907	-	- Aumento di capitale	17.907	-
(694)	(91)	Altre variazioni del patrimonio netto	(955)	(118)
(1.620)	27.000	Finanziamenti degli azionisti	-	27.000
(950)	2.317	Variazioni di altri crediti finanziari/ parte correlata**	(2.250)	1.167
4.259	(1.065)	Variazione netta di altri debiti finanziari	4.354	375
(38.920)	(23.258)	Rimborso finanziamenti bancari	(56.341)	(55.081)
-	5.833	Utilizzo finanziamenti bancari	-	30.682
26.305	-	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	63.676	27.353*
(8.803)	(1.079)	Rimborso della quota capitale di <i>leasing</i> finanziari	(17.770)	(2.132)
<b>(2.516)</b>	<b>9.657</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>8.621</b>	<b>32.146</b>



*Continua dalla pagina precedente*

<b>6.515</b>	<b>(774)</b>	<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>3.798</b>	<b>2.951</b>
12.403	16.089	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo**	15.120	12.364
18.918	15.315	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo*	18.918	15.315
35.739	32.174	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo**	35.739	32.174
(16.821)	(16.859)	Scoperti di conto a fine periodo	(16.821)	(16.859)

*Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, la relazione finanziaria del primo semestre/secondo trimestre 2019, redatta in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicata, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione intermedia del management sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.*

*Carlos Balestra di Mottola*  
Chief Financial Officer

## INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il *management* di DIS utilizza regolarmente gli indicatori alternativi di *performance* perché forniscono utili informazioni aggiuntive per gli utilizzatori del suo bilancio, indicando la *performance* dell'impresa 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, pertanto non dovrebbero essere considerati sostitutivi rispetto alle informazioni riportate nel bilancio del Gruppo. La sezione seguente riporta le definizioni date dal Gruppo agli IAP utilizzati:

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

#### **Ricavi base time charter**

Uno *standard* nel settore dei trasporti marittimi che consente 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 *time charter*, 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* e imprese collegate, delle svalutazioni 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 che gli investitori possono utilizzare 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* e 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 adatto a illustrare il contributo dei ricavi base *time charter* nella copertura dei costi fissi e variabili.

#### **ROCE (Return on capital employed)**

È un indice di redditività aziendale, che misura l'efficienza dell'utilizzo dei mezzi propri. È calcolato rapportando il risultato operativo (EBIT) al capitale impiegato, quest'ultimo definito come totale attivo al netto delle passività correnti.

#### **Investimenti lordi (CapEx)**

La spesa in conto capitale lorda, ossia la spesa per l'acquisto di immobilizzazioni nonché le spese capitalizzate in conseguenza delle manutenzioni intermedie o speciali sulle nostre navi, o degli investimenti 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 (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 tali voci di debito. 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.

#### **Impatto dell'IFRS 16**

Il principio elimina la distinzione tra *leasing* finanziario ed operativo per il locatario; tutti i *leasing* sono trattati in maniera analoga a quanto previsto nello IAS 17 per i *leasing* finanziari. I *leasing* sono "capitalizzati" mediante l'iscrizione del valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* e rilevati come un'attività in *leasing* (attività consistenti nel diritto di utilizzo o RoU) o tra le immobilizzazioni materiali. Sono escluse da questo trattamento le poste da operazioni di *leasing* di modesto valore (inferiore a US\$ 5 mila) o per le quali la durata del *leasing* è inferiore a un anno; tali poste devono essere rilevate a conto economico alla data dell'operazione. Se i pagamenti dovuti per il *leasing* sono corrisposti nel tempo, la società riconosce anche una passività finanziaria rappresentativa dell'obbligazione a corrispondere i futuri pagamenti dovuti per il *leasing*: l'effetto più significativo sarà un incremento dell'attività in *leasing* (o dell'immobilizzazione materiale) e delle passività finanziarie, con conseguenti variazioni dei principali parametri finanziari derivati dai dati patrimoniali.

Per le società con *leasing* fuori bilancio significativi, l'IFRS 16 cambia la natura delle spese relative a tali *leasing*: le spese per *leasing* operativo rilevate a quote costanti sono sostituite da una quota di ammortamento dell'attività in *leasing* (tra le spese operative) e un interesse passivo sulla passività del *leasing* (tra gli oneri finanziari).

#### **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 potenziali utili della flotta del Gruppo durante un periodo, tenendo conto della data di consegna alla Società e di riconsegna dal Gruppo delle navi appartenenti alla flotta (si veda anche la 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 di nolo). Fornisce un'indicazione dell'esposizione del Gruppo ai cambiamenti del mercato dei noli in un determinato periodo (si veda la 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* (o durante un 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*" (si veda l'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

##### **Off-hire**

Indica il periodo in cui una nave non è in grado di svolgere i servizi per i quali è immediatamente richiesta ai sensi di un contratto *time charter*. I periodi *off-hire* possono includere i giorni impiegati in riparazione, interventi di bacino (*drydock*) e ispezioni, programmati o meno. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base *time charter* tra i diversi periodi (si veda la 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 di 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 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 poiché non è influenzato dalle variazioni nella *mix* di contratti di noleggio (ossia noleggi *spot*, noleggi *time charter* e contratti di nolo) 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 (si vedano i 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 (si vedano i 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 di nolo (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 di nolo (*contract of affreightment*) (si vedano le definizioni nella presente sezione). Anche i noleggi a scafo nudo sono solitamente a tariffa fissa, ma attraverso questo tipo di contratti DIS controlla le navi piuttosto che impiegarle.

#### **Noleggio spot o noleggio a viaggio**

È un tipo di contratto mediante il quale ad un proprietario o ad un proprietario conduttore di nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene pagato il nolo per il trasporto di merci da un porto di carico a 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 (si veda la definizione nella presente sezione) viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo specificato (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 gestisce la sua nave in time charter è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.