

d'Amico International Shipping S.A.

Relazione Annuale 2020

RELAZIONE ANNUALE 2020 BILANCIO D'ESERCIZIO E CONSOLIDATO

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2020

d'Amico International Shipping S.A. Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal RCS B124790 Capitale sociale al 31 dicembre 2020 US\$ 62.052.650,30

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

Contenuti

LETTERA AGLI AZIONISTI ———————————————————————————————————	4
ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO —————	7
DATI DI SINTESI —	8
INFORMAZIONI DI NATURA NON FINANZIARIA —————	9
Struttura del gruppo Corporate governance e assetto proprietario Responsabilità Sociale d'Impresa (RSI) Responsabilità ambientale: principali rischi, politiche e risultati di salute,	10 15 21
sicurezza, qualità e ambiente (HSQE) Altri rischi Informazioni per gli azionisti	23 35 40
Indicatori Alternativi di Performance (IAP) Risultati trimestrali	42 55
Eventi significativi verificatisi nell'esercizio Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione	57 62
GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO ————————————————————————————————————	68
Conto economico consolidato Conto economico consolidato complessivo Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata Rendiconto finanziario consolidato Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato Note	69 69 70 71 72 73
d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO ————	126
Resoconto di gestione d'Amico International Shipping S.A. Bilancio e nota integrativa	127 138
RELAZIONI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	160

LETTERA AGLI AZIONISTI

Gentili Azionisti,

Ho il piacere di presentarvi la Relazione Annuale di d'Amico International Shipping. Nel 2020, DIS ha conseguito un Utile netto di US\$ 16,6 milioni rispetto ad una Perdita netta di US\$ (27,5) milioni ottenuta nel 2019. Escludendo alcune poste non ricorrenti da entrambi gli esercizi, DIS avrebbe registrato un Risultato netto di US\$ 22,5 milioni nel 2020 vs. US\$ (7,7) milioni nel 2019, pari ad un incremento di US\$ 30,2 milioni anno su anno.

Sono particolarmente orgoglioso del risultato profittevole ottenuto da DIS nel 2020, malgrado il difficile contesto di mercato che ha caratterizzato soprattutto la seconda metà dell'anno. Il raggiungimento di questi risultati è stato possibile grazie al forte lavoro di squadra e ai sacrifici personali compiuti da molti dei nostri dipendenti e soprattutto dal nostro personale navigante, al quale va un ringraziamento particolare per il loro prezioso contributo, malgrado la crisi derivante dalla difficoltà ad effettuare cambi equipaggio, che ha dovuto fronteggiare la nostra industria.

L'insorgenza del COVID-19 ha inizialmente generato un effetto positivo sui noli marittimi, che hanno raggiunto livelli record. Infatti, il brusco crollo della domanda di petrolio, unita all'incremento della produzione da parte soprattutto di Arabia Saudita e Russia, ha portato la curva dei prezzi futuri del petrolio in 'contango', stimolando un incremento delle scorte mondiali di materia prima. Lo stoccaggio di petrolio a terra ha aggiunto rapidamente la piena capacità e quantità sempre maggiori di crudo e raffinati hanno cominciato ad essere stoccati a bordo di petroliere, riducendo bruscamente l'offerta di tonnellaggio. A seguito però dei forti tagli alla produzione da parte dell'Opec+, entrati in vigore da maggio, i noli spot delle petroliere hanno subito una brusca correzione, dovendo il mercato assorbire l'eccesso di scorte creatosi nei mesi precedenti, con una graduale riduzione delle giacenze di petrolio a bordo delle navi.

DIS ha realizzato una media *spot* giornaliera pari a US\$ 16.771 nel 2020 vs. US\$ 13.683 ottenuti nel 2019 (+22,6% e +US\$ 3.088/giorno). Nella seconda metà del 2020, la nostra strategia commerciale di lungo termine di mantenere un'alta percentuale di copertura con contratti a tariffa fissa, si è rivelata assolutamente vincente. Infatti, nel secondo trimestre dell'anno, realizzando che il forte mercato dei noli di quei mesi non era sostenibile, abbiamo deciso di adottare un approccio realistico, incrementando a livelli profittevoli, la nostra copertura base *time-charter*. Nel 2020, il 61,9% dei giorni di impiego di DIS sono stati coperti con contratti '*time-charter*' ad una media giornaliera di US\$ 16.429 (2019: 51,6% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 14.760). Abbiamo pertanto raggiunto una media totale TCE (*spot* e *time-charter*) di US\$ 16.560 nel 2020, rispetto agli US\$ 14.239 ottenuti nel 2019 (+16,3% anno-su-anno).

L'EBITDA di DIS è stato pari a US\$ 127,3 milioni nel 2020 vs. US\$ 104,2 milioni raggiunti l'anno precedente. Questo si è riflesso chiaramente anche nella forte generazione di cassa da attività operative, pari a US\$ 84,1 milioni nel 2020 rispetto a US\$ 59,3 milioni nel 2019.

Nel corso dell'anno, abbiamo continuato a perseguire il nostro obiettivo di rafforzamento della nostra struttura finanziaria, poiché riteniamo che questo ci consentirà di creare valore nel lungo termine per i nostri azionisti, consentendo alla nostra società di agire in modo anticiclico ed in maniera opportunistica sul mercato. Alla fine del 2020, il rapporto tra la Posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta di DIS era pari al 65,9% e potevamo contare su disponibilità liquide pari a US\$ 62,1 milioni vs. US\$ 33,6 milioni alla fine del 2019. Nel 2020, DIS ha generato circa US\$ 43,4 milioni di cassa netta dalla vendita di alcune delle sue navi più vecchie. Oltre a migliorare la nostra posizione di liquidità, la cessione di queste navi ci consente ad oggi di poter operare principalmente una flotta 'Eco' e tra le più moderne del mercato.

Secondo Clarksons, nel 2020 la stima della domanda di petrolio è calata del 8,8% anno-su-anno, attestandosi a 91,4 milioni di barili al giorno. Nel 2021, l'AIE stima che la domanda di petrolio crescerà del 6,0% anno-su-anno, grazie alla graduale diffusione dei vaccini in tutto il mondo, che porterà ad un allentamento delle restrizioni legate al COVID-19. L'emergere di diverse nuove varianti del virus pone però un rischio significativo alla ripresa della domanda di petrolio nel 2021. Malgrado lo stoccaggio a bordo di navi sia stato in larga parte riassorbito, riteniamo che una piena ripresa del mercato non sia ancora imminente. Una condizione essenziale per una ripresa del mercato, è una forte crescita della domanda di petrolio, che stimoli un incremento dell'offerta di greggio e di conseguenza della produzione delle raffinerie. Rimaniamo pertanto cauti sulla prima parte del 2021.

Siamo invece estremamente positivi sulle prospettive di lungo termine della nostra industria, che gode di fondamentali molto solidi. L'attesa ripresa dell'economia mondiale in uno scenario post-pandemico, grazie anche agli imponenti stimoli fiscali previsti dalle maggiori economie del pianeta, dovrebbe portare ad un incremento della domanda di petrolio, beneficiando quindi anche il mercato delle product tanker. Il Covid-19 ha inoltre messo sotto forte pressione le raffinerie, riducendo drasticamente i margini di raffinazione. Questo ha sicuramente accelerato il processo di chiusura delle raffinerie più vecchie e meno competitive, presenti soprattutto in Europa, USA, Australia e Nuova Zelanda. Dall'inizio della pandemia ad oggi, è stata già confermata la chiusura o la conversione di circa 1,9 milioni di barili al giorno di capacità di raffinazione, di cui circa il 60% è previsto avvenga nel 2021, mentre circa 0,6 milioni di barili al giorno di ulteriore capacità produttiva sono a rischio ed in questo momento oggetto di analisi. Queste raffinerie verranno di fatto sostituite da impianti più moderni ed efficienti principalmente in Asia ed in Medio Oriente, generando quindi un notevole incremento della domanda 'tonnellate-miglia' per le product tanker. Secondo l'AIE, la capacità di raffinazione mondiale aumenterà di 6,1 milioni di barili al giorno nel periodo 2020-2024, ed il 76% di questo incremento avverrà in Asia ed in Medio Oriente.

Sul lato dell'offerta, la crescita della flotta mondiale è prevista essere molto contenuta, almeno per i prossimi due anni. Infatti, gli ordini per nuove costruzioni sono a livelli storicamente bassi, grazie principalmente alla scarsa disponibilità di capitali e a forti incertezze in merito agli sviluppi tecnologici necessari a rispettare gli obiettivi di riduzione delle emissioni previste da IMO 2030/2050. Nuove regolamentazioni ambientali ed avanzamenti tecnologici dovrebbero anche favorire un incremento delle demolizioni delle navi più vecchie, fenomeno che è stato minimo nel 2020 dal momento che la maggior parte dei cantieri di demolizione sono rimasti chiusi per la maggior parte dell'anno.

Ritengo che oggi DIS sia ben posizionata per fronteggiare una debolezza di breve-termine del mercato e per beneficiare a pieno di una futura ripresa:

- i) DIS opera una flotta di product tanker estremamente moderna ed efficiente (l'età media della flotta di DIS di proprietà e a noleggio a scafo nudo è pari a 6,4 anni, rispetto ad una media dell'industria pari a 12,0 anni per le MR e a 11,6 anni per le LR1, secondo Clarksons). Nel 2019, abbiamo completato il nostro piano di investimenti di US\$ 755 milioni in nuove costruzioni 'eco' e ad oggi non abbiamo ulteriori impegni per investimenti (escluse le manutenzioni);
- ii) DIS è oggi una società finanziariamente solida. Negli ultimi tre anni ci siamo focalizzati sul rafforzamento della nostra struttura finanziaria e attraverso la cessione di navi, unita ad operazioni sul capitale e sul debito, abbiamo progressivamente migliorato la nostra posizione di liquidità e gestito con attenzione la nostra leva finanziaria, riducendola ove possibile;

- iii) DIS ha una struttura di costi estremamente competitiva. Grazie ad investimenti in tecnologia, al rinnovamento della nostra flotta e a miglioramenti ai nostri processi, siamo riusciti a ridurre i nostri costi, garantendo sempre la stessa eccellenza a livello operativo e tecnico che ci è richiesta dai nostri clienti, anche attraverso un focus costante su temi di ESG sia a bordo che a terra;
- iv) DIS ha adottato una strategia commerciale vincente, che può oggi contare su una buona copertura per fronteggiare l'attesa debolezza di mercato nel breve termine, pur mantenendo una significativa esposizione rispetto alla ripresa dei noli nel lungo termine.

Per tutte queste ragioni, DIS è estremamente ben posizionata per il futuro e siamo certi che riusciremo a creare valore per i nostri azionisti negli anni a venire. A nome del Consiglio di Amministrazione, desidero ringraziare i nostri Azionisti, i nostri Finanziatori e tutti i nostri Stakeholders per il loro sostegno e la loro fiducia.



Paolo d'Amico, Presidente del Consiglio di Amministrazione e Amministratore Delegato

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

Consiglio di Amministrazione

Presidente e Amministratore Delegato Paolo d'Amico

Amministratori

Carlos Balestra di Mottola, Direttore Finanziario Cesare d'Amico Massimo Castrogiovanni Stas Andrzej Jozwiak John Joseph Danilovich

Società di Revisione

MOORE Audit S.A.

DATI DI SINTESI

Dati finanziari

US\$ migliaia	2020	2019
Ricavi base time charter (TCE)*	257.776	258.332
Risultato operativo lordo / EBITDA*	127.268	104.226
margine sul TCE in %	49,37%	40,35%
Risultato operativo / EBIT*	55.523	15.025
margine sul TCE in %	21,54%	5,82%
Utile / (perdita) netto	16.556	(27.527)
margine sul TCE in %	6,42%	(10,66)%
Utile / (perdita) netto rettificato**	22.491	(7.699)
Utile / (perdita) per azione (US\$)	0,013	(0,026)
Flussi di cassa operativi	84.128	59.274
Investimenti lordi (CapEx)*	(12.019)	(65.231)
	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Totale attività	1.032.590	1.132.049
Indebitamento finanziario netto*	561.543	682.810
Patrimonio netto	365.734	352.465

^{*}Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 42;

Altri dati operativi*

	2020	2019
Dati operativi giornalieri Ricavi base time charter* per giorno di utilizzo (US\$)¹	16.560	14.239
Sviluppo della flotta Numero medio di navi	43,2	48,8
Di proprietà e a scafo nudo	22,2	23,4
A noleggio	9,0	8,6
A noleggio	11,9	16,8
Numero medio di navi in gestione commerciale	0.9	2.0
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili (%)	3.9%	1.8%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%)	61.9%	51.6%

^{*}Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 42

^{**} Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16 – si veda anche la sintesi dei risultati finanziari per il quarto trimestre e l'intero 2020.

¹ Tale valore rappresenta i ricavi base time charter per le navi impiegate sul mercato spot e per navi impiegate con contratti time charter, al netto delle commissioni. Si rimanda agli Indicatori alternativi di performance riportati di seguito nella presente relazione. Tale dato non include i Ricavi base time charter (TCE) generati dalle "navi in gestione commerciale", che trasferisce ai rispettivi proprietari delle navi, al netto della deduzione di una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.

² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (off-hire days) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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

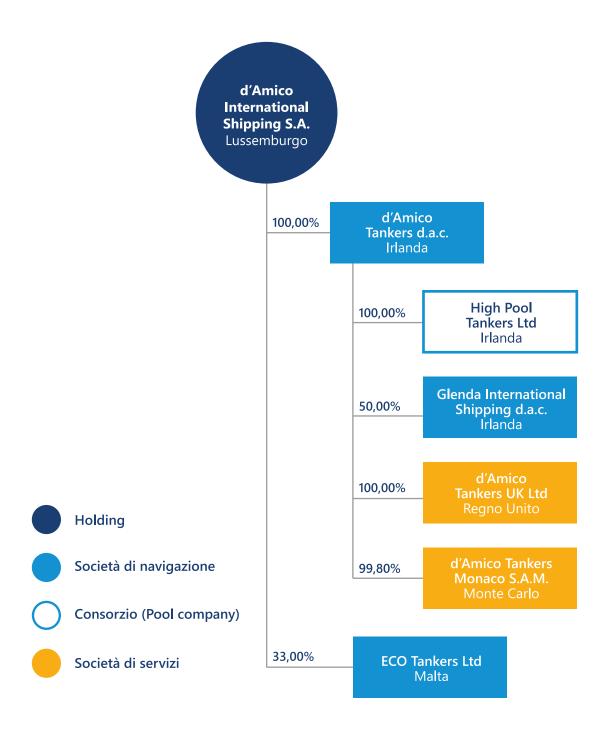
INFORMAZIONI DI NATURA NON FINANZIARIA

Le informazioni di carattere non finanziario e le informazioni sulla diversità sono redatte su base obbligatoria, seguendo le indicazioni di cui alla direttiva 2014/95/UE e successive integrazioni (2019/C 209/01).



STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 31 dicembre 2020:



al 31 Dicembre 2020

Eco Tankers Limited sta affrontando una liquidazione volontaria.

Gruppo d'Amico International Shipping

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo, d'Amico International Shipping o la Società) è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo, appartenente al Gruppo d'Amico (d'Amico), fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) una flotta di 40,0 navi al 31 dicembre 2020, di cui 28,0 navi di proprietà ed a scafo nudo (con obbligo di acquisto) con un'età media di circa 6,4 anni, rispetto ad un'età media di settore di 12,0 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 11,6 anni per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere ed agenzie commerciali di intermediazione. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche ed agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 dicembre 2020 il 77,5% delle navi della flotta controllata di d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

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

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

La qualità della flotta di DIS viene preservata attraverso programmi di manutenzione pianificata, mirando al rispetto di rigorosi *standard* sulle navi di proprietà e prendendo a noleggio navi da proprietari che garantiscono elevati *standard* qualitativi.

Presenza globale di DIS

DIS è presente a Lussemburgo, Dublino (Irlanda), Londra (Regno Unito), Monte Carlo (Monaco), Singapore e Stamford, CT (USA). Queste sedi sono ubicate nei principali centri marittimi di tutto il mondo. DIS ritiene che la sua presenza internazionale consenta di soddisfare le esigenze dei clienti internazionali in diverse aree geografiche e, al contempo, gli uffici rafforzano la riconoscibilità del Gruppo e del suo marchio a livello mondiale. Inoltre, grazie ai diversi orari di apertura delle sedi ubicate in diversi fusi orari, DIS può monitorare continuamente le proprie attività e di fornire assistenza ai suoi clienti.

Al 31 dicembre 2020 il Gruppo impiegava l'equivalente di 600 dipendenti come personale marittimo e 24 dipendenti come personale di terra.

Flotta

Al 31 dicembre 2020, DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 40,0 navi cisterna (31 dicembre 2019: 46,5 navi cisterna e 3 navi aggiuntive in gestione commerciale). Le navi cisterna di DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

Dal 2012 DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, l'ultima delle quali è stata consegnata a ottobre 2019. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alla legislazione ambientale recente. Possono pertanto soddisfare gli elevati *standard* richiesti dai principali clienti petroliferi del Gruppo, oltre a essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

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

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 31 dicembre 2020.

Flotta LR1

Nome della nave	Tpl(Dwt)	Anno di costruzione		
Di proprietà				
Cielo di Londra	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-

Flotta MR

Nome della nave	Tpl(Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese ⁴	Classe IMO
Di proprietà				
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Melissa ⁵	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Meryl ⁶	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Melody ⁷	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDA Melanie ⁸	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

⁴ Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam) fa riferimento a navi ordinate a Hyundai Mipo e costruite presso il suo cantiere di Vinashin (Vietnam).

