



PRESS RELEASE

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo trimestre del 2021:

'NEL Q1'21, DIS HA MITIGATO GLI EFFETTI DEL DIFFICILE CONTESTO DI MERCATO GRAZIE ALLA SUA SOLIDA STRUTTURA FINANZIARIA E AD UNA PRUDENTE STRATEGIA COMMERCIALE: RISULTATO NETTO PARI A US\$ (9,8)M E EBITDA PARI A US\$ 14,2M NEL Q1'21 (33,1% DI MARGINE); CASH FLOW OPERATIVO POSITIVO DI US\$ 6,6M NEL Q1'21; DISPONIBILITA' LIQUIDE PARI A US\$ 56,1M ALLA FINE DEL PERIODO.'

RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2021

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 42,8 milioni (US\$ 71,4 milioni nel Q1'20)
 - Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 14,2 milioni (33,1% sul TCE) (US\$ 33,0 milioni nel Q1'20)
 - Risultato netto di US\$ (9,8) milioni (US\$ 1,5 milioni nel Q1'20)
 - Flussi di cassa da attività operative di US\$ 6,6 milioni (US\$ 25,7 milioni nel Q1'20)
 - Debito netto di US\$ 562,0 milioni (US\$ 463,5 milioni escluso IFRS16) al 31 marzo 2021 (US\$ 561,5 milioni e US\$ 465,1 milioni escluso IFRS 16 al 31 dicembre 2020)
-

Lussemburgo – 6 maggio, 2021 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: "DIS") ("la Società", "d'Amico International Shipping" 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 2021.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta: *'Nel primo trimestre del 2021, DIS ha registrato una Perdita netta di US\$ (9,8) milioni rispetto ad un Utile netto di US\$ 1,5 milioni ottenuto nello stesso periodo dello scorso anno, a causa di un contesto di mercato estremamente sfidante che ha caratterizzato la prima parte dell'anno.*

La pandemia in corso, i picchi di contagi registrati in alcune aree del mondo e le conseguenti misure di confinamento hanno notevolmente pesato sulla domanda di petrolio. In particolare, il rafforzamento delle misure di distanziamento sociale in Europa ha provocato una forte riduzione della mobilità e della domanda di carburante proprio in una delle aree di maggiore consumo a livello mondiale.

*In questo difficile contesto di mercato, DIS ha ottenuto una media spot giornaliera pari a US\$ 9.923 nel Q1 2021 rispetto a US\$ 17.354 nel Q1 2020. Ancora una volta, la nostra strategia commerciale di lungo termine, basata sul mantenimento di un'elevata percentuale di copertura a tariffa fissa, si è rivelata vincente. Il 49,5% dei giorni di impiego totali nel Q1 2021 è stato infatti fissato con contratti "time-charter" ad una media giornaliera di US\$ 15.842, permettendoci di ottenere una **media complessiva base TCE (spot e time-charter) di US\$ 12.853 al giorno nel primo trimestre dell'anno, nettamente superiore agli attuali livelli di mercato.***

Le prospettive per la parte rimanente dell'anno sembrano essere più positive, grazie soprattutto a sostegni monetari e fiscali senza precedenti che dovrebbero stimolare la ripresa dell'economia mondiale e quindi



della domanda di petrolio. Il FMI ha recentemente rivisto al rialzo le proprie previsioni di crescita del PIL mondiale per il 2021 e il 2022, al 6,0% e 4,4% rispettivamente, rilevando però notevoli incertezze e differenze tra le diverse nazioni, a causa soprattutto del diverso accesso ai vaccini. Le notizie positive da parte degli USA, il più grande consumatore mondiale di prodotti petroliferi, sul fronte dei vaccini, in aggiunta alle forti misure di stimolo fiscale, dovrebbe portare grande beneficio al nostro settore. Sulla base dell'atteso miglioramento della situazione macroeconomica, l'AIE ha recentemente rivisto al rialzo la propria previsione di crescita della domanda di petrolio per il 2021 di 0,23 milioni di barili al giorno, malgrado un primo trimestre più debole del previsto. La domanda mondiale di petrolio dovrebbe quindi crescere di 5,7 milioni di barili al giorno nel 2021, attestandosi a 96,7 milioni di barili al giorno.