⁵ Nave di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%) e noleggiate a d'Amico Tankers d.a.c.

⁶ Nave di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%).

⁷ Nave di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%).

⁸ Nave di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%) e noleggiate a d'Amico Tankers d.a.c..

Nome della nave	Tpl(Dwt)	Anno di costruzione	di ione Costruttore, paese ⁴	
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
High Trust	— 49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
Navi noleggiate a lungo termine con opzioni				
High Leader		2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Explorer	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Adventurer	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Navi noleggiate a lungo termine senza	opzione			
Green Planet	 50.843	2014	Daesun Shipbuilding, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	
High SD Yihe	48.700	2005	Imabari, Giappone	
Navi noleggiate a	_			
SW Southport I	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
SW Tropez	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Flotta handysize				
Di proprietà	_			
Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	

Impiego della flotta e partnership

Al 31 dicembre 2020, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 40,0 navi: 6 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 13 MR (navi a "Medio Raggio") e 4 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 15 MR e 2 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*. Alcune di queste navi di DIS sono impiegate tramite le sue *joint venture* GLENDA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 50%. Al 31 dicembre 2020, la JV possedeva 4 navi MR costruite tra febbraio 2010 e febbraio 2011, due delle quali fornite in *time-charter* a d'Amico Tankers d.a.c. e due al Gruppo Glencore.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, *leader* mondiale nel trasporto marittimo con oltre 70 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 31 dicembre 2020, il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 40,0 erano parte della flotta di DIS, operanti nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico che gli fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità ed ambientali per le navi di DIS.

Il settore delle navi cisterna

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

Nell'ambito di questo settore, d'Amico International Shipping opera principalmente nel segmento a Medio Raggio (MR), che include navi di tonnellaggio compreso tra 25.000 e 55.000 Tpl (Dwt). Questa specifica dimensione fornisce la massima flessibilità in termini di rotte commerciali e accesso ai porti. Inoltre, a fine esercizio 2020 DIS aveva sei navi a "Lungo Raggio 1" (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)), navi che hanno ancora un certo grado di flessibilità e apportano migliori economie di scala su viaggi più lunghi.

Classe della nave cisterna Tpl (Dwt)	Breve raggio (SR) 10.000 – 25.000	Medio raggio (MR) 25.000 – 55.000	Lungo raggio (LR) 55.000 – 120.000
Caratteristiche	ne Opera su mercati regionali Accesso a un maggior numero di porti rispetto a navi di lungo raggio		Migliori economie di scala peri viaggi a lungo raggio
	Incentrato principalmente sulla distribuzione	Migliori economie di scala su distanze medie e lunghe rispetto alle navi SR	
Viaggi	Solo brevi	Brevi e lunghi	Brevi e lunghi
Flessibilità	Alta	Alta	Media (LR1) / Bassa (LR2)
Viaggi di Arbitraggio	No	Sì	Sì
% della flotta complessiva ⁹	18,7%	42,7%	38,7%

⁹ Fonte: Clarksons Research, al 1º gennaio 2021. La percentuale delle navi cisterna totali (5.522 navi) esclude le navi con cisterne in acciaio inossidabile.

CORPORATE GOVERNANCE E ASSETTO PROPRIETARIO

L'organizzazione e il governo della Società sono conformi alle leggi e alle normative in materia societaria applicabili in Lussemburgo e non è tenuta al rispetto del regime di *corporate governance* della Borsa di Lussemburgo. Per quanto possibile, comunque, la Società rispetta le raccomandazioni del Codice di autodisciplina di Borsa Italiana (consultabile sul sito *web* di Borsa Italiana all'indirizzo <u>www.borsaitaliana.it</u>), essendo tenuta, tuttavia, ad attenersi ad alcune di tali raccomandazioni in modo da rimanere quotata nel segmento STAR di Borsa Italiana (MTA). Essendo inoltre costituita in Lussemburgo e quotata sulla Borsa Italiana, la Società è soggetta agli obblighi di trasparenza stabiliti dai regolamenti europei direttamente applicabili di volta in volta, dalla legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008, e successive modifiche, nonché a quelli previsti dalle leggi e normative italiane in vigore nello specifico momento.

Conformemente all'articolo 123-bis del D.lgs. 58/98 e in linea con le raccomandazioni del Codice di autodisciplina di Borsa Italiana, la Società fornisce un'informativa completa del proprio assetto proprietario e del sistema di governo societario al 31 dicembre 2020 nella Relazione sulla *Corporate Governance* e sull'assetto proprietario 2020 (la "Relazione"). Un paragrafo specifico della Relazione è dedicato alla legislazione applicabile alla Società in materia di offerte pubbliche di acquisto che include, *inter alia*, tutte le informazioni richieste dall'articolo 11 della legge lussemburghese del 19 maggio 2006, e successive modifiche e/o integrazioni, che recepisce la direttiva 2004/25/CE del 21 aprile 2004 concernente le offerte pubbliche di acquisto (la "Legge sulle acquisizioni")¹⁰. La relazione è liberamente consultabile presso la sede legale della Società e sul suo sito *web* (www.damicointernationalshipping.com) nella sezione *Corporate Governance*, che contiene altri documenti concernenti il Sistema di *Corporate Governance* della Società. È inoltre depositata presso Borsa Italiana S.p.A. e, tramite il sistema eMarket SDIR e eMarket STORAGE, presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) e la Société de la Bourse de Luxembourg S.A., in veste di Meccanismo ufficialmente nominato (OAM) per l'archiviazione centralizzata delle informazioni regolamentate.

ETICA E INTEGRITÀ

DIS da sempre riconosce l'importanza di condurre trattative di *business* e professionali, a diversi livelli organizzativi, con integrità e trasparenza, agendo in maniera professionale, equa e onesta, consapevole che tali qualità dimostrino un forte senso di responsabilità sociale. La politica anticorruzione implementata da DIS si propone infatti di prevenire qualsiasi forma di corruzione, promuovendo un approccio di "tolleranza zero", anche nei confronti di qualsiasi forma di corruzione scaturita da comportamenti di consulenti, agenti o appaltatori.

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

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

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

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

Politica Anticorruzione

Nel 2019 DIS ha inoltre introdotto una nuova politica anticorruzione. L'impegno di lunga data di DIS verso l'integrità negli affari dimostra un profondo senso di responsabilità sociale.

Per il Gruppo DIS riveste la massima importanza agire in modo professionale, corretto, onesto ed etico in tutte le operazione e i rapporti commerciali ovunque la Società opera (o prevede di operare), attuando e applicando sistemi efficaci di lotta alla corruzione; significa evitare la corruzione in qualsiasi forma, anche le tangenti, e rispettare le leggi anticorruzione di ogni paese in cui il Gruppo opera, anche promuovendo un approccio di "tolleranza zero" agli atti corruttivi, anche da parte di consulenti, agenti o appaltatori.

Essenzialmente, tutti i dipendenti del Gruppo DIS sono responsabili della prevenzione, rilevazione e segnalazione di tangenti e altre forme di corruzione; sono inoltre tenuti a evitare qualsiasi attività che potrebbe comportare, o suggerire, una violazione della politica anticorruzione. Grazie all'attuazione di misure specifiche, il Gruppo DIS garantisce che tutti i casi di sospetta corruzione vengano gestiti coerentemente e, indipendentemente dal fatto che un'indagine ne corrobori l'esistenza, non ci saranno ritorsioni o conseguenze negative per la persona che segnala un possibile caso di violazione: nella divisione Risorse Umane del Gruppo d'Amico è stato messo in atto un sistema di segnalazione anticorruzione che utilizza un indirizzo *e-mail* dedicato.

Analogamente, nessun dipendente di DIS subirà ritorsioni o conseguenze negative per essersi rifiutato di adottare una condotta illecita o per aver segnalato in buona fede violazioni delle norme e regolamenti anticorruzione applicabili.

La conformità alla politica anticorruzione viene verificata attraverso vari metodi, tra cui a titolo esemplificativo e non limitativo il monitoraggio attivo dei sistemi di rimborso delle spese e di tracciamento dei regali, controlli interni ed esterni e relazioni sull'autovalutazione di potenziali violazioni. **Tutte le segnalazioni devono essere inviate tramite la piattaforma di whistleblowing di d'Amico** identificata e pubblicizzata per l'intero Gruppo d'Amico.

Codice Etico

Dal 2008 la Società ha approvato e adottato il proprio Codice Etico che include le principali norme di buona condotta che la Società, i suoi amministratori, revisori, dipendenti, consulenti e partner, e in generali tutti coloro che agiscono in nome e per conto della Società, sono tenuti a rispettare al fine di ridurre e prevenire in modo rilevante il rischio di commissione dei diversi tipi di reati, compresa la frode. La Società ha deciso di adottare i principi del codice etico della sua controllante di ultima istanza, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., ma adattando il documento in modo che fosro in linea con la legislazione lussemburghese applicabile. Su iniziativa dell'Organismo di Vigilanza Comitato di Supervisione (OdV), il 7 maggio 2014 il Consiglio di Amministrazione di DIS ha approvato una versione aggiornata del Codice in seguito al parere ricevuto in merito dal Comitato Controllo e Rischi. Il 26 novembre 2018, successivamente all'entrata in vigore del regolamento UE 679/2016 ("GDPR"), la Società ha rilasciato una nuova versione del codice adequando la sezione relativa alla "Protezione dei dati". La Società ha incoraggiato anche le sue controllate ad adottare un codice etico che sia sostanzialmente simile al suo. Successivamente il Codice Etico è stato modificato anche il 17 dicembre 2019 in seguito all'entrata in vigore della Legge 179/2017 recante "Disposizioni per la tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito di un rapporto di lavoro pubblico o privato", aggiungendo un riferimento alla piattaforma di whistleblowing per la gestione delle segnalazioni di violazioni del Codice stesso. Di seguito è riportata una breve sintesi dei principi fondamentali del Codice Etico.

PRINCIPI PRINCIPI ETICI GENERALI conformità alle leggi • onestà, equità e trasparenza • rispetto della dignità della persona protezione dei dati • trattamento delle informazioni riservate conflitti di interessi relazioni con la concorrenza responsabilità verso la comunità • rispetto per l'ambiente liberalità innovazione PRINCIPI ETICI NELLA organismi societari/enti sociali **CORPORATE GOVERNANCE** • rapporti con gli azionisti • Sistema di controllo interno e gestione del rischio PRINCIPI ETICI NELLA GESTIONE • selezione e assunzione del personale **DELLE RISORSE UMANE** • formalizzazione del rapporto di lavoro • gestione e sviluppo professionale salute e condizioni lavorative PRINCIPI ETICI NELLE RELAZIONI rapporti con la clientela CON CLIENTI, PARTNER, FORNITORI, rapporti con partner e fornitori LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE **E ALTRE ISTITUZIONI PUBBLICHE** • rapporti con la pubblica amministrazione e altre istituzioni pubbliche

Modello di organizzazione, gestione e controllo (ai sensi del D.lgs. italiano n. 231/2001)

Dal 2008 la Società ha adottato il Modello di organizzazione, gestione e controllo ("Modello organizzativo 231" o "Modello 231"), un programma di conformità che ha portato all'attuazione e allo sviluppo di un sistema organico e strutturato di procedure, norme e controlli volti a prevenire e/o ridurre sistematicamente, durante lo svolgimento di cosiddette attività sensibili, il rischio di commissione degli illeciti (ivi compresa la corruzione) citati nel decreto legislativo italianodell'8 giugno 2001, n. 231 (il "Decreto 231").

Il Decreto 231, al quale DIS si conforma in virtù della propria quotazione su Borsa Italiana ed in particolare nel segmento STAR, ha introdotto la responsabilità amministrativa degli enti in caso di reati commessi da soggetti che agiscono per conto della Società, quali rappresentanti, dirigenti, amministratori, dipendenti e persone che, anche *de facto*, svolgono attività di gestione o controllo. Il Decreto 231 prevede che gli enti siano ritenuti responsabili di un elenco specifico di illeciti commessi, o anche tentati, nell'interesse e/o a vantaggio della Società.

Gli enti saranno esonerati da responsabiltà se la persona che ha commesso il reato lo abbia fatto nell'interesse esclusivo proprio o di terzi (non legati alla Società) e a proprio vantaggio. Inoltre, la responsabilità della Società potrebbe essere esclusa se si dimostra che l'organo dirigente non solo abbia adottato ma anche efficacemente attuato, prima della commissione del fatto (adozione ex ante), il Modello 231 e abbia nominato un OdV che non abbia omesso di esercitare i propri doveri di vigilanza e l'illecito sia stato commesso da una persona fisica con l'intento fraudolento di eludere il Modello 231 attuato dalla Società. La tempestiva adozione e implementazione di alcuni controlli e procedure nell'ambito del Modello 231 successivamente alla commissione dell'illecito (adozione ex post) potrebbe mitigare le sanzioni derivanti dalla responsabilità accertata. A tal riguardo la Società ha deciso di aderire al sistema di gestione integrata della sua controllante di ultima istanza, che viene sottoposto ad aggiornamento continuo in riferimento ai controlli richiesti dal Modello 231 rispetto alle procedure esistenti, e con l'introduzione di nuove procedure ove necessario e richiesto per l'efficace attuazione del Modello 231.

Nello specifico, il Modello 231 della Società:

- identifica le attività nel cui ambito potrebbero essere commessi i reati indicati nel Decreto 231 ("Aree di rischio");
- identifica adeguate procedure volte a prevenire i reati indicati nel Decreto 231, ivi compreso il dovere in capo a ogni dipartimento della Società di segnalare violazioni e fornire informazioni rilevanti all'Organismo di Vigilanza;
- individua procedure specifiche riquardanti il processo decisionale dell'OdV e l'attuazione delle sue decisioni;
- prevede un'adeguata gestione finanziaria, per impedire la commissione di reati finanziari;
- prevede uno specifico obbligo di informazione nei confronti dell'OdV in caso di violazione del Modello 231 (l'account e-mail dell'Organismo di Vigilanza reso pubblico sul sito web di DIS costituisce un canale diretto da utilizzare per le segnalazioni di violazioni);
- istituisce un sistema di sanzioni disciplinari, in modo da punire ogni violazione delle procedure;
- prevede lo svolgimento di attività di formazione da parte di tutti i dipendenti della Società.

Il Modello 231 della Società viene aggiornato costantemente in conformità alle modifiche organizzative e legislative che si verificano nel corso del tempo relativamente all'ambito di applicazione del D.lgs. italiano 231/2001.

Il 9 maggio 2019, il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'aggiornamento del Modello 231 – in particolare la Parte Generale, il Sistema Disciplinare e la Parte Speciale 0 (Catalogo esplicato dei reati presupposto), la Parte Speciale II (Reati societari), la Parte Speciale IX (Delitti contro la personalità individuale), la Parte Speciale X (Reati in materia di impiego di cittadini di Paesi terzi il cui soggiorno è irregolare) e la Parte Speciale XII (Razzismo e xenofobia) – a seguito degli aggiornamenti normativi attuati dal legislatore nel 2017 con l'introduzione, tra gli illeciti previsti dal D.lgs. 231/2001, di:

- un articolo (25-duodecies) sul "procurato ingresso illecito di stranieri e favoreggiamento dell'immigrazione clandestina" e sul "favoreggiamento della permanenza illecita di stranieri nel territorio dello Stato";
- un articolo (25-terdecies) "Razzismo e xenofobia" nonché della disciplina del "whistleblowing", allo scopo di adottare un sistema interno di segnalazione delle violazioni, in merito al quale la Società si è anche impegnata a garantire il meccanismo di segnalazione per il personale di terra introducendo una procedura specifica che ne definisce chiaramente il funzionamento, che è complementare e coerente con quella già adottata dalla Società relativamente al flusso di informazioni verso il Comitato di Supervisione (OdV).

Ciò ha anche comportato un aggiornamento del Codice Etico della Società con l'aggiunta del sistema di gestione del "whistleblowing", con le procedure e i protocolli connessi.

Inoltre, alla fine del 2019 la Società ha deciso di procedere a un nuovo aggiornamento del Piano di Rischio e a una revisione generale del Modello 231 così da tenere conto degli illeciti introdotti più di recente nel D.lgs. 231/2001, e in particolare i reati fiscali, oltre che per rispecchiare una significativa riorganizzazione del Gruppo d'Amico. L'attività di valutazione del rischio ha subito un rallentamento dovuto alla pandemia ed al momento è ancora in corso.

La Società ha inoltre lanciato e concluso con successo, attraverso la funzione Risorse Umane del Gruppo e con il supporto dell'OdV, un programma di formazione destinato a tutti i dipendenti e all'alta dirigenza del Gruppo d'Amico, che ha tenuto conto di tutte le modifiche apportate al Modello 231 nel corso degli anni.

DIS provvede al costante miglioramento dell'attuazione di specifiche attività di controllo (COSO Framework) finalizzate a prevenire la commissione di reati citati nel Decreto 231 e monitora la necessità di aggiornare il Modello 231.

Per quanto concerne il rischio di frode, al quale il Gruppo è esposto per via dell'importanza dei volumi e dei valori delle operazioni effettuati, allo scopo di mitigare e prevenire il rischio di occorrenza di diversi tipi di frode (ad es. rischio finanziario e commerciale di frode) la Società ha messo in atto diversi controlli, procedure e una matrice dei poteri che include, a titolo esemplificativo e non limitativo:

- (i) Limitazione di poteri e deleghe fissata per qualsiasi persona fisica (ad es. procure limitate nell'oggetto e limite d'importo per le operazioni);
- (ii) Controlli sui poteri di firma bancaria (ad es. principio del doppio controllo per specifiche operazioni);
- (iii) Controlli sulle gare d'appalto, compresa la conduzione di *due diligence* di nuove controparti (clienti, agenti, partner in *joint venture* e fornitori chiave) prima della firma del contratto, al fine di evitare qualsiasi violazione di sanzioni imposte dagli Stati Uniti, dalle Nazioni Unite, dall'UE o da altre nazioni;
- (iv) Valutazione dei rischi prima di entrare in un nuovo paese;
- (v) Monitoraggio della conformità alle norme in materia di viaggio, vitto, alloggio e intrattenimento;
- (vi) Monitoraggio della conformità alle norme in materia di sponsorizzazioni, liberalità e donazioni;

- (vii) Comunicazione interna continuativa in materia di conformità, progressi e formazione di tutti i dipendenti del Gruppo;
- (viii) Supervisione congiunta della funzione di Audit Interno, del Comitato Controllo e Rischi, del Chief Risk Officer, del dirigente preposto alla predisposizione dei bilanci della Società e dell'OdV;
- (ix) Impegno della dirigenza a tutti i livelli.

Organismo di Vigilanza (ODV)

L'Organismo di Vigilanza, un organo di controllo interno investito della funzione di monitorare l'efficace attuazione del Modello 231 ed il suo costante aggiornamento, è stato istituito nel 2008 ai sensi del Decreto 231. I suoi compiti specifici riguardano l'attuazione, l'applicazione, l'adeguatezza e l'efficacia del Modello 231.

Più nel dettaglio, i doveri dell'OdV comprendono, inter alia:

- supervisionare l'efficacia del Modello 231 promuovendo l'implementazione di procedure di controllo per azioni o atti specifici identificati come sensibili;
- verificarne periodicamente l'efficacia e l'adeguatezza;
- valutarne eventuali aggiornamenti;
- garantire i necessari flussi di informazioni con altre funzioni societarie, anche promuovendo opportune iniziative per aumentare la conoscenza e la comprensione del Modello 231 all'interno della Società.

L'OdV ha forma collegiale e attualmente consta di tre membri, recentemente confermati mediante la delibera del Consiglio di Amministrazione del 7 maggio 2020 per un ulteriore periodo di tre anni, in scadenza contestualmente all'assemblea ordinaria degli azionisti che approva il bilancio per l'esercizio che si chiuderà nel 2022. I membri del'OdV sono identificati dopo un'attenta valutazione ed analisi dei requisiti stabiliti per tale funzione dal Decreto 231, ossia quelli di autonomia, indipendenza, professionalità, continuità d'azione, assenza di conflitti di interessi ed integrità.

Si noti che nel 2020 l'OdV non ha ricevuto alcuna segnalazione di violazione del Modello 231 o del Codice Etico né direttamente né tramite il canale di *whistleblowing*.



RESPONSABILITÀ SOCIALE D'IMPRESA (RSI)

Sistema di gestione integrata

L'implementazione di un Sistema di gestione integrata (IMS) è il risultato di una scelta aziendale che assegna un'importanza primaria ai temi della qualità dei servizi forniti ai clienti, della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro, dell'efficienza energetica, della salvaguardia dell'ambiente e della responsabilità sociale d'impresa, attraverso l'adozione di riconosciuti standard e certificazioni internazionali. L'IMS, sviluppato con un approccio basato sui processi aziendali, permette al Gruppo d'Amico, e a sua volta a d'Amico International Shipping, di identificare, mantenere e migliorare un modello organizzativo gestionale dinamico; la sua prospettiva unitaria soddisfa le esigenze e le specificità dei diversi settori, sfruttando al meglio le possibili strategie, in conformità con le numerose normative e legislazioni nazionali e internazionali. Il Gruppo d'Amico si impegna a rispettare tutte le normative in vigore (cercando di anticipare quelle future) attraverso l'adozione di procedure operative, di sicurezza e ambientali.

Un monitoraggio continuo, un'adeguata misurazione degli indicatori di prestazione, una scrupolosa esecuzione delle ispezioni interne, un'analisi approfondita dei dati raccolti e una pronta implementazione delle azioni correttive e di miglioramento, consentono alla Società di accrescere continuamente le proprie *performance* e quelle di suoi *stakeholder* in termini di sicurezza, di protezione ambientale e di soddisfazione del cliente.

L'IMS, già conforme al Codice internazionale di gestione della sicurezza, è stato esteso ai seguenti *standard* certificati dal RINA (Registro Italiano Navale): ISO 9001 (qualità), ISO 14001 (ambiente), ISO 45001 (sicurezza) e ISO 50001 (efficienza energetica).

Nel 2020 d'Amico ha completato con successo la transizione dalla vecchia norma OHSAS 18001 alla nuova ISO 45001, lo *standard* internazionale riguardante la gestione di salute e sicurezza sul lavoro, e alla versione aggiornata della norma ISO 50001 per la gestione energetica. RINA ha rilasciato il nuovo Certificato per entrambe le norme un anno prima della scadenza.

L'applicazione di questi standard ha permesso al Gruppo d'Amico di ottenere, per primo in Italia, la prestigiosa certificazione RINA Best 4 Plus, che riconosce le conformità ai principali standard vigenti.

Il Gruppo d'Amico ha inoltre ricevuto l'attestato ISO 26000 per l'applicazione delle linee guida per la corretta integrazione della responsabilità sociale d'impresa nelle proprie attività, politiche, strategie, procedure e obiettivi all'interno del Sistema di gestione integrata.

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

La strategia di Responsabilità sociale d'impresa (RSI) di d'Amico International Shipping, attraverso il Gruppo d'Amico Group, si è evoluta considerevolmente negli ultimi anni. La strategia rispecchia l'impegno che il Gruppo DIS dedica alle questioni legate ad aspetti sociali e ambientali e viene monitorata costantemente.

Allo scopo di strutturare ulteriormente la sua strategia di RSI, il Gruppo d'Amico ha deciso di produrre annualmente il suo Bilancio di sostenibilità (il Bilancio), che evidenzia come la sua responsabilità sociale sia ripartita in strategie, politiche e impegni nei confronti dei suoi *stakeholder*. Il Bilancio deriva dalla necessità di sensibilizzare in merito agli aspetti sociali, ambientali e di *governance* dell'attività del Gruppo d'Amico. Al suo interno il Gruppo ha identificato i principali temi che influiscono sulla sua sostenibilità e pertanto sulla sua capacità di creare e preservare valore (economico, sociale e ambientale) per i suoi *stakeholder*. Il Bilancio è stato redatto conformemente ai *GRI Sustainability Reporting Standards* della Global Reporting Initiative. Il Gruppo d'Amico sta lavorando, attraverso attività specifiche, per raggiungere 16 dei 17 obiettivi di sviluppo delle Nazioni Unite.

Il Bilancio tratta i seguenti temi:

- Responsabilità ambientale, riferendo tutte le attività, i progetti, le prassi, i processi e le procedure in relazione con ambiente, salute, qualità e sicurezza;
- Responsabilità sociale, mettendo in evidenza la gestione delle risorse umane (personale di terra e marittimo) e tutti gli aspetti legati alla comunità, come descritto più dettagliatamente nella sezione Risorse umane della presente relazione annuale;
- Responsabilità economica, descrivendo la presenza della Società sul mercato e i risultati ottenuti, così come il valore economico prodotto e distribuito ai suoi stakeholder (come descritto nella presente relazione annuale).

Gli obiettivi che hanno orientato la redazione della seconda edizione e che guideranno quelle future sono:

- Rafforzare la cultura organizzativa e la governance interna in materia di sostenibilità e assunzione di responsabilità;
- Consolidare il processo di rendicontazione e il sistema dei KPI sociali, ambientali ed economici;
- Integrare in modo tangibile gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile previsti dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite non solo nelle sue relazioni ma anche nelle strategie e nelle politiche aziendali.



RESPONSABILITÀ AMBIENTALE: PRINCIPALI RISCHI, POLITICHE E RISULTATI DI SALUTE, SICUREZZA, QUALITÀ E AMBIENTE (HSQE)

Salute, sicurezza, qualità e ambiente (HSQE) – obiettivi che vanno oltre la conformità

d'Amico International Shipping, attraverso il Gruppo d'Amico, promuove la sicurezza a bordo ed il rispetto dell'ambiente, con l'obiettivo di eliminare il rischio di incidenti quali incagli, incendi, collisioni e fuoriuscite di raffinati. A tal riguardo, la capogruppo d'Amico, la d'Amico Società di Navigazione S.p.A., stipula coperture assicurative per la flotta di DIS e coordina sia il programma di gestione e autovalutazione delle navi cisterna (*Tanker Management and Self-Assessment - TMSA*) lanciato nel 2004 dall'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), che il sistema di gestione integrata di salute, sicurezza, qualità, ambiente ed efficienza energetica (*Health, Safety, Quality, Environment and Energy Efficiency - HSQE*) dal 2003.

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

Il nuovo TMSA ha aggiornato i requisiti legislativi di settore, tra cui le modifiche alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (*Manila Amendments*), il Codice Polare e la Convenzione per la gestione delle acque di zavorra (*Ballast Water Management Convention*), ha rivisto elementi della Gestione ambientale ed energetica (precedentemente Gestione ambientale) integrando il documento informativo sull'efficienza energetica e la gestione del carburante (*Energy Efficiency and Fuel Management*) dell'OCIMF e aggiungendo un nuovo elemento sulla sicurezza marittima.

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

Anche prima dell'introduzione del programma TMSA, DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha promosso procedure interne di gestione delle questioni riguardanti HSQE, avvalendosi di un sistema di gestione integrata su tutte le navi in conformità con gli *standard* qualitativi e ambientali ISO 9001 e ISO 14001 introdotti dall'Organizzazione internazionale per la normazione, come certificato dalla società di classificazione internazionale RINA S.p.A. (Registro Italiano Navale) nel 2003. L'ISO ha rilasciato nuove versioni di questi due *standard* (ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015) allo scopo di favorire una migliore armonizzazione dei vari requisiti previsti dalle norme.

Per promuovere la sicurezza degli equipaggi, il Sistema di gestione del Gruppo include la certificazione di conformità allo *standard* internazionale ISO 45001 (ottenuto con i nuovi certificati in occasione dell'*audit* annuale del Rina nel 2020), volto a migliorare la salute e la sicurezza a bordo delle navi e in qualsiasi ambiente di lavoro. Una valutazione dettagliata dei rischi, unitamente ad un'opportuna formazione del personale marittimo e di terra, permette di esaminare correttamente *ex ante* ogni situazione di pericolo e adottare misure preventive adequate.

Nel 2020 per affrontare la pandemia di Covid, il Gruppo d'Amico ha elaborato un piano d'emergenza dedicato (il "Piano") volto a ridurre il rischio di contagio a bordo. Il Piano è stato aggiornato continuamente con prassi e misure preventive, anche coinvolgendo attività di reclutamento. La maggior parte delle ispezioni interne e dei controlli

sono stati condotti in remoto con una strettissima collaborazione tra gli addetti al controllo e la gestione delle navi (per ulteriori informazioni si veda la sezione "Altri rischi" delle presenti informazioni di natura non finanziaria).

Rischi ambientali e conformità ambientale - l'eccellenza della flotta di DIS

Il principale obiettivo dei sistemi e delle procedure sopra descritti è la preservazione dell'ambiente marittimo. Il Gruppo è impegnato a promuovere un comportamento responsabile nei confronti dell'ambiente all'interno della sua forza lavoro. Per il Gruppo d'Amico la protezione e il rispetto dell'ambiente costituiscono una missione e fanno parte dei suoi valori d'impresa.

Oltre alle iniziative precedentemente descritte, la direzione tecnica del Gruppo d'Amico ha adottato e attuato un approccio di manutenzione predittiva (condition based maintenance - CBM) attraverso l'uso di strumenti, tecniche e sistemi hardware e software specifici, con l'intento di perseguire un continuo miglioramento e raggiungere una maggiore efficienza e pertanto un miglior rendimento energetico attraverso una maggiore affidabilità dei macchinari, una maggiore flessibilità della flotta nella gestione dei piani di manutenzione e una migliore conoscenza dei macchinari e del loro comportamento in mutevoli condizioni operative.

L'utilizzo di tecnologie/tecniche come la videoendoscopia, la termografia, la vibrotecnica, la tribologia e la misurazione digitale favorisce la rilevazione precoce di potenziali guasti e degrado dei componenti, riducendo il costo dei quasti e migliorando la sicurezza dei lavoratori.

Il CBM attuato ha inoltre permesso alla società di raggiungere il livello più alto richiesto dal TMSA 3 (programma di Tanker Management and Self-Assessment) in ambito di gestione della manutenzione. Nel 2020 quasi tutte le navi di nuova costruzione di DIS consegnate dal 2013 sono state certificate PMS-CM (PMS-monitoraggio delle condizioni) da RINA dopo l'esito positivo dei controlli condotti a bordo, confermando che tale strategia di manutenzione è ora approvata/accettata dalla Classe. Poiché la nuova tecnologia adottata consente di verificare lo stato di salute dei macchinari in remoto senza essere fisicamente presenti a bordo, questo strumento si è rivelato particolarmente efficace durante la pandemia.

Le crescenti tendenze nella digitalizzazione e nelle applicazioni mobili hanno chiaramente messo in evidenza la necessità di modernizzare i nostri strumenti di gestione della flotta in modo da sfruttare al meglio i dati trattandoli come risorse. Nel 2020 l'intero Gruppo d'Amico, compresa DIS, ha selezionato ABS-NS per gestire la trasformazione digitale della sua gestione della flotta. Il progetto è stato avviato nel settembre 2020 e dovrebbe diventare operativo entro la fine del 2021.

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

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

Sulla base di un contratto di gestione delle navi, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., la controllante di ultima istanza del Gruppo DIS, con la collaborazione e la supervisione di d'Amico Tankers d.a.c., è responsabile della gestione tecnica delle navi di proprietà e noleggiate a scafo nudo dal Gruppo d'Amico International Shipping (si rimanda inoltre alla nota pertinente del bilancio consolidato "Altri costi operativi diretti" e "Operazioni con parti correlate").

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

Di recente la direzione tecnica del Gruppo d'Amico ha adottato tecnologie robotiche, come i droni dotati di capacità di volo in spazi confinati con superfici irregolari (serbatoi di carico), per condurre ispezioni CAP sulle navi, migliorando gli aspetti di sicurezza legati alle ispezioni strutturali e riducendone al contempo l'impatto sulla disponibilità dei serbatoi per finalità commerciali.

Nel 2019 sono stati introdotti nuovi controlli interni ambientali specifici (MARPOL) insieme a nuove procedure, comprensive di istruzioni e *best practice* societarie che vanno oltre i requisiti previsti da MARPOL, oltre a numerosi piani e procedure interni volti a garantire la massima conformità ambientale a ciascun livello operativo. Inoltre, il modulo utilizzato per le ispezioni Marpol è stato ridisegnato per includere una lista di controllo *standard*, così da permettere la conduzione di tali ispezioni da parte dei due ufficiali di grado più alto senza la necessità di un soprintendente a bordo, cosa che a causa delle restrizioni di viaggio imposte a causa della pandemia era particolarmente difficoltosa nel 2020.

La digitalizzazione di gran parte dei registri di bordo (registro idrocarburi parte 1 e parte 2, registro rifiuti, registro carico, registro gestione zavorra) condotta nel 2019 dalla dirigenza tecnica del Gruppo d'Amico, permette alla società di monitorare in tempo reale le operazioni eseguite da bordo per la corretta gestione e smaltimento di acque di sentina, morchie e rifiuti prodotti dalle navi. Rappresenta inoltre un importante cruscotto a disposizione della direzione tecnica sui livelli di produzione di sentina fanghi per area geografica, giorni di navigazione e per stagione.

Non si tratta solo di un registro elettronico, ma di uno strumento che coadiuva il Gruppo d'Amico nell'esecuzione corretta delle operazioni, in conformità alle normative ambientali e MARPOL vigenti e anche in base alle specifiche delle navi previste dai rispettivi certificati e *layout* impiantistici.

Il Gruppo d'Amico ha iniziato la digitalizzazione dei registri di bordo con molto anticipo rispetto alle linee guida stabilite a maggio 2019 dalla MEPC 74, confermando la grandissima attenzione ai temi MARPOL e l'orientamento del Gruppo all'innovazione. Dopo il loro iniziale utilizzo su un numero limitato di navi, alla fine del 2020 DIS ha deciso di estenderne l'applicazione sull'intera flotta entro la fine del primo trimestre 2021.

La *Matrice degli ufficiali* è il modulo destinato a gestire le informazioni degli ufficiali su tutte le navi; nel 2019 sono state introdotte nuove attività di formazione volte a seguire attentamente l'attuazione della normativa sui combustibili a basso contenuto di zolfo entrata in vigore il 1° gennaio 2020. L'ultimo progetto lanciato nel 2019 riguarda il registro elettronico (ORB) in cui sono annotate le azioni concernente la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento.