L'OPEC+ ha di fatto confermato la stima di ripresa della domanda mondiale di petrolio attesa nella seconda parte dell'anno e, il primo aprile, ha annunciato un aumento della produzione di greggio di 2,1 milioni di barili al giorno suddivisa su tre mesi a partire da maggio, allo scopo di mantenere il mercato in equilibrio. In linea con questa aspettativa di ripresa, dopo un primo trimestre molto negativo, l'AIE ha previsto tra aprile e agosto 2021 una forte espansione di 6,8 milioni di barili al giorno dell'attività di raffinazione, fino a un totale pari a 82,3 milioni di barili al giorno, per soddisfare l'incremento di domanda di prodotti raffinati. Le prime indicazioni di ripresa del settore della raffinazione sono già visibili, soprattutto in Cina, USA e Medio Oriente, mentre l'Europa rimane sotto pressione, a causa delle misure di confinamento motivate da uno scenario pandemico ancora complesso.

Restano però dei dubbi in merito all'intensità della ripresa della domanda mondiale di petrolio, a causa dell'elevato numero di contagi da Covid, che ha registrato picchi in alcuni paesi europei e soprattutto in alcune nazioni molto popolate come India e Brasile. Inoltre, nei mercati emergenti, le misure di sostegno economico risultano essere molto limitate rispetto a quelle adottate dai paesi sviluppati. Rimaniamo pertanto cauti sulla parte rimanente dell'anno.

Nel medio termine, il settore delle product tanker continua ad essere caratterizzato da forti fondamentali. Oltre all'atteso incremento della domanda di greggio, ci aspettiamo un aumento del rapporto tonnellaggio-miglia per la nostra tipologia di navi. Infatti, il Covid-19 ha messo sotto forte pressione i margini di raffinazione, accelerando la chiusura delle raffinerie più vecchie e meno competitive, situate principalmente in Europa, USA, Australia e Nuova Zelanda. Queste vecchie raffinerie verranno sostituite da unità moderne e più efficienti ubicate prevalentemente in Asia e Medio Oriente, portando quindi ad un incremento della domanda tonnellaggio-miglia per le product tanker. Secondo l'AIE, la capacità globale di raffinazione aumenterà di 4,8 milioni di barili al giorno tra il 2021 e il 2026 e circa il 91% della capacità netta addizionale sarà in Asia e Medio Oriente. L'AIE stima che nel corso dei prossimi anni, l'Europa e tutte le regioni dell'emisfero sud saranno dipendenti dall'importazione di prodotti petroliferi da Stati Uniti, Russia, Medio Oriente e Cina. Dal lato dell'offerta, si stima che l'attività di costruzione di nuove navi rimarrà molto contenuta nel prossimo futuro, a causa della scarsità di capitali e di forti incertezze legate agli sviluppi tecnologici necessari per soddisfare gli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti da IMO 2030/2050.

Grazie ad una flotta estremamente moderna ed in massima parte 'Eco', ad una struttura finanziaria solida, a costi gestionali e operativi competitivi e ad una prudente strategia commerciale, DIS è stata in grado di limitare gli effetti di un mercato dei noli depresso, che ha caratterizzato il primo trimestre dell'anno. Dovremmo probabilmente essere pazienti ancora per qualche mese prima di assistere ad una vera e propria ripresa del mercato ma DIS è perfettamente attrezzata per navigare in queste acque difficili nel breve termine, guardando con ottimismo al futuro.

Desidero come sempre ringraziare i nostri azionisti per la loro fiducia e sono convinto che riusciremo a creare valore per loro nel prossimo futuro.'