È stata istituita una *Matrice di formazione* dell'equipaggio che fornisce orientamenti tutti gli uffici di gestione del personale. Si tratta di uno strumento dinamico che viene mantenuto costantemente aggiornato dalla divisione Equipaggi così da rispettare qualsiasi modifica o variazione rispetto alla Convenzione internazionale sugli *standard* di formazione, certificazione e tenuta della guardia della gente di mare ed è tenuta a bordo delle navi impegnate in viaggi internazionali. La qualità della formazione dell'equipaggio viene misurata durante l'ispezione delle navi condotta dai sovrintendenti tecnici e marittimi. Inoltre, le relazioni redatte a seguito delle Ispezioni delle navi straniere in ciascun porto nazionale (c.d. "port-state control") e delle "vetting inspection", rispecchiano la qualità e il livello delle competenze degli equipaggi, valutando le prassi dei marinai e le politiche in materia di sicurezza e tutela ambientale.

Tutte le navi gestite sono conformi alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (MARPOL) e ai requisiti di qualsiasi altra legge nazionale o internazionale in materia di tutela ambientale.

Le navi vengono ispezionate regolarmente da un sovrintendente allo scopo di accertarsi che tutte le procedure in vigore siano debitamente attuate e che siano presenti gli strumenti di prevenzione dell'inquinamento quali registri, dispositivi di tenuta e misurazioni.

Per garantire la conformità e rafforzare la consapevolezza dei marinai, la Società ha adottato la politica "STOP Working Card", uno strumento che consente a qualsiasi marinaio attivo a bordo delle navi gestite del Gruppo d'Amico di INTERROMPERE qualsiasi attività in caso di pericolo imminente per l'ambiente.

In linea con l'impegno del Gruppo d'Amico di promuovere la trasparenza nelle comunicazioni, è stata adottata una procedura di segnalazione ambientale ("Sistema di segnalazione aperta") per fornire a tutto il personale uno strumento per segnalare casi di non conformità ambientale senza timori di ritorsioni: infatti, secondo il Codice Etico di DIS non sarà espressa alcuna responsabilità o pregiudizio nei confronti del personale in caso di segnalazione di non conformità ambientali. Le informazioni riguardanti tale procedura di segnalazione sono disponibili su tutte le navi della flotta; tutto il personale, sia di terra che marittimo, può segnalare in forma anonima tramite un portale web gratuito, un account di posta elettronica indipendente o numeri verdi, qualsiasi caso di mancata conformità al sistema di gestione ambientale della Società, ai requisiti di protezione ambientale marittimi e al piano di conformità ambientale attuato.

Inoltre, la comprensione e la consapevolezza riguardanti gli aspetti ambientali vengono misurate regolarmente e approfonditamente nel corso della valutazione della *performance* di Ufficiali e Ingegneri, in particolare per quelli in posizioni più alte).

Efficienza energetica e riduzione delle emissioni

Nel rispetto della norma ISO 50001, la norma internazionale riconosce i sistemi di gestione volti a promuovere l'efficienza energetica, e dello *standard* ambientale ISO 14001, il Gruppo d'Amico misura e analizza il consumo energetico delle proprie navi, dimostrando il proprio impegno verso la protezione delle persone e dell'ambiente, con l'intento di promuovere l'efficienza energetica e riducendo al contempo le emissioni: aumentare il risparmio energetico rappresenta uno dei mezzi più efficaci per proteggere l'ambiente. Il Piano di gestione dell'efficienza energetica delle navi (*Ship Energy Efficiency Management Plan*), coerentemente agli orientamenti dell'IMO sull'efficienza delle stesse, viene applicato sulle navi del Gruppo fin dall'inizio del 2013 per ottimizzare i processi operativi e migliorare la redditività tramite l'utilizzo efficiente delle risorse umane e dei beni della Società.

In sintesi, la dirigenza di DIS si impegna a:

- Aumentare il risparmio energetico;
- Ridurre le emissioni;
- Investire in tecnologie pulite, a elevata efficienza energetica, ove finanziariamente possibile;
- Ridurre l'impatto ambientale derivante dal consumo energetico;
- Sensibilizzare il personale e aumentare il suo impegno verso la riduzione del consumo energetico.

La performance delle navi viene analizzata nell'ambito della revisione annuale del Sistema di gestione integrata. L'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici (2015), dedicato alle emissioni dei gas serra, stabilisce un piano d'azione globale con l'obiettivo di evitare pericolosi cambiamenti climatici nei paesi del mondo mantenendo il riscaldamento globale al di sotto di 2 °C.

L'Unione europea è stata la prima grande economia a presentare il proprio piano volto a ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 40% entro il 2030. A tal riguardo, l'UE ha emesso il regolamento 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica prodotte dalle navi nel corso dei viaggi tra i porti europei. Per rispettare tale regolamento, il Gruppo d'Amico ha predisposto uno specifico Piano di monitoraggio e comunicazione per ogni nave, assieme alla procedura per fornire tutti i dati necessari per le attività relative. Il monitoraggio è iniziato nel gennaio 2018. Alla fine di ogni anno solare, tutti i dati devono essere verificati e inseriti in una relazione sulle emissioni di anidride carbonica che deve essere presentata alla Commissione europea, che rilascerà un certificato specifico per ogni nave. Tutte le navi di d'Amico coinvolte in viaggi nell'UE hanno ottenuto i certificati opportuni. Al momento, tutti i dati sulle navi raccolti per il 2020 sono oggetto di esame da parte della divisione Monitoraggio della *Performance* e saranno trasmessi conformemente al regolamento UE 2015/757.

Allo stesso tempo, anche l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha modificato l'Allegato VI di MARPOL (Prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi) introducendo, tramite la risoluzione MEPC.278(70), un sistema per la raccolta di dati in relazione al consumo di olio combustibile delle navi. Secondo le modifiche, le navi aventi una stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate sono tenute, a decorrere dal gennaio 2019, a raccogliere dati sui consumi per ogni tipo di olio combustibile utilizzato, oltre ad altri dati specifici tra cui mandati per attività di trasporto. Successivamente al termine di ogni anno solare i dati aggregati vengono riferiti allo Stato di bandiera della nave, il quale, dopo aver stabilito che i dati sono stati riportati in conformità ai requisiti, rilascia una Dichiarazione di Conformità alla nave. Gli Stati di bandiera devono successivamente trasferire tali dati nella Banca dati sul consumo dell'olio combustibile delle navi dell'IMO. L'IMO dovrà produrre una relazione annuale di sintesi dei dati raccolti destinata al Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC). La metodologia utilizzata per raccogliere e riportare i dati deve essere inclusa nella seconda parte del Piano di gestione dell'efficienza energetica della nave (SEEMP) esistente, creata ad hoc. Nel corso del 2018 d'Amico ha aggiornato il SEEMP di tutte le navi, ottenendo la Conferma di Conformità (CoC) dai rispettivi Stati di bandiera. Inoltre nel 2020 tutte le navi di DIS hanno ricevuto la Dichiarazione di Conformità relativa ai dati presentati riguardanti il funzionamento di tali navi nel 2019. Attualmente tutti i dati sulle navi raccolti per il 2020 sono oggetto di esame da parte della divisione Monitoraggio della Performance e saranno trasmessi agli Stati di bandiera della nave.



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

Consumo di bunker e relative emissioni di gas - Confronto, per le navi di proprietà e a scafo nudo, del consumo di bunker e delle relative emissioni di gas quali CO2, NOx e SOx nell'atmosfera nel 2018 e nel 2019

Nel 2019 il Gruppo DIS ha predisposto la sua flotta per l'utilizzo di combustibili con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,50%, come previsto dalla normativa 14 della MARPOL di IMO, Allegato VI, in vigore dal 1° gennaio 2020.

Gli ossidi di zolfo (SOx) sono noti per essere nocivi per la salute umana, che causa sintomi respiratori e malattie polmonari. Nell'atmosfera, gli SOx possono inoltre causare le piogge acide, che possono danneggiare raccolti, foreste e specie acquatiche e contribuire all'acidificazione degli oceani.

Questo tetto al contenuto di zolfo previsto a livello globale – che va ad aggiungersi al precedente limite dello 0,10% sul contenuto di zolfo nei combustibili in Aree di controllo delle emissioni in vigore dal 1° gennaio 2015 – ridurrà in misura significativa la quantità di ossidi di zolfo rilasciati dalle navi e dovrebbe avere importanti benefici per la salute e l'ambiente, in particolare per le popolazioni che vivono in prossimità di porti e coste.

Per mitigare i rischi associati alla transizione ai nuovi combustibili e gestirne adeguatamente l'uso, la direzione tecnica del Gruppo d'Amico ha predisposto e adottato procedure per l'acquisto di bunker, conformemente alle raccomandazioni dei produttori, e piani di implementazioni specifici per le navi.

Dal 2019 il metodo utilizzato da DIS per misurare i consumi è migliorato così da riflettere al meglio le emissioni per tonnellata effettiva trasportata, invece di limitarsi a misurare le emissioni per il tonnellaggio in peso morto delle navi. Più nello specifico, i calcoli ora tengono conto dell'Attività di trasporto totale, che corrisponde alle miglia totali percorse moltiplicate per le tonnellate totali di carico trasportato. Nel 2020 le navi di DIS hanno iniziato a utilizzare carburanti bunker con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% come previsto dalle normative dell'IMO. Ciò ha contribuito a una considerevole riduzione delle emissioni di zolfo della flotta di DIS.

Mix di bunker consumati per attività di trasporto totale ¹¹	2019	2020	Variance
Olio combustibile con contenuto di zolfo superiore all'1% (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	0,005684	0.000198	-96.5%
Olio combustibile con contenuto di zolfo inferiore all'1% (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	0,000138	0,00000035	-99,7%
Olio combustibile con contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	-	0,005248	n.d.
Marine Diesel Oil con contenuto di zolfo superiore allo 0,1% (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	-	0,0000337	-
Marine Diesel Oil con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1% (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	0,001290	0,0014477	12,22%

¹¹ Si notino alcune considerazione che rendono le suddette tabelle meramente indicative:

- I dati sui consumi, che costituiscono il principale punto di partenza per questo tipo di misurazioni, potrebbero essere influenzati generalmente da condizioni esterne (accordi contrattuali su velocità e tempi, condizioni meteo in mare, ecc.).
- Nella seconda metà del 2019 alcuni bunker utilizzati da certe navi hanno iniziato a cambiare per essere pronti per la normativa Imo 2020. Di conseguenza, il coefficiente per calcolare le emissioni di gas deve essere aggiornato. Il periodo di transizione potrebbe fornire risultati non del tutto attendibili.
- Molti risultati riguardanti energia/emissioni dovrebbero essere analizzati a livello di nave per fornire dati più significativi.
- Vista la novità della questione e la soggettività del metodo di calcolo, al momento non è disponibile alcun KPI settoriale. Stiamo conducendo indagini
 per trovare nuovi KPI che consentano di ottenere una misura della performance più oggettiva e significativa.

Emissione di diversi tipi di gas per attività di trasporto 11	2019	2020	Variance
CO2 (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	0,022301	0,0217	-0,27%
NOx (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	0,00062	0,0003949	-36,3%
SOx (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	0,000253	0,0000699	-72,4%

Sistema di trattamento dell'acqua di zavorra

Nel settembre 2017 è entrata in vigore la nuova Convenzione dell'IMO sulla gestione dell'acqua di zavorra. L'acqua di zavorra contiene diversi organismi, come flora e fauna marine e costiere provenienti da diverse regioni del mondo. Se raccolti in un posto e rilasciati in un altro, alcuni organismi potrebbero sopravvivere e prosperare nel nuovo ambiente; queste "specie non native" possono avere un grave impatto ecologico, economico e sulla salute pubblica dell'ambiente ricevente. Per prevenire il problema del rilascio di specie invasive dall'acqua di zavorra, nel 2004 l'IMO ha adottato la prima Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi.

d'Amico International Shipping, attraverso il Gruppo d'Amico, ha predisposto e sta attuando piani, registri e procedure non solo al fine di rispettare i requisiti della Convenzione ma anche e soprattutto per garantire la prevenzione di questo tipo di inquinamento da parte delle sue navi. Tutte le navi di nuova costruzione sono dotate di questa attrezzatura mentre l'installazione sulle navi rimanenti è prevista nei prossimi interventi di bacino. Sono inoltre in atto misure specifiche di emergenza per prevenire e reagire a eventuali guasti e operazioni errate di tali sistemi. Nel corso del 2020 tutte le navi con interventi di bacino programmati sono state ammodernate con WBTS in conformità ai requisiti della USCG.

Altri progetti a tutela dell'ambiente

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

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

Allo scopo di promuovere e far crescere l'eredità marittima italiana, ivi compresa la sua attenzione per l'ambiente, il Gruppo d'Amico sostiene la ONG "Associazione Promotore Musei del Mare e della Navigazione Onlus"; inoltre sostiene il Museo oceanografico di Monaco partecipando a progetti volti a proteggere gli oceani e la loro biodiversità, nonché a sensibilizzare le persone su questioni marine.

¹¹ Si notino alcune considerazione che rendono le suddette tabelle meramente indicative:

[•] I dati sui consumi, che costituiscono il principale punto di partenza per questo tipo di misurazioni, potrebbero essere influenzati generalmente da condizioni esterne (accordi contrattuali su velocità e tempi, condizioni meteo in mare, ecc.).

[•] Nella seconda metà del 2019 alcuni bunker utilizzati da certe navi hanno iniziato a cambiare per essere pronti per la normativa Imo 2020. Di conseguenza, il coefficiente per calcolare le emissioni di gas deve essere aggiornato. Il periodo di transizione potrebbe fornire risultati non del tutto attendibili.

[·] Molti risultati riguardanti energia/emissioni dovrebbero essere analizzati a livello di nave per fornire dati più significativi.

Vista la novità della questione e la soggettività del metodo di calcolo, al momento non è disponibile alcun KPI settoriale. Stiamo conducendo indagini
per trovare nuovi KPI che consentano di ottenere una misura della performance più oggettiva e significativa.

RESPONSABILITÀ SOCIALE, RISORSE UMANE E QUESTIONI SOCIALI

Questioni legate ad aspetti sociali e ai dipendenti

Al 31 dicembre 2020 il Gruppo DIS impiegava 600 dipendenti come personale marittimo e 24 dipendenti a terra.

Per tutto il 2020 la divisione HR è stata coinvolta nella gestione dell'emergenza Covid-19 e nell'attivazione delle misure necessarie per affrontare la pandemia. In particolare sono stati elaborati piani di emergenza, riducendo o eliminando la presenza in ufficio in modo da limitare l'esposizione ai principali fattori di rischio, tra cui quello legato agli spostamenti casa-lavoro.

Per tutelare la salute e la sicurezza dei dipendenti del Gruppo e delle rispettive famiglie, pur garantendo la continuità operativa ed evitando l'interruzione delle attività, una delle iniziative principali ha visto l'agevolazione del lavoro da casa, noto anche come "smart working". A tal riguardo, DIS ha tratto vantaggio dal Progetto Pilota Smart Work già avviato nell'ottobre 2019, che ha facilitato un rapido passaggio a questa nuova modalità di lavoro.

Nella sua applicazione dello smart working, DIS ha adottato un approccio integrato di pianificazione, formazione e comunicazione volto a supportare i dipendenti di DIS in questa transizione a un nuovo approccio al lavoro. Lo *smart working* offre ai dipendenti maggiore flessibilità nell'organizzazione del proprio lavoro e dei propri sforzi, avvalendosi di strumenti e tecnologie in grado di garantire un'efficace comunicazione e la produttività anche al di fuori degli spazi aziendali. Allo stesso tempo modifica significativamente il rapporto tra il datore di lavoro e il dipendente verso una dimensione di fiducia e gestione per obiettivi.

Dallo scoppio della pandemia di Covid-19, all'inizio di febbraio 2020, tutti i dipendenti sono stati informati delle raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) (ad es. limitazioni di viaggio, raccomandazioni del paese di destinazione, raccomandazioni e/o direttive dei rispettivi governi locali); la divisione HR del Gruppo d'Amico ha tempestivamente elaborato il Piano di gestione dell'epidemia per il contenimento della diffusione del Covid-19 sul posto di lavoro; con l'allentamento delle misure di *lockdown* locale, è stato elaborato un protocollo che definisce le misure di sicurezza e igiene destinate ai dipendenti per consentire loro di tornare a lavorare in sicurezza nei rispettivi uffici.

Lo sviluppo del capitale umano ha continuato a rappresentare una delle priorità strategiche del Gruppo DIS nel 2020, con la ferma convinzione che investire sui suoi dipendenti contribuirà a rafforzare il suo vantaggio competitivo.

Il Gruppo DIS continua a promuovere una cultura basata su politiche e prassi volte a massimizzare e fidelizzare il talento, a incentivare l'uso della tecnologia e dell'innovazione e a migliorare il benessere dei dipendenti, cercando al contempo di prevenire comportamenti illeciti. Il suo obiettivo è creare un ambiente di lavoro in cui ogni dipendente sia in grado di offrire un livello superiore di performance, garantendo al contempo l'equilibrio casalavoro per entrambi i generi.

Uno dei principali successi del 2020 è stato il consolidamento della sua politica su diversità e inclusione. Questa priorità strategica è confermata anche dalla composizione di nazionalità e dalla distribuzione di genere della forza lavoro del Gruppo DIS. A tal riguardo, il Gruppo può contare su dipendenti a terra provenienti da 10 nazioni a fine 2020, praticamente in linea con l'esercizio precedente (2019: dipendenti a terra da 12 nazioni), con una ripartizione tra donne e uomini nell'organico rispettivamente del 43,5% e del 56,5% (41% di uomini e 59% di donne a fine 2019).

Il personale di bordo proviene in grande maggioranza dall'India (86%). Altro personale marittimo è reclutato in Ucraina (4%), Romania (2,5%) e Italia (2,4%). Il personale marittimo di sesso femminile è purtroppo molto limitato (2).

In termini di condizioni lavorative e retributive, il Gruppo DIS offre una retribuzione in linea con il diritto locale e gli *standard* di settore in cui opera, in piena conformità con le leggi vigenti in materia di salari e stipendi, benefici e orario di lavoro, cercando al contempo di basare la remunerazione su criteri oggettivi.

L'impegno a prevenire incidenti e infortuni sul lavoro viene rispettato grazie al mantenimento di posti di lavoro sicuri, conformemente alla legge; il diritto di accedere alla prevenzione sanitaria e il beneficio dell'assistenza medica sono garantiti ai sensi delle condizioni vigenti nella rispettiva località.

Il sistema di valutazione interna per i dipendenti del Gruppo (Gestione della *performance* dei dipendenti) continua a rivestire un ruolo essenziale nella valutazione della *performance* del personale, nella gestione del talento e nella definizione di un sistema di incentivi, che è stato allineato con le *best practices* più recenti.

La d'Amico Corporate Academy, che raccoglie tutte le iniziative di formazione e crescita del Gruppo d'Amico, ha lanciato diverse iniziative di formazione che hanno coinvolto buona parte dei dipendenti del Gruppo d'Amico durante gli scorsi anni, creando un ambiente in cui vengono intrecciati rapporti professionali più stretti. Nel 2020, nonostante l'emergenza Covid-19, sono state realizzate iniziative di e-learning, tra cui corsi di lingua e formazione riguardante la conformità alle nuove normative nazionali e internazionali. Parte dei corsi del 2020 costituivano il proseguimento di iniziative lanciate nell'anno precedente, ad es. la conformità alle norme GDPR.

Viene prestata un'attenzione continua alla fidelizzazione e allo sviluppo del personale che d'Amico International Shipping ritiene fondamentale per la gestione della flotta, con un tasso medio complessivo di stabilità del posto di lavoro pari all'85,1% nel 2020 (2019: 83%).

Nel 2020 DIS ha inoltre confermato il suo sistema di incentivazione a lungo termine, il cui scopo è incrementare l'allineamento degli interessi dei dipendenti coinvolti nel piano ("Beneficiari") e dei suoi Azionisti. Il piano di incentivazione a lungo termine della dirigenza promuove la creazione di valore a medio-lungo termine tramite la definizione di diversi obiettivi legati alla *performance* della Società.

Il personale di bordo riveste un ruolo fondamentale per garantire l'utilizzo sicuro ed efficiente della flotta.

Dal 2017 DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha rafforzato la sua organizzazione istituendo una Divisione Equipaggi, che gestisce e supervisiona i processi e le funzioni allo scopo di ottenere sinergie ed economie di scala applicando le stesse politiche in tutta l'organizzazione (standard di formazione, gestione della carriera, contratti di lavoro dell'equipaggio, tabelle salariali). Tutte le mansioni operative e amministrative sono affidate a SIRIUS, un agente di reclutamento di equipaggi appartenente al Gruppo d'Amico, sotto la responsabilità della divisione equipaggi del Gruppo.

La gestione dell'intera funzione legata agli equipaggi attraverso un'unica divisione ambisce a ridurre i rischi, in quanto tutte le procedure interne vengono continuamente aggiornate e prontamente comunicate a tutte le navi gestite, concentrandosi sulla promozione della sicurezza e della tutela dell'ambiente.

La fidelizzazione del personale marittimo rappresenta uno degli obiettivi del Gruppo d'Amico, che viene monitorato impiegando diversi KPI, tra cui il numero di contratti dei marinai che vengono interrotti prima della scadenza contrattuale, che il Gruppo ambisce a tenere sotto il 10%, e il tasso di stabilità del posto di lavoro, per il quale il Gruppo intende raggiungere almeno lo *standard* di settore dell'80%.

Il settore della navigazione è fortemente disciplinato e rigoroso con i suoi operatori quando si tratta di conformità agli *standard* internazionali sulla sicurezza. Per ridurre ulteriormente i rischi inerenti alle sue attività di navigazione, la divisione Equipaggi del Gruppo d'Amico ha politiche molto restrittive volte a tutelare la Sicurezza della vita e,

in generale, la prevenzione di qualsiasi incidente che potrebbe causare gravi decessi, infortuni o malattie. Tutti i membri dell'equipaggio responsabili della sicurezza o della tutela ambientale sono formati adeguatamente e valutati regolarmente.

Al fine di gestire i rischi legati alle condizioni d'impiego dei marinai, tutto il personale marittimo viene selezionato tramite agenti di reclutamento debitamente autorizzati dalle autorità pubbliche locali o da organizzazioni riconosciute, al fine di garantire il completo rispetto dei principi e delle norme previste dalla Convenzione sul lavoro marittimo (MLC 2006). La divisione Equipaggi inoltre ispeziona periodicamente tali agenzie per accertarne l'ottemperanza anche alle proprie procedure. In conformità alle disposizioni previste dalla MLC 2006, ogni nave e società di gestione di navi deve essere ispezionata periodicamente dall'autorità di bandiera, che rilascia un certificato di conformità per la nave e il gestore. Tutte le navi gestite dal Gruppo d'Amico sono dotate di un Certificato del lavoro marittimo valido.

Tutte le navi di DIS sono dotate delle certificazioni *Blue Card* rilasciate dalla Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti (ITF). I benefici sociali sono garantiti ai marinai conformemente alle leggi applicabili del loro paese di origine.

La filosofia degli "ufficiali cresciuti internamente" costituisce un aspetto fondamentale della strategia di sviluppo del personale. In tale contesto, il Gruppo d'Amico mette in campo piani personalizzati di sviluppo e gestione della carriera, che vengono costantemente monitorati e aggiornati. Il punto di partenza è la strategia per i cadetti, che include una collaborazione con istituti nautici per l'istruzione dei suoi cadetti, che potrebbero diventare i futuri ufficiali della sua flotta.

Rispetto per i diritti umani

Nel 2020 il Gruppo DIS ha continuato a rafforzare la sua politica su diversità e inclusione in relazione alle persone fisiche e più in generale in relazione ai diritti umani del personale sia di terra che marittimo.

Uno dei principali obiettivi della divisione HR del Gruppo d'Amico è far sentire i dipendenti apprezzati, rispettati e coinvolti nella Società, fornendo loro accesso a pari opportunità andando ben oltre gli obblighi di legge. Il Gruppo DIS incoraggia la promozione di una condotta etica sul posto di lavoro come previsto nel suo Codice Etico, che ha stabilito che le attività interne ed esterne dovrebbero essere condotte conformemente ai valori di equità, onestà e trasparenza, in conformità alle leggi e rispettando la dignità della persona.

A bordo delle navi gestite, le ore di lavoro e di riposo sono monitorate tempestivamente e costantemente per evitare qualsiasi violazione delle normative applicabili.

A tutti i marinai è garantita l'assistenza sanitaria durante la loro intera permanenza in servizio e anche successivamente alla scadenza del contratto in caso di malattia o infortunio. In tutti i casi è sempre tutelato il diritto dei marinai di essere rimpatriati in sicurezza.

Il Gruppo segue rigide procedure per evitare bullismo e molestie nei confronti di tutto il suo personale impiegato a bordo delle sue navi gestite. Non è tollerato alcun tipo di molestia o bullismo, né a terra né a bordo, e i dipendenti o i soggetti terzi sono incoraggiati a segnalare immediatamente qualsiasi episodio, in modo da poter adottare adeguate misure correttive. Le segnalazioni possono pertanto riguardare comportamenti illeciti, rischi, reati o irregolarità attribuibili a violazioni del Codice Etico di DIS e del sistema di controllo interno, come il bullismo e le molestie sessuali. La segnalazione deve tuttavia essere presentata in buona fede. Se la segnalazione

riguarda un evento verificatosi a bordo di una nave e/o se il segnalatore è un membro dell'equipaggio, deve essere inviata tramite i seguenti siti web https://damico-noncompliance.azurewebsites.net (per tutte le navi della flotta d'Amico) o https://ishima-noncompliance.azurewebsites.net (solo per le navi gestite da Ishima). Se la segnalazione riguarda un evento avvenuto a terra, deve essere inviata tramite il seguente sito web https://damico-whistleblowing.azurewebsites.net. In alternativa, le segnalazioni possono essere inviate ad account di posta elettronica indipendenti e numeri verdi dedicati alle segnalazioni a bordo e a terra.

Questioni umanitarie, educative e culturali

Il Gruppo DIS sostiene anche progetti di solidarietà, di formazione e di ambito culturale nei paesi in cui opera.

Attraverso il Gruppo d'Amico, contribuisce a iniziative di beneficenza in tutto il mondo per fornire assistenza alle popolazioni e ai territori più bisognosi, dedicando un'attenzione particolare ai bambini; inoltre sostiene eventi a favore della protezione della vita umana e della ricerca scientifica. Inoltre contribuisce alla ricostruzione di paesi, villaggi e città colpiti da calamità naturali. Ad esempio, nel 2017 il Gruppo d'Amico ha aiutato gli abitanti dei villaggi della provincia di Khanh Hoa in Vietnam, gravemente colpiti dal violento tifone "Damrey". Nel 2014 il Gruppo d'Amico ha aiutato le famiglie dei marinai e dei dipendenti filippini a ricostruire le loro case. Nel 2013, in seguito a un tifone che ha devastato ampie zone delle Filippine, il Gruppo d'Amico ha erogato un'importante donazione per la costruzione di barche ambulanza per il comune di lloilo, una delle aree più colpite dal disastro e città di provenienza di alcuni dei nostri marinai. Inoltre, nel 2011 ha partecipato alla ricostruzione di un piccolo villaggio in Giappone colpito dallo tsunami che si è abbattuto sulla costa nordorientale del Paese.

Dal 2013 il Gruppo d'Amico è a fianco dell'organizzazione Save the Children, che sostiene nei suoi progetti di emergenza e sviluppo in tutto il mondo, attraverso programmi specifici per l'infanzia e la campagna natalizia.

Dal 2018 il Gruppo d'Amico supporta l'associazione "Il Porto dei Piccoli", che si rivolge a tutti i bambini che affrontano l'esperienza della malattia e alle loro famiglie, con l'obiettivo di costituire un supporto, indipendentemente dalla patologia, nel percorso di cura e rappresentare un porto sicuro in cui trovare comprensione e sostegno.

Il Gruppo d'Amico sostiene da anni le attività di Fondazione Telethon, che sostiene la ricerca sulle malattie genetiche, facendo regolarmente donazioni alla Fondazione malattie renali dei bambini che finanzia i migliori ricercatori e istituti di ricerca in Italia e nel mondo.

Il Gruppo d'Amico fornisce inoltre istruzione, sviluppo professionale e orientamento ai propri dipendenti e a studenti esterni alla Società interessati al settore marittimo, allo scopo di contribuire a gettare le basi per una carriera di successo all'interno e all'esterno dell'organizzazione, finanziando vari progetti a diversi livelli d'istruzione e stringendo *partnership* con diverse istituzioni marittime e a livello nazionale e internazionale.

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

Il Gruppo d'Amico supporta da oltre sei anni il National Maritime College of Ireland, offrendo ogni anno a 18 cadetti l'opportunità di imbarcarsi per 90 giorni sulle navi della flotta d'Amico. I nuovi ufficiali della Marina possono così completare la propria formazione con il periodo di addestramento a bordo e ottenere il certificato di competenza necessario alla navigazione. Attraverso la sua collaborazione con il National Maritime College of Ireland, inoltre, il Gruppo d'Amico è anche *partner* di Chiltern Maritime, società specializzata nel reclutamento, formazione e somministrazione di tirocinanti ufficiali per programmi di borse di studio della Marina Mercantile britannica.

Il Gruppo d'Amico ha inoltre rafforzato la sua *partnership* con la Royal Institution of Naval Architects – l'associazione professionale britannica degli ingegneri navali fondata nel 1860 a Londra – e con il Dipartimento di Ingegneria navale dell'Università di Genova (DITEN) allo scopo di promuovere e favorire lo scambio di informazioni tecniche e scientifiche nella progettazione e nella costruzione in ambito navale. In tale contesto, più di dieci anni fa le tre organizzazioni hanno istituito lo "Student Naval Architect Award", un premio assegnato alla migliore tesi realizzata da uno dei loro studenti

Ogni anno il Gruppo d'Amico offre anche una borsa di studio/lavoro a progetto allo studente più meritevole dell'Istituto IPE di Napoli, contribuendo alla sua formazione professionale.

Il Gruppo d'Amico partecipa inoltre attivamente alla Connecticut Maritime Association (CMA), un'associazione di categoria senza scopo di lucro che rappresenta persone provenienti dall'intero settore dei trasporti marittimi e del commercio, di cui il Gruppo d'Amico è parte attiva dal 2001. Dal 2014, il Gruppo d'Amico sponsorizza la "Business of Shipping Competition", organizzata dalla CMA e dalla CMA Education Foundation, un concorso che premia le migliori tesi redatte da studenti che frequentano college e università americane con programmi e/o corsi specializzati in trasporto marittimo, commercio internazionale, biologia marina e ingegneria marittima.

Il Gruppo d'Amico sostiene anche il mondo dell'arte e della cultura, con l'intento di presentare temi sociali, culturali, economici e ambientali ad un pubblico sempre più ampio. Oltre a sponsorizzare diversi musei e mostre in tutto il mondo, qualche anno fa il Gruppo d'Amico ha lanciato il progetto "The Owner's Cabin", un programma di residenza unico che promuove la produzione di opere ispirate all'ambiente del trasporto marittimo internazionale sperimentato dagli artisti durante il viaggio sulle navi del Gruppo. Nel 2019 il Gruppo ha ospitato due giovani artisti su due navi diverse.

Il Gruppo d'Amico partecipa attivamente, anche tramite alcuni dei suoi dirigenti in posizioni apicali, a primarie organizzazioni e associazioni nazionali e internazionali, tra cui INTERTANKO, International Chamber of Shipping, ECSA – European Community Shipowners' Association, CONFITARMA, BIMCO e lo European Sustainable Shipping Forum.

Paolo d'Amico, presidente e amministratore delegato di DIS, presiede l'International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) dal novembre 2018. L'Associazione promuove un'industria delle navi cisterna altamente competitiva, trasparente e sostenibile. Per il Gruppo d'Amico ricoprono un ruolo in INTERTANKO anche un HR Manager, che presiede lo Human Element in Shipping Committee (HEiSC), e il direttore tecnico, membro del Safety and Technical Committee (ISTEC) e dell'Environmental Committee.

Il Gruppo d'Amico dal 2017 è expert member dello European Sustainable Shipping Forum – ESSF, nato con l'obiettivo di promuovere il dialogo strutturale, lo scambio di conoscenze tecniche, la cooperazione e il coordinamento tra le parti per promuovere uno *shipping* sostenibile, competitivo e di qualità senza compromettere la sicurezza. Il Gruppo è anche membro del sottogruppo "Air Emissions from Ships" e del sottogruppo sull'Efficienza Energetica delle Navi. Dal 2020 il Gruppo d'Amico collabora inoltre con il Gruppo per la Tassonomia Marittima UE dell'ECSA, con l'incarico di sviluppare una strategia europea generale per la finanza sostenibile.

ALTRI RISCHI

DIS è esposta a numerosi rischi operativi, che possono comportare costi imprevisti e perdita di guadagni. Tali rischi possono sorgere da qualsiasi delle sue attività operative, come la selezione degli equipaggi, il bunkeraggio, gli interventi di bacino e riparazioni, la gestione commerciale, le agenzie portuali, il rimorchio e la navigazione.

d'Amico International Shipping conduce periodicamente una valutazione dei rischi delle sue attività operative. La funzione Audit Interno supporta i responsabili dei processi nella loro autovalutazione, fornendo una mappa completa dei rischi operativi e dei relativi controlli.