Carlos Balestra di Mottola, Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping commenta:

'A causa di un mercato molto sfidante, DIS ha registrato un Risultato netto di US\$ (9,8) milioni nel Q1 2021 vs. US\$ 1,5 milioni nel Q1 2020. Abbiamo ottenuto una media spot giornaliera di US\$ 9.932 nel Q1 2021 vs. US\$ 17.354 nel Q1 2020. Grazie però alla nostra prudente strategia commerciale, siamo riusciti a mitigare gli effetti del difficile mercato spot, mantenendo una copertura del 49,5% nel trimestre ad una media giornaliera di US\$ 15.842. Questo ci ha consentito di ottenere una media complessiva base TCE (spot e time-charter) di US\$ 12.853 al giorno nel Q1 2021, notevolmente inferiore allo stesso periodo del 2020, ma nettamente superiore rispetto agli attuali livelli di mercato.

Nel Q1 2021, DIS ha ottenuto un EBITDA di US\$ 14,2 milioni vs. US\$ 33,0 milioni nel Q1 2020, generando un flusso di cassa operativo pari a US\$ 6,6 milioni, rispetto a US\$ 25,7 milioni nello stesso trimestre dello scorso anno.

*Malgrado le difficili condizioni di mercato, che hanno portato anche ad una riduzione del valore della nostra flotta rispetto alla fine dell'anno scorso, DIS ha mantenuto una struttura finanziaria solida alla fine del Q1 2021, grazie alle numerose iniziative volte a ridurre il nostro indebitamento e generare liquidità messe in atto nel corso degli ultimi anni, incluse operazioni sul debito e sul capitale e la cessione di alcune delle nostre navi più vecchie. Alla fine di marzo 2021, il **rapporto tra la Posizione finanziaria netta di DIS (escluso IFRS 16) e il valore di mercato della nostra flotta era del 68,5% e potevamo contare su disponibilità liquide pari a US\$ 56,1 milioni.***

Come già evidenziato in passato, avere una struttura finanziaria solida rappresenta un obiettivo strategico fondamentale per la nostra Azienda, perché ci consente di creare valore nel lungo termine per i nostri azionisti, permettendoci di agire sul mercato in modo anticiclico e opportunistico.

In coerenza con questi obiettivi e come precedentemente annunciato, nel mese di febbraio abbiamo esercitato un'opzione di acquisto su una delle nostre navi in leasing. Questo ha consentito a DIS di ridurre il proprio breakeven finanziario, sostituendo il precedente leasing con un finanziamento bancario ad una leva e ad un costo del debito molto più bassi.

Come previsto, stiamo affrontando un difficile contesto di mercato in questa prima parte dell'anno e riteniamo ci siano ancora numerose incertezze nel breve termine. Desidero però ribadire ancora le nostre aspettative estremamente positive nel medio termine, basate su fondamentali molto robusti sia sul lato della domanda che dell'offerta. Sono certo che la nostra solida struttura finanziaria e la nostra prudente strategia commerciale, consentiranno a DIS di superare con tranquillità le acque agitate di questi mesi e di beneficiare a pieno della ripresa di mercato, che riteniamo non essere molto lontana.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2021

Dopo i picchi raggiunti nel primo semestre e i minimi toccati nel secondo semestre del 2020, il 2021 è iniziato con un mercato altrettanto debole rispetto alla chiusura dell'esercizio precedente. La pandemia in corso e le impennate dei contagi da COVID a livello regionale, insieme alle misure di contenimento associate, hanno continuato a penalizzare significativamente la domanda di petrolio, portando l'OPEC+ a posticipare gli aumenti di produzione pianificati. Tuttavia, un risvolto positivo di questo mercato particolarmente difficile è che le scorte di greggio e di raffinati stanno continuando a diminuire rapidamente, nel caso dei raffinati essendo ritornati ai livelli appena precedenti allo scoppio della pandemia.



Sia gli Stati Uniti che la Cina stanno recuperando velocemente una sorta di normalità, con rapido miglioramento della domanda di petrolio, che in entrambi i paesi si sta avvicinando ai livelli pre-pandemici. Questa crescita nei consumi nei suddetti paesi è stata, tuttavia, adeguatamente soddisfatta dalle rispettive raffinerie domestiche, toccando in modo marginale il trasporto marittimo di raffinati. A febbraio le raffinerie del Golfo del Messico sono state esposte a temperature estremamente basse che ne hanno ridotto i volumi di produzione al 40%; nel frattempo i volumi raffinati sono saliti, ritornando all'85% del potenziale. Le esportazioni statunitensi sono state tuttavia duramente colpite dalle difficoltà attraversate dai Paesi dell'America Latina, dove il virus continua a proliferare, e dove si risente della lentezza nella diffusione dei vaccini e dell'insorgenza di nuove varianti, con importante impatto negativo sulle loro importazioni di raffinati.

Persistono inoltre timori in merito alla solidità della ripresa della domanda petrolifera, con il recente picco nel numero di casi di COVID a livello mondiale, dovuto sia all'impennata in alcuni paesi europei, che in particolare all'accelerazione del contagio in paesi popolosi come India e Brasile.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di marzo 2021 era valutata intorno a US\$ 12.500 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo *Eco* valutata ad un sovrapprezzo di circa US\$ 2.000 al giorno.

DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (9,8) milioni nel primo trimestre 2021 rispetto all'utile netto di US\$ 1,5 milioni registrato nello stesso periodo del 2020. Tale variazione negativa è attribuibile principalmente al netto indebolimento del mercato delle navi cisterna rispetto al primo trimestre del 2020.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 14,2 milioni nel terzo trimestre 2021 rispetto a US\$ 33,0 milioni nel primo trimestre 2020, mentre i flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 6,6 milioni rispetto a US\$ 25,7 milioni generati nello stesso trimestre dell'anno precedente.

In termini di risultati *spot*, DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 9.923 nel primo trimestre 2021 rispetto agli US\$ 17.354 conseguiti nel primo trimestre 2020, a causa del considerevole indebolimento del mercato rispetto allo stesso trimestre dell'esercizio precedente.

Nel contempo, **il 49,5% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2021 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.842** (primo trimestre 2020: copertura del 64,6% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.864). 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 giornaliera media complessiva di DIS (che include sia i contratti *spot*, sia i contratti *time charter*) era pari a US\$ 12.853 nel primo trimestre del 2021** rispetto a US\$ 16.391 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base *time charter*** nel primo trimestre 2021 sono stati di US\$ 42,8 milioni (US\$ 71,4 milioni nel primo trimestre 2020). L'importo totale per il primo trimestre 2020 include US\$ 3,9 milioni di "ricavi base *time charter*" generati dalle navi in gestione commerciale (nessun ricavo generato da tali contratti nel primo trimestre 2021), compensati da un importo quasi equivalente esposto nei "costi per noleggi passivi".



In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 9.923 nel primo trimestre 2021**, rispetto a US\$ 17.354 nel primo trimestre 2020. Tale variazione negativa rispetto al primo trimestre dell'esercizio precedente è attribuibile al mercato nettamente più debole.

In linea con la strategia di DIS, nel primo trimestre 2021 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta buona, assicurando una media del **49,5%** dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2020: 64,6%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.842** (primo trimestre 2020: US\$ 15.864). 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.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)²** sono stati di **US\$ 12.853 nel primo trimestre 2021** rispetto a US\$ 16.391 nel primo trimestre 2020.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2020					2021
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.
Spot	17.354	25.118	12.866	11.699	16.771	9.923
Fissa	15.864	16.236	16.038	17.866	16.429	15.842
Media	16.391	19.555	14.864	15.192	16.560	12.853

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 14,2 milioni nel primo trimestre 2021 rispetto a US\$ 33,0 milioni nello stesso trimestre dell'esercizio precedente, rispecchiando la debolezza registrata dai mercati dei noli nei primi tre mesi dell'anno in corso.

La voce **ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammontava a US\$ (16,4) milioni nel primo trimestre 2021 (US\$ (19,1) milioni nel primo trimestre 2020). L'importo per il primo trimestre 2020 includeva US\$ (1,6) milioni di svalutazione su quattro navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e su una nave 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 erano state classificate come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 31 marzo 2020, imputando la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione e il loro valore contabile a conto economico.