La valutazione del rischio per il 2020 ha messo in evidenza quattro categorie di rischio come più significative:

- 1. Eventi naturali e geopolitici
- 2. Rischio reputazionale
- 3. Tendenze macroeconomiche: Rischi finanziari legati alla volatilità e alla ciclicità del mercato
- 4. Guasti delle navi
 - 1. I rischi naturali e geopolitici includono:
 - a. qualsiasi evento politico, atto di terrorismo o reato informatico che può ripercuotersi sulla sicurezza e sulla disponibilità dei centri dati, dando luogo a costi aggiuntivi e/o una violazione della riservatezza dei dati questo rischio è stato valutato in teoria al livello più alto. La divisione ICT della Società, tuttavia, ha messo in atto e migliorato una procedura di ripristino e un piano di continuità operativa che riducono il rischio a un livello accettabile.
 - b. qualsiasi condizione politica che può limitare le attività commerciali della Società i regimi di sanzioni internazionali, adottati principalmente dall'UE, dall'ONU e dagli USA, colpiscono anche il settore della navigazione. In particolare, il regime di sanzioni statunitensi si è dimostrato aggressivo non solo nei confronti dei cittadini statunitensi ma anche di persone ed organizzazioni straniere che possono essere soggette a sanzioni secondarie statunitensi. Al fine di evitare il rischio di essere soggetta a sanzioni internazionali, la Società ha attuato la propria Politica sulle sanzioni, che stabilisce i requisiti minimi che la Società e i suoi dipendenti devono rispettare.
 - c. *Pirateria* può comportare rischi economici e per la sicurezza della nave e/o rischi per il completamento dei viaggi delle navi come previsto. Il rischio di pirateria rappresenta un problema serio nel Golfo di Aden, nell'Oceano Indiano e nella zona economica del Golfo di Guinea a nord della latitudine 3 nord (inclusi Nigeria, Togo e Benin). A tal riguardo DIS ha adottato misure volte a: (a) ridurre al minimo il rischio durante il transito nell'area del Golfo di Aden per promuovere una navigazione più sicura; (b) verificare l'adeguatezza delle polizze assicurative attualmente in essere per garantire che tali rischi risultino opportunamente coperti. Un'analisi dettagliata della situazione ha consentito al Gruppo DIS, insieme al Gruppo d'Amico, di redigere le linee guida a cui ogni nave deve attenersi quando si trova nella zona a rischio. Inoltre, per ottenere il maggior numero possibile di informazioni e per mantenersi aggiornato su tutte le problematiche sorte, il Gruppo d'Amico monitora periodicamente i siti internet dedicati al problema della pirateria. Per quanto riguarda la copertura assicurativa, basandosi su una valutazione dei rischi DIS ha accertato che i principali rischi legati alla pirateria sono debitamente coperti tramite: (a) assicurazione per perdita del noleggio, che copre la Società per la perdita di reddito risultante da danni fisici alla nave causati da attacchi di pirateria (*rischio coperto dalla polizza Hull & Machinery (corpo e macchine)*); (b) assicurazione per rapimento e riscatto, che copre i rischi di rapimento, detenzione illegale, dirottamento; (c) assicurazione per perdita del noleggio a causa di pirateria,

che copre il pagamento del noleggio durante il periodo di detenzione da parte dei pirati (non è richiesto che questa polizza preveda la copertura di danni fisici alla nave); (d) responsabilità civile di terzi, inclusa nella copertura P&I. Oltre alle suddette misure di sicurezza, la Società si avvale di guardie armate per ridurre il rischio a un livello accettabile.

- d. Pandemia: il Covid-19 continua a diffondersi a livello globale, presentando rischi senza precedenti per le persone, le imprese e le economie. La Società deve essere pronta a rispondere e reagire a diverse problematiche che toccano i suoi dipendenti, le sue attività e la sua impresa, poiché qualsiasi ritardo potrebbe comportare problematiche significative in un secondo momento. Sulla base di questo presupposto, sono state messe in atto numerose strategie di mitigazione (ad es. diagramma delle competenze; copertura assicurativa, misure di sicurezza, piano di successione) che garantiscono che il rischio per la continuità operativa sia portato ad un livello accettabile (si vedano ulteriori commenti nella presente sezione, e nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario, Eventi significativi verificatisi nel periodo).
- 2. Rischio reputazionale campagne media negative, che si ripercuotono sulla reputazione della Società, potrebbero causare un danno commerciale. Consulenti esterni e procedure interne contribuiscono al monitoraggio continuo dei media. È stato identificato un portavoce per garantire una corretta comunicazione delle informazioni.
- 3. I rischi finanziari legati alla volatilità e alla ciclicità del mercato riguardano principalmente:
 - a. Tariffe di nolo. La Società è esposta a fluttuazioni significative delle tariffe di nolo dovute ai cambiamenti dell'equilibrio tra domanda e offerta nel trasporto marittimo di raffinati derivanti dalla natura ciclica del nostro settore. La Società mitiga tale rischio impiegando parte della sua flotta in contratti a termine a tariffa fissa e coprendo ulteriormente parte dell'esposizione al mercato spot tramite contratti di nolo a termine (si vedano i ricavi base time charter nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).
 - b. Forti correzioni delle tariffe di nolo possono comportare perdite e ripercuotersi sui nostri saldi di liquidità, oltre che sulla nostra capacità di rispettare i contratti, e potrebbe causare inadempimenti dei vincoli finanziari (covenant) previsti dai nostri prestiti.
 - c. Prezzi delle navi. Gli stessi fattori che influiscono sulle tariffe di nolo hanno un impatto anche sui prezzi delle navi. Inoltre, in caso di forte flessione del mercato, la liquidità del mercato di seconda mano per le nostre navi può subire un calo significativo, inficiando la nostra capacità di venderle. Consistenti correzioni dei prezzi delle navi possono causare potenziali inadempimenti dei vincoli finanziari (covenant) previsti dai nostri prestiti.
 - d. Tassi di interesse e tassi di cambio, che influenzano rispettivamente gli oneri finanziari della Società e i costi generali e amministrativi e operativi.
- 4. *Rischio di guasti delle navi* riguarda la potenziale indisponibilità della nave per generare ricavi. La Società adotta un sistema di manutenzione pianificata per ridurre il rischio di guasto delle navi.

La gestione degli interventi di bacino e delle riparazioni è coordinata dal Gruppo d'Amico, il che consente di raggiungere economie di scala e di avvalersi di un adeguato valore di riferimento per il costo e la qualità di tali servizi. L'obiettivo di DIS, che prevede di controllare sempre una flotta giovane, contribuisce a minimizzare tali rischi.

Il Gruppo d'Amico ha selezionato cantieri privilegiati ubicati in aree commerciali chiave sulla base di criteri come la qualità del lavoro svolto, le certificazioni ISO e altre certificazioni volontarie oppure obbligatorie, la conformità a principi etici, l'esperienza passata del Gruppo d'Amico ed un elenco di referenze.

Gli interventi di bacino vengono pianificati in anticipo, in modo da assicurare gli spazi necessari e fare in modo che le specifiche dell'intervento siano definite attraverso un'ispezione precedente all'immissione in bacino.

La selezione degli interventi di bacino tiene conto di tutti i costi, compresi quelli di riparazione, il costo della deviazione compreso quello dei bunker consumati insieme al tempo richiesto per le riparazioni.

Un rappresentante della Società è sempre presente in loco per monitorare la qualità del lavoro svolto e l'avanzamento dell'intero progetto, pronto a gestire tempestivamente qualsiasi problematica si presenti.

Tutte le suddette attività sono svolte anche per ridurre i rischi legati a:

- indisponibilità di uno spazio in bacino al momento del fermo nave;
- interventi imprevisti;
- costi e ritardi imprevisti;
- accertamento riguardo la consegna puntuale al noleggiatore.

Allo scopo di misurare la performance, DIS ha istituto un indicatore chiave di performance, la "Performance della pianificazione degli interventi di bacino", volto a monitorare e controllare costi e ritardi.

Oltre ai suddetti rischi principali (risultanti dalla valutazione del rischio), le attività operative potrebbero essere esposte ad altri rischi.

Rischi legati alla gestione del bunker

Nel bunkeraggio delle sue navi, il Gruppo DIS ha diversi obiettivi, tra cui tagliare i costi di acquisto diretti, ridurre al minimo gli scostamenti delle navi e garantire che le forniture siano in linea con le norme ISO più recenti in vigore. Il bunkeraggio è gestito da DIS con il supporto di una società del Gruppo d'Amico, Rudder Sam, che ha una profonda conoscenza del mercato e si avvale di una rete di fornitori affidabili con elevati standard qualitativi (si veda anche la nota Operazioni con parti correlate al bilancio consolidato).

Una supervisione costante delle consegne fisiche (in termini di tempistiche e quantità pianificate) e l'analisi della qualità dei campioni di bunker garantiscono che le problematiche di natura quantitativa e qualitativa siano tenute sotto controllo

Rischi legati alla gestione del viaggio

La pianificazione ed il controllo dei viaggi sono gestiti da DIS allo scopo di garantire un servizio di buona qualità ai noleggiatori, attraverso una costante attenzione all'adempimento dei requisiti contrattuali, con l'obiettivo di ridurre i costi e limitare i ritardi.

Le agenzie portuali e il rimorchio sono gestiti da DIS attraverso contratti generali e si basano su una rete affidabile di agenti che operano con standard elevati, allo scopo di massimizzare l'efficienza dei tempi di sosta delle navi di DIS presso i porti, fornire servizi amministrativi qualificati alle navi di proprietà e trarre vantaggio dalle economie di scala.

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

Rischi geopolitici e Covid-19

La Brexit potrebbe far sorgere alcune difficoltà per la mobilità del personale marittimo, poiché anche i cittadini dell'UE potrebbero aver bisogno di un visto per entrare nel Regno Unito. Non è ancora chiaro se alcune nazioni saranno esentate.

Nel 2020, la diffusione del nuovo Coronavirus (Covid-2019) ha fortemente influenzato le rotazioni degli equipaggi. Viste le restrizioni di viaggio imposte dalla maggior parte dei paesi, il tempestivo avvicendamento degli equipaggi si è dimostrato sempre difficoltoso. Nonostante le raccomandazioni dell'IMO (Ris. 4204) e i diversi appelli del suo Segretariato perché i marittimi fossero considerati lavoratori chiave e perché venisse adottato un protocollo di sicurezza sanitaria dedicato e comune per l'avvicendamento degli equipaggi (sia di terra che marittimo), quasi tutti i Paesi hanno stabilito le proprie norme, sottoposte a cambiamenti continui.

Una delle principali conseguenze è stato che in molti casi i marittimi sono stati obbligati a prorogare il proprio impegno a bordo. È stata necessaria una Valutazione del Rischio più approfondita quando il tempo trascorso a bordo era prossimo a, o in alcuni casi persino più lungo di, quanto consentito dalla Convenzione sul lavoro marittimo. In alcuni casi si è rivelato necessario ottenere un'esenzione speciale da parte dell'autorità di bandiera.

Sono stati creati alcuni strumenti procedurali per gestire adeguatamente il rischio di contagio per il personale marittimo, tra cui:

- · Linee quida e norme di comportamento da osservare negli spostamenti dell'equipaggio;
- Misure protettive di base;
- Linee guida e norme di comportamento da seguire durante i viaggi di rimpatrio in caso di sospetto di contagio;
- Linee guida per l'ufficio reclutamento e norme di comportamento da seguire all'ingresso nell'equipaggio.

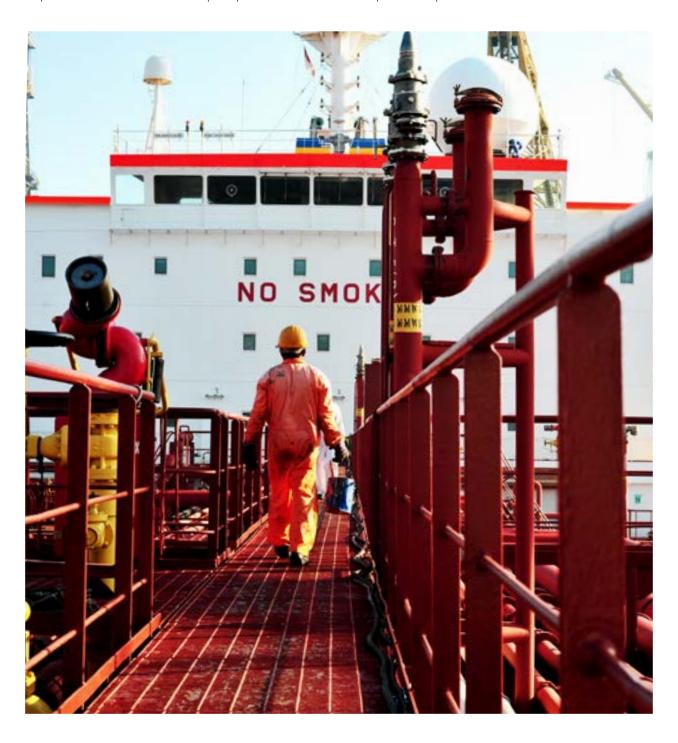
Inoltre, è stato redatto un Piano d'emergenza per le navi che definisce le precauzioni e le procedure esistenti per proteggere il personale marittimo da malattie respiratorie, come 2019-nCoV (nuovo coronavirus) e le misure da adottare qualora si sospetti un'infezione a bordo delle navi. Il piano include:

- Azioni generali da attuare, comprese misure per la protezione di base, per l'igiene personale ed alimentare, e per le pulizie/la gestione dei rifiuti;
- · Azioni da attuare in tutti i porti ubicati in Paesi colpiti dal Covid-19;
- Azioni da adottare quando l'equipaggio esistente ritorna sulla nave dopo una visita a terra;
- Azioni da adottare quando l'equipaggio esistente o guardie di sicurezza salgono a bordo delle navi;
- Azioni in caso di sospetto di infezione.

I controlli e le ispezioni di navigazione sono stati particolarmente colpiti dalle restrizioni di viaggio e l'investimento in nuove tecnologie nel periodo pre-Covid ha evitato l'interruzione della continuità operativa. Lo sviluppo e l'adozione precoce di registri di bordo elettronici (registro idrocarburi, registro rifiuti, registro giornaliero del suono) ha consentito di condurre la revisione documentale in remoto evitando la presenza fisica a bordo. Gli investimenti in strumenti di manutenzione predittiva hanno permesso di monitorare lo stato di salute dei macchinari a distanza e in tempo reale. La standardizzazione dei moduli per le ispezioni delle navi con una lista di controllo specifica e riferimenti incrociati alle procedure aziendali è diventata un orientamento intelligente che ci permette di assegnare l'ispezione ai due ufficiali di grado più alto a bordo. Inoltre siamo attivamente coinvolti

nel primo progetto pilota di Rina e Libera su come condurre verifiche annuali/di classe in remoto. Oggi la "verifica remota" è una prassi comune.

Il Covid-19 ha avuto un impatto diretto significativo sulle tariffe di nolo sul mercato, alla luce del calo complessivo della domanda petrolifera del 10% circa nel 2020, con conseguenti tagli considerevoli alla produzione petrolifera da parte dell'OPEC. Il Covid-19 ha inoltre avuto importanti ripercussioni negative sulla domanda del trasporto marittimo di raffinati, colpendo più duramente alcuni prodotti come i carburanti per aviazione e la benzina senza piombo. Con i nuovi *lockdown* imposti tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021, si prevede che la domanda rimanga sottotono fino alla seconda metà del 2021, dopo di che è previsto un rimbalzo abbastanza netto, sebbene molto probabilmente non sufficiente per riportare i consumi a livelli pre-Covid prima dell'estate del 2022.



INFORMAZIONI PER GLI AZIONISTI

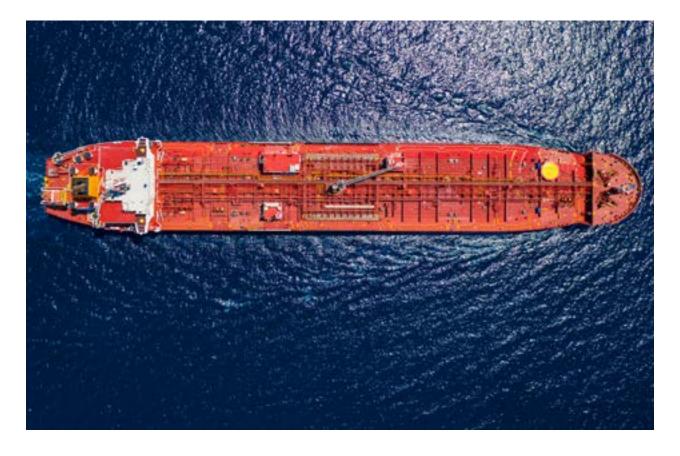
Investor Relations

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

I risultati finanziari sono stati presentati a cadenza trimestrale in occasione di teleconferenze pubbliche, alle quali si può accedere anche attraverso la sezione *Investor Relations* nel sito web del Gruppo. Nel 2020 il team di *Investor Relations* è rimasto costantemente in contatto con la comunità finanziaria allo scopo di discutere della performance e dei risultati di DIS tramite incontri, teleconferenze, presentazioni durante broker conference e la partecipazione a eventi rilevanti organizzati da Borsa Italiana (segmento STAR). La partecipazione a roadshow con azionisti e investitori è stata rivolta principalmente ai centri finanziari principali, e sono stati organizzati incontri con investitori che hanno dimostrato un particolare interesse a investire nella nostra società, tenendo conto della nostra capitalizzazione di mercato, della valutazione azionaria, del settore di attività e della natura ciclica della nostra impresa.

Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito web istituzionale del Gruppo http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/. La sezione Investor Relations riporta informazioni azionarie, dati finanziari storici, comunicati stampa, presentazioni istituzionali, pubblicazioni periodiche e copertura degli analisti. A partire dal 2020, gli aggiornamenti sull'attività di Investor Relations di DIS sono disponibili anche sulla pagina LinkedIn della Società https://www.linkedin.com/company/d-amico-international-shipping-s-a/.

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



Andamento della quotazione del titolo

Al 31 dicembre 2020, il capitale sociale di d'Amico International Shipping S.A. era composto da 1.241.053.006 azioni ordinarie, con una capitalizzazione di mercato, pari a €111.652.625,52, quotate su Borsa Italiana S.p.A. nel segmento STAR.