Il **risultato operativo (EBIT)** è stato **negativo per US\$ (2,3) milioni nel primo trimestre 2021** rispetto a US\$ 13,9 milioni nello stesso trimestre dell'anno precedente.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 0,8 milioni nel primo trimestre 2021 (US\$ 0,04 milioni nel primo trimestre 2020). L'importo del primo trimestre 2021 comprende principalmente US\$ 0,4 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,1 milioni di utili non realizzati su strumenti derivati sui noli usati per fini di copertura, US\$ 0,3 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

¹ I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 non includevano US\$ 3,9 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra era compensata da un importo quasi equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

² I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 non includevano gli importi generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto i ricavi derivanti ogni anno dal noleggio di tali navi erano compensati da un importo quasi equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (8,2) milioni nel primo trimestre 2021 rispetto a US\$ (12,3) milioni del primo trimestre 2020. L'importo del primo trimestre 2021 comprende US\$ (8,1) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,1) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS. L'importo registrato nello stesso trimestre dell'esercizio precedente comprendeva US\$ (10,0) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su *leasing* finanziari, nonché US\$ (2,3) milioni di perdite non realizzate in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS.

DIS ha registrato una **perdita ante imposte di US\$ (9,7) milioni nel primo trimestre 2021** rispetto a un utile di US\$ 1,6 milioni nel primo trimestre 2020.

Le **imposte sul reddito** ammontavano a US\$ (0,1) milioni nel primo trimestre 2021, in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente.

Visto il difficile contesto di mercato affrontato nei primi tre mesi dell'anno, DIS ha registrato una **perdita netta di US\$ (9,8) milioni nel primo trimestre 2021** rispetto a un utile netto di US\$ 1,5 nel primo trimestre 2020.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Nel **primo trimestre 2021 i flussi di cassa netti di DIS sono stati negativi per US\$ (3,0) milioni** rispetto a US\$ (5,5) milioni nel primo trimestre 2020.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati **positivi e pari a US\$ 6,6 milioni nel primo trimestre 2021**, contro US\$ 25,7 milioni nel primo trimestre 2020. Tale variazione negativa è attribuibile al considerevole indebolimento dei mercati *spot* nel primo trimestre 2021 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2021** ammontava a **US\$ 562,0 milioni** rispetto a US\$ 561,5 milioni al 31 dicembre 2020. I saldi includono anche la passività derivante dall'applicazione dell'IFRS 16, pari a US\$ 98,5 milioni alla fine di marzo 2021 rispetto a US\$ 96,4 milioni alla fine del 2020. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 68,5% al 31 marzo 2021 rispetto al 65,9% al 31 dicembre 2020, al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel primo trimestre 2021 sono stati:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Programma di riacquisto eseguito: il 14 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 5 gennaio e il 13 gennaio 2021, 1.543.118 azioni proprie (corrispondenti allo 0,124% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa



Italiana S.p.A. ad un prezzo medio per azione di 0,0949 euro, per un corrispettivo complessivo di 146.469,26 euro.

Il 25 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 14 gennaio e il 22 gennaio 2021, 1.305.897 azioni proprie (corrispondenti allo 0,105% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. ad un prezzo medio per azione di 0,0936 euro, per un corrispettivo complessivo di 122.217,85 euro. Alla data del 22 gennaio 2021, d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 18.326.911 azioni proprie, corrispondenti allo 1,48% del capitale sociale.

Le operazioni sono state eseguite e coordinate da un intermediario indipendente debitamente incaricato a tal fine, Equita SIM S.p.A., in conformità con quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 13 novembre 2019 e nel rispetto dell'autorizzazione conferita dall'Assemblea degli Azionisti della Società in data 20 aprile 2016 (come ricordato per mezzo di un comunicato stampa rilasciato il 13 novembre 2019).