Nel primo trimestre 2020, in seguito alla diffusione della pandemia di Covid-19 e alle ripercussioni generali sui mercati azionari mondiali, il prezzo delle azioni di DIS ha subito una netta contrazione, toccando il minimo annuo di €0,0662 il 17 marzo 2020 (in calo del 52,2% rispetto al prezzo di chiusura del 2019). Nel secondo trimestre del 2020, grazie al miglioramento generale dei mercati azionari mondiali associato alla solida impennata delle tariffe di nolo sul mercato *spot*, il prezzo delle azioni di DIS è tornato a raggiungere un massimo infrannuale di €0,123 il 28 aprile 2020 (incremento dell'85,8% rispetto al livello minimo toccato il 17 marzo 2020). Tuttavia, il mercato delle navi cisterna ha iniziato a perdere slancio verso la fine del secondo trimestre e in particolare con l'inizio del terzo trimestre, portando a un prezzo di chiusura di €0,0911 al 31 dicembre 2020, per un decremento del 35% rispetto al prezzo di chiusura dell'esercizio precedente. I volumi medi giornalieri trattati durante l'anno sono stati di 3,1 milioni di azioni, in aumento del 29% rispetto all'anno precedente. Inoltre, durante l'anno (a gennaio, marzo, novembre e dicembre) 7.717.869 azioni proprie (corrispondenti allo 0,62% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0956 euro e per un corrispettivo complessivo di 737.999,24 euro. Alla data del 31 dicembre 2020, d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 15.447.896 azioni proprie, corrispondenti allo 1,25% del capitale sociale.

Calendario finanziario

Di seguito è riportato il calendario finanziario della Società per il 2021:

Bilancio annuale 2020	Marzo	Giovedì 11
Assemblea annuale degli azionisti	Aprile	Martedì 20
Primo resoconto intermedio di gestione 2021	Maggio	Giovedì 06
Relazione finanziaria semestrale 2021	Luglio	Giovedì 29
Terzo resoconto intermedio di gestione 2021	Novembre	Giovedì 11

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 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).

SINTESI DEI RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE E DELL'ESERCIZIO 2020

Nel 2020 il mercato delle navi cisterna è stato caratterizzato da una volatilità eccezionale. Dopo un rallentamento ad inizio 2020, rispetto ad un solido quarto trimestre 2019, i ricavi delle navi cisterna hanno toccato livelli storicamente elevati nei mesi di marzo ed aprile 2020. Gli effetti negativi del Covid-19 sulla domanda petrolifera globale, associati all'iniziale incremento della produzione dell'Arabia Saudita e della Russia, hanno causato un netto contango dei prezzi petroliferi a termine, sfociando in un'impennata delle scorte a terra che hanno raggiunto rapidamente la capacità massima di molti depositi, innescando un rapido e pronunciato aumento dello stoccaggio galleggiante sia di greggio che di raffinati. Tuttavia, all'inizio di maggio, dopo l'entrata in vigore di considerevoli tagli alla produzione petrolifera da parte di grandi produttori, i ricavi spot hanno subito un netto calo, attestandosi ai minimi da due anni a fine anno.

Secondo Clarksons, la domanda petrolifera globale dovrebbe aver subito una contrazione dell'8,8% su base annua nel 2020, attestandosi a 91,4 milioni di barili al giorno. Si stima che la domanda petrolifera statunitense ed europea abbia registrato il calo più netto su base annua, in entrambi i casi del 12% circa. A dicembre, il rapido incremento dei casi di Covid-19 a livello mondiale ha pesato notevolmente sulla domanda petrolifera, specialmente in Europa e negli Stati Uniti, dove i governi hanno reintrodotto o rafforzato le misure di "lockdown"; si stima inoltre che il deficit della domanda petrolifera globale rispetto allo stesso periodo del 2019 sia aumentato su base mensile, raggiungendo circa 6,8 milioni di barili al giorno da circa 6,2 milioni di barili al giorno a novembre. Nel 2021, l'AIE prevede una ripresa della domanda petrolifera del 6,0% su base annua, favorita dall'allentamento delle restrizioni legate al Covid-19 a fronte della diffusione dei vaccini in tutto il mondo. Tuttavia, l'insorgere di numerose varianti nuove e più contagiose della malattia rappresenta un rischio significativo per la ripresa della domanda petrolifera nel 2021.

Il Covid-19 ha avuto un effetto molto positivo sui mercati delle navi cisterna tra aprile e maggio 2020, con le tariffe di nolo *spot* che hanno raggiunto livelli senza precedenti. Questa impennata dei ricavi è stata trainata principalmente dalla riduzione dell'utilizzo della flotta usuale in quanto le navi sono state utilizzate per lo stoccaggio galleggiante, aumentando la congestione nei porti. Come ampiamente previsto, il rialzo iniziale è stato seguito da una netta correzione e da una stasi prolungata a partire da giugno 2020, quando il mercato ha assorbito il *surplus* di scorte di raffinati e lo stoccaggio galleggiante si è gradualmente ridotto.

La tariffa time-charter annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato spot, alla fine di febbraio 2021 era valutata intorno a US\$ 12.250 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo Eco valutata a un sovrapprezzo di circa US\$ 1.500 al giorno.

Nel 2020, DIS ha registrato un utile netto di US\$ 16,6 milioni rispetto alla perdita netta di US\$ (27,5) milioni registrata nel 2019. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2020 e dal 2019, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 22,5 milioni nel 2020 rispetto a US\$ (7,7) milioni registrati nell'esercizio precedente. Di conseguenza, se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il 2019 avrebbe superato di US\$ 30,2 milioni il valore per lo scorso esercizio. Nel quarto trimestre 2020, DIS ha registrato un utile netto di US\$ 1,1 milioni rispetto a US\$ 4,9 milioni nel quarto trimestre 2019.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 127,3 milioni nel 2020 rispetto a US\$ 104,2 milioni nel 2019, pari ad un aumento del 22,1% su base annua. Un simile consistente incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alle migliori condizioni di mercato osservate nella prima metà del 2020. Ciò si riflette anche nei solidi flussi di cassa operativi pari a US\$ 84,1 milioni generati nel 2020 rispetto a US\$ 59,3 milioni nel 2019.

Infatti, in termini di risultati *spot* **DIS ha raggiunto una tariffa** *spot* **giornaliera di US\$ 16.771 nel 2020**, con un aumento del 22,6% (pari a US\$ 3.088/giorno) rispetto agli US\$ 13.683 conseguiti nel 2019. Nel quarto trimestre dell'anno la tariffa *spot* giornaliera di DIS si è attestata a US\$ 11.699 rispetto a US\$ 17.242 raggiunti nel quarto trimestre del 2019, a causa di un mercato nettamente più debole rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente.

Nel contempo, il 61,9% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2020 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 16.429, (2019: copertura del 51,6% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.760). 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 totale di DIS (che include sia i contratti *time charter*) era pari a US\$ 16.560 nel 2020 rispetto a US\$ 14.239 dell'anno precedente, pari a un incremento del 16,3% su base annua.

Risultati operativi

US\$ migliaia	2020	2019
Ricavi	316.314	353.534
Costi diretti di viaggio	(58.538)	(95.202)
Ricavi base time charter*	257.776	258.332
Costi per noleggi passivi	(13.961)	(31.750)
Altri costi operativi diretti	(102.387)	(108.325)
Costi generali ed amministrativi	(12.857)	(11.989)
Utile dalla vendita di navi	(1.303)	(2.042)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	127.268	104.226
Ammortamenti e svalutazioni	(71.745)	(89.201)
Risultato operativo lordo / EBIT*	55.523	15.025
Proventi finanziari	1.235	823
(Oneri) finanziari	(39.865)	(44.968)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	-	1.243
Storno di perdite di valore e svalutazioni ("impairment") di attività finanziarie	-	934
Perdita su alienazione di partecipazioni finanziarie	(70)	-
Utile / (perdita) ante imposte	16.823	(26.943)
Imposte e tasse	(267)	(584)
Utile / (perdita) netto	16.556	(27.527)
LGC L CLUB COLOR C		

^{*} Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 42

I *ricavi* sono stati di US\$ 316,3 milioni nel 2020 rispetto a US\$ 353,5 milioni nell'anno precedente. La riduzione dei ricavi lordi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente al minor numero di navi gestite in media da DIS nel 2019 (2020: 43,2 vs. 2019: 48,8). Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel 2020 (3,9%) è stata superiore a quella dell'esercizio precedente (1,8%) principalmente per effetto di periodi di *off-hire* di tipo commerciale e della diversa tempistica degli interventi di bacino (*drydock*).

I *costi diretti di viaggio* sono espressione del mix di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ (58,5) milioni nel 2020 rispetto a US\$ (95,2) milioni nel 2019. I costi inferiori riflettono la minore esposizione di DIS al mercato *spot* rispetto all'esercizio precedente.

I *ricavi base time charter* nel 2020 sono stati di US\$ 257,8 milioni (US\$ 258,3 milioni nel 2019). L'importo totale per il 2020 include US\$ 6,2 milioni di "ricavi base *time charter*" (2019: US\$ 9,1 milioni) generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo quasi equivalente esposto nei "Costi per noleggi passivi".

In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 16.771 nel 2020¹²** rispetto a US\$ 13.683 nel 2019¹³. Il risultato *spot* di DIS nel 2020 rappresenta un miglioramento del 22,6% (pari a US\$ 3.088 al giorno) rispetto all'esercizio precedente.

In linea con la strategia di DIS, nel 2020 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta buona**, assicurando una media del 61,9% dei giorni-nave disponibili (2019: 51,6%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 16.429** (2019: US\$ 14.760). 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*)¹⁴ sono stati di US\$ 16.560 nel 2020 rispetto a US\$ 14.239 nel 2019 (quarto trimestre 2020: US\$ 15.192 vs. quarto trimestre 2019: US\$15.965).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2019				20			2020		
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	13.583	13.074	11.616	17.242	13.683	17.354	25.118	12.866	11.699	16.771
Fissa	14.604	14.398	14.819	15.130	14.760	15.864	16.236	16.038	17.866	16.429
Media	14.057	13.710	13.264	15.965	14.239	16.391	19.555	14.864	15.192	16.560

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 Leasing è applicabile negli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come leasing operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come leasing operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del leasing e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del leasing, meno eventuali incentivi per leasing già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti time charter la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti

¹² I ricavi base *time charter* giornalieri medi per il 2020 non includono US\$ 6,2 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo quasi equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

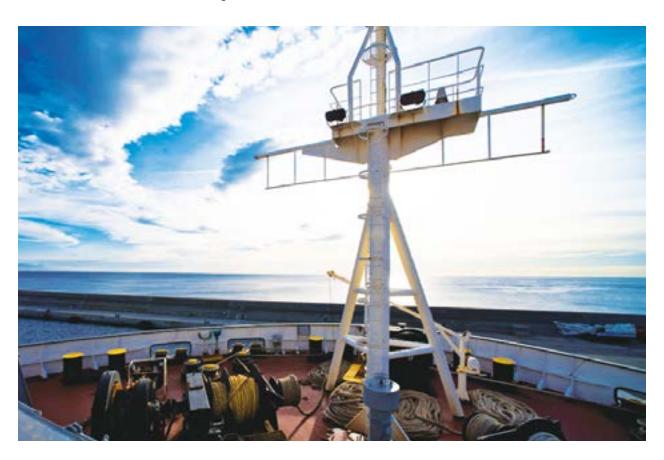
¹³ I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2019 non includono US\$ 9,1 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo quasi equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

¹⁴ I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 e del 2019 non includono gli importi generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto i ricavi derivanti ogni anno dal noleggio di tali navi sono compensati da un importo quasi equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data di decorrenza. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 57,5 milioni nel 2020 e di US\$ 64,2 milioni nel 2019, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti.

L'importo totale per il 2020 include anche US\$ 6,2 milioni (2019: US\$ 9,1 milioni) di costi per noleggi in relazione alle navi in gestione commerciale (0,9 navi equivalenti in media nel 2020 rispetto a 2,0 nel 2019), compensati da un importo quasi equivalente iscritto nei "ricavi base time charter", al netto della deduzione di una commissione del 2% sul ricavo lordo generato da tali navi nel periodo. Escludendo i costi legati alle navi in gestione commerciale e l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS per il 2020 sarebbero stati pari a US\$ (65,3) milioni, inferiori agli US\$ (86,9) milioni dell'esercizio precedente. Infatti nel 2020 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (11,9 navi equivalenti) rispetto all'esercizio precedente (16,8 navi equivalenti).

Gli *altri costi operativi diretti* comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche e lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà ed a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 26,3 milioni nel 2020 (aumento di US\$ 29,9 milioni nel 2019), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti. Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (76,1) milioni nel 2020 rispetto a US\$ (78,4) milioni nel 2019. Nel 2020 la Società gestiva una flotta totale di navi di proprietà e a scafo nudo sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente. DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.



I **costi generali e amministrativi** nel 2020 sono stati di US\$ (12,9) milioni (US\$ (12,0= milioni nel 2019). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

L'**utile dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (1,3) milioni nel 2020 (US\$ (2,0) milioni nello stesso periodo dell'anno precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi che vendute e riprese in *leasing* negli esercizi precedenti.

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 127,3 milioni nel 2020 rispetto a US\$ 104,2 milioni nel 2019. L'incremento del 22,1% rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla maggiore solidità dei mercati di nolo nella prima metà del 2020.

La voce *Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni* ammonta a US\$ (71,7) milioni nel 2020 (US\$ (89,2) milioni nel 2019). L'importo del 2020 include US\$ (2,2) milioni di svalutazione registrata su cinque navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e 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 è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) durante l'esercizio, imputando la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione e il loro valore contabile a conto economico. Cinque di queste navi (M/T Cielo di Guangzhou, M/T Glenda Megan, M/T High Progress, M/T High Performance e M/T High Courage) sono state vendute durante l'anno. Al 31 dicembre 2020, la nave rimanente (M/T High Venture) è stata riclassificata da "attività disponibili per la vendita" nuovamente in "attività non correnti" e la sua svalutazione è stata conseguentemente stornata, con un impatto positivo di US\$ 2,8 milioni nel quarto trimestre dell'esercizio. L'importo per il 2019 includeva US\$ (15,5) milioni di svalutazione registrata su quattro navi di proprietà di d'Amico Tankers e su due navi di proprietà di Glenda International Shipping.

L'**EBIT** è stato **positivo** per **US\$ 55,5 milioni nel 2020** rispetto a US\$ 15,1 milioni nel 2019, pari a un incremento del 270% su base annua.

I *proventi finanziari netti* sono stati di US\$ 1,2 milioni nel 2020 (US\$ 0,8 milioni nel 2019). L'importo del 2020 comprendeva principalmente US\$ 0,5 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,6 milioni di utili realizzati su strumenti derivati usati per fini di copertura, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari pari a US\$ 0,1 milioni. L'importo per il 2019 includeva interessi bancari attivi su fondi detenuti presso istituti finanziari in depositi e conti correnti ed interessi sul finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping pari a US\$ 0,4 milioni, oltre a US\$ 0,4 milioni di utili su cambi per operazioni commerciali.

Gli *oneri finanziari netti* sono stati pari a US\$ 39,9 milioni nel 2020 rispetto a US\$ (45,0) milioni del 2019. L'importo del 2020 comprende US\$ (36,7) 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\$ (2,6) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS e US\$ (0,5) milioni di perdite su cambi commerciali.

Lo **storno di svalutazioni di attività finanziarie** era pari a "zero" nel 2020 (positivo per US\$ 0,9 milioni nel 2019) a causa dello storno parziale della svalutazione del prestito degli azionisti concesso da d'Amico Tankers d.a.c. a DM Shipping (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi).

Le *perdite su alienazione di partecipazioni finanziarie* pari a US\$ (0,07) milioni nel 2020 si riferiscono allo storno della partecipazione in DM Shipping d.a.c, cancellata dal registro delle imprese irlandese il 3 marzo 2021 (US\$ 0.0 nel 2019).

DIS ha registrato un **utile ante imposte di US\$ 16,8 milioni nel 2020** rispetto a una perdita di US\$ (26,9) milioni nel 2019.

Le imposte sul reddito sono state di US\$ 0,3 milioni nel 2020 (US\$ 0,6 milioni nel 2019).

Nel 2020, DIS ha registrato un utile netto di US\$ 16,5 milioni rispetto a una perdita di US\$ (27,5) milioni nel 2019. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2020 (US\$ (2,9) milioni¹⁵) e dallo stesso periodo del 2019 (US\$ (2,3) milioni¹⁶), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,2) milioni nel 2020 e US\$ (15,5) milioni nel 2019) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (US\$ (0,8) milioni nel 2020: US\$ (2,0) milioni nel 2019), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 22,5 milioni nel 2020 rispetto a US\$ (7,7) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Di conseguenza, se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il 2020 avrebbe superato di US\$ 30,2 milioni il valore per lo scorso esercizio.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	918.187	980.042
Attività correnti	114.403	92.376
Attività disponibili per la vendita	-	59.631
Totale attività	1.032.590	1.132.049
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	365.734	352.465
Passività non correnti	539.382	590.869
Passività correnti	127.474	188.715
Totale passività e patrimonio netto	1.032.590	1.132.049

Le *attività non correnti* sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo (non sono presenti navi in costruzione al 31 dicembre 2020). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 dicembre 2020 era di US\$ 705,5 milioni.

Gli *investimenti lordi (CapEx)* nel 2020 sono stati di US\$ 12,0 milioni rispetto a US\$ 65,2 milioni nel 2019. L'importo per il 2020 include solo i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo. L'importo dell'esercizio precedente comprendeva principalmente le rate pagate per le nuove navi attualmente in costruzione presso i cantieri all'epoca.

Le *attività correnti* al 31 dicembre 2020 ammontavano a US\$ 114,4 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 8,9 milioni e US\$ 38,7 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 62,1 milioni e US\$ 2,1 milioni relativi a fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso istituti finanziari in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse.