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Acquisto di navi:** a febbraio 2021, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T High Priority, una nave cisterna MR da 46.847 Tpl (Dwt) costruita nel 2005 da Nakai Zosen (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 9,7 milioni. La Nave era stata venduta e ripresa in *leasing* da d'Amico Tankers nel 2017, per un periodo di 5 anni, con opzioni di acquisto a decorrere dal 2° anniversario e un obbligo di acquisto alla fine del 5° anno.
- **Flotta impiegata a noleggio:** a gennaio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su due delle sue navi LR1 per un periodo di 9-18 mesi a decorrere da gennaio 2021.

Nel mese di febbraio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi *handysize* ad un'importante compagnia petrolifera per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da marzo 2021.

Nel mese di marzo 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi *handysize* per 12 mesi a partire da fine maggio 2021.

- **Flotta in "noleggio passivo":** si sono conclusi i contratti di noleggio sulla M/T SW Southport I e sulla M/T SW Tropez I, due navi MR costruite nel 2004 e riconsegnate ai proprietari rispettivamente nei mesi di gennaio e febbraio 2021.

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

Con riferimento alla gestione del bonus relativo alla conclusione del primo ciclo (vesting period 2019-2020) del Piano di Incentivazione Variabile di Medio-Lungo Termine adottato dalla Società, (di seguito il



Piano LTI), avendo DIS raggiunto gli obiettivi prefissati, verrà riconosciuta ai Beneficiari del Piano la relativa quota "cash" insieme alla consuntivazione della restante parte in azioni, la cui attribuzione sarà differita in due anni e in due tranches con prima assegnazione nell'anno 2022, secondo quanto previsto dal Documento Informativo del Piano (pubblicato nella sezione Corporate Governance del sito web di DIS, nell'area dedicata alle remunerazioni).

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di aprile 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi *handysize* ad un'agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per ulteriori 12 mesi, a partire da fine aprile 2021.

Il profilo delle navi controllate da d'Amico International Shipping è riepilogato di seguito.

	Al 31 marzo 2021				Al 6 maggio 2021			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	9,0	6,0	20,0	5,0	9,0	6,0	20,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	7,0	0,0	8,0	1,0	7,0	0,0	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0
Nolo a breve termine	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0
Totale	6,0	26,0	6,0	38,0	6,0	26,0	6,0	38,0

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nel World Economic Outlook (WEO) di aprile, il Fondo Monetario Internazionale (FMI) prevede per l'anno 2021 una crescita globale del 6,0%, che si ridurrà al 4,4% nel 2022. Le proiezioni per il 2021 e il 2022 sono più solide di quanto prospettato nella relazione di ottobre 2020. La revisione al rialzo riflette il sostegno fiscale supplementare in alcune grandi economie, l'attesa ripresa nel secondo semestre del 2021, favorita dai vaccini, ed un progressivo adattamento dell'attività economica alla mobilità ridotta. Tali previsioni sono permeate dell'elevata incertezza riguardante l'andamento della pandemia, l'efficacia delle misure temporanee adottate per sostenere l'economia fino alla normalizzazione favorita dai vaccini, e l'evoluzione delle condizioni finanziarie.

Per quanto concerne la pandemia, nuove varianti del virus hanno favorito l'accelerazione complessiva dei contagi, che ora si avvicinano al picco storico, anche se la crescente copertura vaccinale migliora le aspettative. La ripresa economica vede un'evoluzione divergente in diversi paesi e settori, che rispecchia differenze negli effetti collaterali dalla pandemia e nelle politiche di sostegno economico. Le prospettive dipendono dal risultato della battaglia tra virus e vaccini, nonché dall'efficacia delle politiche economiche adottate in questo periodo di elevata incertezza.

Secondo la relazione di aprile dell'AIE, si prevede che il consumo petrolifero globale aumenti da 96,7 milioni di barili al giorno nel primo trimestre 2021 a 99,5 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre 2021. Questo potrebbe causare un considerevole calo delle scorte di petrolio – già diminuite significativamente, con le scorte di raffinati che sono già praticamente in linea con la loro media quinquennale –, stimolando un graduale aumento della produzione dell'OPEC+, che dovrebbe superare



l'espansione di 2,15 milioni di barili al giorno a cui si è già impegnata. Inoltre, l'AIE prevede che i volumi di raffinazione globale si attestino in media a 81,4 milioni di barili al giorno nel secondo semestre 2021, con un aumento di 4,7 milioni di barili al giorno (+6,1%) rispetto alla media del primo semestre.

ALTRE DELIBERE

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la conferma di Paolo d'Amico alla carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione e Amministratore Delegato, con l'incarico di Responsabile del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (Chief Risk Officer) e di Antonio Carlos Balestra di Mottola alla carica di consigliere delegato per Amministrazione Finanza e Controllo (Chief Financial Officer) individuandolo come preposto alla redazione dei documenti contabili. Il Consiglio di Amministrazione della Società ha inoltre accertato l'effettiva sussistenza dei requisiti di indipendenza in capo ai seguenti consiglieri di amministrazione non esecutivi, il cui mandato è stato deliberato dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 20 aprile 2021 per il termine di un triennio: Tom Loesch, Marcel C. Saucy and Monique I. A. Maller. La sussistenza dei requisiti è stata valutata con riferimento all'articolo 2 del Codice di Autodisciplina 2020 emanato da Borsa Italiana S.p.A. nonché alle soglie di rilevanza definite dalla delibera del Consiglio di Amministrazione dell'11 marzo 2021, per valutare la significatività delle situazioni di cui alle lettere c) e d) della raccomandazione 7 del citato articolo 2. Inoltre, il Consiglio di Amministrazione ha deciso di attribuire a Marcel C. Saucy il ruolo di "Lead Independent Director". Gli amministratori indipendenti Tom Loesch, Marcel C. Saucy and Monique I. A. Maller sono stati tutti nominati membri sia del Comitato Controllo e Rischi che del Comitato Nomine e Remunerazione. La presidenza del Comitato Controllo e Rischi è stata attribuita a Monique I. A. Maller mentre quella del Comitato Nomine e Remunerazione a Tom Loesch. Sulla base delle notifiche di Internal Dealing ad oggi ricevute dalla Società si conferma che le percentuali di partecipazione diretta e indiretta nel capitale della DIS dei consiglieri di amministrazione di nuova nomina è rimasta invariata rispetto a quanto comunicato dalla Società in data 20 Aprile 2021. Informazioni più dettagliate nonché i curriculum vitae dei consiglieri di amministrazione possono essere reperiti nella sezione Corporate Governance del sito web della Società (<https://it.damicointernationalshipping.com/corporate-governance/>).

Il resoconto intermedio di gestione della società al 31 marzo 2021, 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



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

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 75.000 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, Monte Carlo, Stamford e Singapore). La Società è quotata alla Borsa di Milano (ticker symbol 'DIS.MI').

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@capitallink.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

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

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com

Antonio Buoizzi

Tel.: +39 320.0624418

E-Mail: antonio.buoizzi@havaspr.com



CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2021	1° trim. 2020
Ricavi	59.121	94.355
Costi diretti di viaggio	(16.365)	(22.941)
Ricavi base <i>time charter</i>*	42.756	71.414
Costi per noleggi passivi	(259)	(6.955)
Altri costi operativi diretti	(24.477)	(27.650)
Costi generali ed amministrativi	(3.340)	(3.272)
Utile dalla vendita di navi	(528)	(553)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	14.152	32.984
Ammortamenti e svalutazioni	(16.428)	(19.091)
Risultato operativo lordo / EBIT*	(2.276)	13.893
Proventi finanziari netti	773	41
(Oneri) finanziari netti	(8.194)	(12.321)
Utile / (perdita) ante imposte	(9.697)	1.613
Imposte sul reddito	(71)	(96)
Utile / (perdita) netto	(9.768)	1.517
Utile / (perdita) base per azione ⁽³⁾	US\$ (0,008)	US\$ 0,001

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2021	1° trim. 2020
Utile / (perdita) del periodo	(9.768)	1.517
<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>)	1.114	(4.151)
Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(29)	(84)
Utile/(Perdita) complessivo del periodo	(8.683)	(2.718)
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		
Utile / (perdita) base per azione	US\$ (0,007)	US\$ (0,002)

³ L'utile / (perdita) base per azione è stato calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.223.144.312 nel primo trimestre del 2021 e 1.230.890.447 nel primo trimestre del 2020. Nel primo trimestre del 2021 e nel primo trimestre del 2020 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.



SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2021	AI 31 dicembre 2020
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	895.610	901.765
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.312	4.312
Altre attività finanziarie non correnti	11.305	12.110
Totale attività non correnti	911.227	918.187
Rimanenze	9.847	8.885
Crediti a breve ed altre attività correnti	36.036	38.722
Altre attività finanziarie correnti	4.179	4.725
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	56.055	62.071
Totale attività correnti	106.117	114.403
TOTALE ATTIVITÀ	1.017.344	1.032.590
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Perdite portate a nuovo	(53.075)	(43.307)
Sovrapprezzo azioni	368.853	368.853
Altre riserve	(21.116)	(21.865)
Patrimonio netto totale	356.715	365.734
Banche ed altri finanziatori	258.946	263.089
Passività non correnti da <i>leasing</i>	270.794	269.941
Altre passività finanziarie non correnti	4.662	6.352
Totale passività non correnti	534.402	539.382
Banche ed altri finanziatori	55.135	46.523
Passività correnti da <i>leasing</i>	32.799	43.411
Debiti a breve ed altre passività correnti	27.061	26.367
Altre passività finanziarie correnti	11.190	11.133
Debiti per imposte correnti	42	40
Totale passività correnti	126.227	127.474
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.017.344	1.032.590

The manager responsible for preparing the company's financial reports, Mr Carlos Balestra di Mottola, in his capacity of Chief Financial Officer of d'Amico International Shipping SA (the "Company"), declares that the accounting information contained in this document corresponds to the results documented in the books, accounting and other records of the Company.

Carlos Balestra di Mottola
Chief Financial Officer



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2021	1° trim. 2020
Utile / (perdita) del periodo	(9.768)	1.517
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	16.428	17.509
Svalutazione	-	1.582
Imposte correnti e differite	71	96
Costo netto dei <i>leasing</i>	4.588	5.137
Altri oneri (proventi) finanziari netti	2.833	7.143
Variazione del risultato differito dei ricavi da vendita di immobilizzazioni	528	553
Altre variazioni che non implicano flussi di cassa	(29)	(180)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	14.651	33.357
Variazioni delle rimanenze	(961)	(366)
Variazioni dei crediti a breve	(505)	(10)
Variazioni dei debiti a breve	683	1.642
Imposte pagate	(69)	(182)
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i>	(4.588)	(5.135)
Interessi netti (pagati)	(2.603)	(3.628)
Flussi di cassa netti da attività operative	6.608	25.678
Acquisto di immobilizzazioni	(1.969)	(1.765)
Afflussi differiti dalla vendita di immobilizzazioni	3.200	-
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	473
Flussi di cassa netti da attività di investimento	1.231	(1.292)
Azioni proprie	(336)	-
Altre variazioni del patrimonio netto	-	(422)
Finanziamenti degli azionisti	-	(5.000)
Variazioni di altri crediti finanziari	474	610
Variazioni nette di altri debiti finanziari/ parte correlata	-	(1.746)
Rimborso finanziamenti bancari	(6.578)	(13.677)
Utilizzo finanziamenti bancari	13.756	-
Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(18.129)	(9.654)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(10.813)	(29.889)
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(2.974)	(5.503)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	45.294	17.517
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	42.320	12.014
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	56.055	32.406
Scoperti di conto a fine periodo	(13.735)	(20.392)

ALTERNATIVE PERFORMANCE MEASURES (APM)

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 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 da *joint venture* ed 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 ed 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* ed imprese collegate. Equivale all'utile operativo netto ed 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 ad 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 a elevata intensità di capitale).

Indebitamento netto



Comprende i finanziamenti bancari ed altre passività finanziarie, al netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e delle attività finanziarie liquide o degli investimenti a breve termine disponibili 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 ad 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 (noleggio passivo) 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*) ed 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 nel *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 ed 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 ad 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).