¹⁵ US\$ (1,3) milioni di perdita su vendite, US\$ (1,6) milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di swap su tassi di interesse.

¹⁶ US\$ (2,0) milioni di perdita su vendite, US\$ (1,3) 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\$ 0,9 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.

Le *passività non correnti* erano pari a US\$ 539,4 milioni al 31 dicembre 2020 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle *passività correnti*, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 31 dicembre 2020 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 26,4 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 43,4 milioni per passività da *leasing* e US\$ 11,1 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il *patrimonio netto* ammontava a US\$ 365,7 milioni al 31 dicembre 2020 (US\$ 352,5 milioni al 31 dicembre 2019). La variazione rispetto a fine 2019 è dovuta all'utile netto generato nel 2020, parzialmente compensato dalla modifica della valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari.

Indebitamento netto*

L'indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2020 ammontava a US\$ 561,5 milioni rispetto a US\$ 682,8 milioni al 31 dicembre 2019. I saldi includono anche una passività derivante dall'applicazione dell'IFRS 16, pari a US\$ 96,4 milioni alla fine di dicembre 2020 rispetto a US\$ 122,8 milioni alla fine del 2019. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 65,9% al 31 dicembre 2020 rispetto al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	62.071	33.598
Altre attività finanziarie correnti	2.565	2.334
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata**	2.160	4.931
Totale attività finanziarie correnti	66.796	40.863
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	46.523	94.942
Passività per leasing finanziari – correnti	43.411	37.736
Finanziamenti degli azionisti	-	5.000
Altre passività finanziarie correnti – terzi	6.824	6.465
Altre passività finanziarie correnti - parte correlata**	4.309	6.008
Totale passività finanziarie correnti	101.067	150.151
Indebitamento finanziario netto corrente	34.271	109.288
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	12.110	17.347
Totale attività finanziarie non correnti	12.110	17.347
Debiti verso banche – non correnti	263.089	270.169
Passività per leasing finanziari – non correnti	269.941	313.418
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	6.352	7.282
Totale passività finanziarie non correnti	539.382	590.869
Indebitamento finanziario netto non corrente	527.272	573.522
Indebitamento finanziario netto	561.543	682.810

^{*} Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 42

^{**} Si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato

Alla fine di dicembre 2020 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 66,8 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 62,1 milioni, e crediti finanziari a breve termine per US\$ 2,2 milioni, costituiti principalmente da fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso istituti finanziari, in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse, nonché dalla quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita con patto di locazione pari a US\$ 2,6 milioni.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprende principalmente perdite differite di vendita su operazioni di vendita e *lease-back*.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 dicembre 2020 ammontava a US\$ 309,6 milioni, comprensivo di US\$ 46,5 milioni con scadenza entro un anno. Oltre ad alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 31 dicembre 2020 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

- (i) finanziamento di US\$ 279 milioni (originariamente US\$ 250,0 milioni) concesso da un *pool* di nove primari istituti finanziari (Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Crédit Industriel et Commercial, DnB) per fornire un finanziamento per 5 navi esistenti, per un debito di US\$ 110,6 milioni;
- (ii) finanziamento concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per rifinanziare 1 nave MR costruita nel 2016 e 2 navi MR costruite rispettivamente nel 2005 e nel 2006, per un debito di US\$ 25,2 milioni. Inoltre, questo finanziamento ha permesso a d'Amico Tankers di rifinanziare un'altra nave MR, data in locazione da d'Amico Tankers al 31 dicembre 2020 e la cui opzione di acquisto è stata esercitata il 5 febbraio 2021;
- (iii) finanziamento a 5 anni concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito di US\$ 13,3 milioni;
- (iv) finanziamento a 5 anni concesso da ING per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito di US\$ 12,8 milioni;
- (v) finanziamento a 6 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito di US\$ 12,2 milioni;
- (vi) finanziamento a 7 anni per un debito totale di US\$ 30,8 milioni concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e 2016;
- (vii) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare una nave LR1 (consegnata nel novembre 2017), per un debito di US\$ 20,6 milioni;
- (viii) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi *handysize* consegnate rispettivamente a luglio ed a ottobre 2016 e una nave MR consegnata nel gennaio 2017, per un debito totale di US\$ 49,4 milioni;
- (ix) In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 21,6 milioni concesso alla *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. da Standard Chartered Bank per le quattro navi costruite tra il 2010 e il 2011.

Passività da *leasing* comprende i *leasing* finanziari per M/T High Fidelity, M/T High Discovery, M/T High Priority, M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty, H/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in *leasing* tra 2017 ed il 2019. Inoltre le "passività da *leasing*" al 31 dicembre 2020 includono US\$ 96,4 milioni derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come "*leasing* operativi".

La voce *Altre passività finanziarie non correnti* include il *fair value* negativo degli strumenti derivati di copertura (contratti di *swap* su tassi di interesse) e l'utile differito sulla cessione riguardante operazioni di vendita e *lease-back*.

Flussi di cassa

Nel 2020 i **flussi di cassa netti di DIS sono stati positivi per US\$ 27,8 milioni** rispetto a US\$ 2,4 milioni nel 2019.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Flussi di cassa da attività operative	84.128	59.274
Flussi di cassa da attività di investimento	43.822	(40.425)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(100.173)	(16.452)
Variazioni della liquidità	27.777	2.397
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo*	17.517	15.120
	62.074	22.500
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	62.071	33.598
Scoperti di conto a fine periodo	(16.777)	(16.081)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	45.294	17.517

^{*} Si veda la nota 1 al bilancio consolidato.



I flussi di cassa da attività operative sono stati positivi e pari a US\$ 84,1 milioni nel 2020, rispetto a US\$ 59,3 milioni nel 2019. Tale miglioramento è attribuibile al considerevole rafforzamento dei mercati dei noli nel primo semestre del 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Iflussi di cassa netti da attività di investimento sono stati positivi per US\$ 43,8 milioni nel 2020 (US\$ (40,4) milioni nel 2019). L'importo per il 2020 comprende costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, compensati da US\$ 55,3 milioni generati dalla vendita delle navi M/T Cielo di Guangzhou e M/T Glenda Meredith nel secondo trimestre 2020, M/T High Progress nel terzo trimestre 2020, e M/T High Performance e M/T High Courage nel quarto trimestre 2020 e da US\$ 0,5 milioni derivanti dalla riduzione del prestito degli azionisti di d'Amico Tankers a DM Shipping in seguito alla vendita delle sue due navi nell'esercizio 2019. L'importo per il 2019 è costituito dalle spese in conto capitale legate alle rate versate sulle due navi di nuova costruzione consegnate rispettivamente nel gennaio 2019 (venduta e ripresa in leasing alla consegna) ed a ottobre 2019, parzialmente compensate da US\$ 15,4 milioni provenienti dalla riduzione del prestito degli azionisti di d'Amico Tankers a DM Shipping, in seguito alla vendita delle sue due navi nel secondo e nel terzo trimestre 2019, e da US\$ 9,4 milioni di ricavi dalla vendita di M/T Glenda Megan, una nave di proprietà di Glenda International Shipping, nel quarto trimestre 2019.

I flussi di cassa da attività finanziarie sono stati negativi e pari a US\$ (100,2) milioni nel primo semestre 2020. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ (5,0) milioni di rimborso del finanziamento concesso dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.) alla fine del 2019; (ii) US\$ (104,9) milioni di ammortamento del debito (di cui: US\$ (5,5) milioni dovuti al rimborso del prestito, compresa la maxirata, per la M/T Cielo di Guangzhou, venduta nel secondo trimestre 2020; US\$ (4,3) milioni dovuti al rimborso del prestito, compresa la maxirata, per la M/T High Progress, venduta nel terzo trimestre 2020; US\$ (7,2) milioni dovuti al rimborso dei prestiti, comprese le maxirate, per la M/T High Performance e la M/T High Courage, vendute nel quarto trimestre 2020; US\$ (24,1) milioni dovuti al rimborso dei prestiti sulle navi M/T High Valor, M/T High Venture e M/T High Wind, rifinanziati con Crédit Agricole; US\$ (22,8) milioni dovuti al rimborso del finanziamento con Credit Suisse e Cross Ocean AGG Company I sulle quattro navi di Glenda International Shipping d.a.c., rifinanziato con Standard Chartered Bank); iii) US\$ 47,7 milioni di utilizzo di linee di credito, compreso l'utilizzo di US\$ 25,2 milioni di rifinanziamento con Crédit Agricole delle navi M/T High Valor, M/T High Venture e M/T High Wind e l'utilizzo di US\$ 22,5 milioni di un nuovo finanziamento con Standard Chartered Bank per il rifinanziamento delle quattro navi di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c.; (iv) US\$ (36,8) milioni di rimborso di passività da leasing; (v) US\$ (1,7) milioni di rimborso del prestito a monte ricevuto da Glenda International Shipping d.a.c. alla fine del 2019; US (0,9) milioni di acquisizione di azioni proprie di DIS.

RISULTATI TRIMESTRALI

Risultati del quarto trimestre

US\$ migliaia	4° trim. 2020	4° trim. 2019
Ricavi	66.635	93.028
Costi diretti di viaggio	(13.015)	(20.822)
Ricavi base time charter*	53.620	72.206
Costi per noleggi passivi	(1.829)	(6.458)
Altri costi operativi diretti	(23.752)	(27.446)
Costi generali ed amministrativi	(3.605)	(2.875)
Utile dalla vendita di navi	(603)	(543)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	23.831	34.884
Ammortamenti e svalutazioni	(14.104)	(20.545)
Risultato operativo lordo / EBIT*	9.727	14.339
Proventi finanziari	985	-
(Oneri) finanziari	(9.498)	(9.086)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	-	(3)
Utile / (perdita) ante imposte	1.214	5.250
Imposte sul reddito	(64)	(302)
Utile / (perdita) netto	1.150	4.948

^{*} Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 42

Analisi per trimestre del mercato e dei principali dati operativi*

	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Numero medio di navi					
2020	46,0	44,4	41,9	40,4	43,2
2019	49,4	49,8	48,5	47,6	48,8
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili (%)					
2020	1,8%	3,5%	5,6%	5,1%	3,9%
2019	3,9%	0,6%	1,3%	1,4%	1,8%
Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$)					
2020	16.391	19.555	14.864	15.192	16.560
2019	14.057	13.710	13.264	15.965	14.239

 $^{^{\}star}$ Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 42

Risulatati trimestrali

I dati finanziari trimestrali del 2020 riflettono ampiamente la performance dei mercati dei noli durante tale periodo.

US\$ migliaia	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Ricavi	94.355	90.987	64.337	66.635	316.314
Costi diretti di viaggio	(22.941)	(12.327)	(10.255)	(13.015)	(58.538)
Ricavi base time charter*	71.414	78.660	54.082	53.620	257.776
Costi per noleggi passivi	(6.955)	(4.300)	(877)	(1.829)	(13.961)
Altri costi operativi diretti	(27.650)	(25.367)	(25.618)	(23.752)	(102.387)
Costi generali ed amministrativi	(3.272)	(2.911)	(3.069)	(3.605)	(12.857)
Utile dalla vendita di navi	(553)	436	(583)	(603)	(1.303)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	32.984	46.518	23.935	23.831	127.268
Ammortamenti e svalutazioni	(19.091)	(21.465)	(17.085)	(14.104)	(71.745)
Risultato operativo lordo / EBIT*	13.893	25.053	6.850	9.727	55.523
Proventi finanziari netti	41	27	182	985	1.235
(Oneri) finanziari netti	(12.321)	(9.370)	(8.676)	(9.498)	(39.865)
Perdita su alienazione di partecipazioni finanziarie	-	-	(70)	-	(70)
Utile / (perdita) ante imposte	1.613	15.710	(1.714)	1.214	16.823
Imposte sul reddito	(96)	(88)	(19)	(64)	(267)
Utile / (perdita) netto	1.517	15.622	(1.733)	1.150	16.556

^{*} Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 42

La seguente tabella illustra il **Debito netto** alla fine del quarto trimestre in confronto ai valori alla fine del terzo trimestre 2020:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Totale attività finanziarie correnti	66.796	63.929
Totale passività finanziarie correnti	101.067	128.524
Indebitamento finanziario netto corrente	34.271	64.595
Totale attività finanziarie non correnti	12.110	12.437
Totale passività finanziarie non correnti	539.382	546.588
Indebitamento finanziario netto non corrente	527.272	534.151
Indebitamento finanziario netto*	561.543	598.746

^{*} Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 42

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel 2020 sono stati:

d'Amico International Shipping:

• Esecuzione del programma di riacquisto: il 27 gennaio 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 20 gennaio e il 24 gennaio 2020, 882.000 azioni proprie (corrispondenti allo 0,07107% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,1495 euro, per un corrispettivo complessivo di 131.869,20 euro.

il 20 marzo 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 13 marzo e il 19 marzo 2020, 1.500.000 azioni proprie (corrispondenti allo 0,121% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,0703 euro, per un corrispettivo complessivo di 105.434,40 euro.

il 1° dicembre 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 23 novembre e il 30 novembre 2020, 1.377.189 azioni proprie (corrispondenti allo 0,111% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,0964 euro, per un corrispettivo complessivo di 132.711,58 euro.

il 9 dicembre 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 1° dicembre e l'8 dicembre 2020, 1.003.282 azioni proprie (corrispondenti allo 0,081% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0951 euro e per un corrispettivo complessivo di 95.457,53 euro.

il 17 dicembre 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 9 dicembre e il 16 dicembre 2020, 1.373.418 azioni proprie (corrispondenti allo 0,111% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0941 euro e per un corrispettivo complessivo di 129.209,69 euro.

il 24 dicembre 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 17 dicembre e il 23 dicembre 2020, 1.443.616 azioni proprie (corrispondenti allo 0,116% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0906 euro e per un corrispettivo complessivo di 130.757,23 euro.

il 5 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 29 dicembre e il 30 dicembre 2020, 138.364 azioni proprie (corrispondenti allo 0,011% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0908 euro e per un corrispettivo complessivo di 12.559,61 euro. Alla data del 30 dicembre 2020, d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 15.447.896 azioni proprie, corrispondenti allo 1,25% 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).

 Risultati del Quarto Periodo Addizionale di Esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: il 28 dicembre 2020, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che il quarto periodo addizionale di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017–2022" (i "Warrant"), codice ISIN LU1588548724, si era concluso il giorno precedente (il "Quarto Periodo Addizionale di Esercizio"). Nel corso del Quarto Periodo Addizionale di Esercizio sono stati esercitati n. 7.666 Warrant e sono state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni Warrant esercitato) n. 7.666 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,368 ciascuna, ammesse alla quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche (incluso il diritto a dividendi) delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"). A seguito di tali sottoscrizioni il capitale sociale di DIS risulta pertanto pari a US\$ 62.052.650,30 rappresentato da n. 1.241.053.006 azioni ordinarie prive del valore nominale.

• Impatto del COVID-19: Lo scoppio del virus ha avuto un enorme impatto sul consumo di raffinati. Secondo l'AIE, la domanda petrolifera globale ha subito una contrazione di 16,4 milioni di barili su base annua nel secondo trimestre 2020 a causa delle misure di *lockdown* imposte per contrastare la pandemia di COVID-19. A partire da luglio la domanda ha registrato un forte rimbalzo in gran parte dell'Europa, del Nord America e dell'Asia. Secondo le previsioni, la domanda petrolifera dovrebbe subire un calo di 8,4 milioni di barili all'anno nel 2020 per poi risalire di 5,5 milioni di barili al giorno nel 2021. Tuttavia, l'impennata dei casi di COVID-19 negli Stati Uniti e in Europa dall'autunno dello scorso anno, seguita dalle misure di contenimento adottate – alcune delle quali ancora in atto, tra cui *lockdown* parziali –, presenta un significativo rischio di ribasso per tali previsioni.

Il consistente calo della domanda di raffinati, insieme al mancato raggiungimento da parte dell'OPEC+ di un accordo sui livelli di produzione durante la riunione di marzo, ha portato inizialmente ad un'impennata dell'offerta petrolifera proprio mentre la domanda stava crollando. Il conseguente calo dei prezzi petroliferi, che hanno raggiunto il minimo intorno a US\$20 al barile, ha causato un netto contango nella curva dei prezzi petroliferi a termine, risultando in un'impennata delle scorte sia terrestri che galleggianti. La conseguente congestione dei porti e l'aumento dello stoccaggio galleggiante sia di greggio che di raffinati hanno ridotto enormemente l'offerta effettiva di navi, proprio mentre il mercato veniva inondato di petrolio, causando un'impennata delle tariffe di nolo, che hanno raggiunto livelli senza precedenti a fine aprile 2020. Tuttavia, la decisione dell'OPEC+ di ridurre l'offerta di greggio di circa 10 milioni di barili al giorno, a cui si aggiungono i fermi volontari di altri paesi, ha comportato una riduzione dell'offerta di quasi 14 milioni di barili al giorno da aprile a giugno, ribilanciando rapidamente il mercato e causando un appiattimento della curva dei prezzi petroliferi a termine e un aumento dei prezzi petroliferi a pronti, a circa US\$40 al barile. Questa notevole riduzione dell'offerta ha causato un considerevole calo della domanda di trasporto marittimo di raffinati e, quando lo stoccaggio è diventato meno redditizio, alcune delle scorte in eccesso hanno iniziato ad essere consumate, con un lento ritorno sul mercato delle navi utilizzate per lo stoccaggio galleggiante. Questi fattori hanno portato ad un consistente calo delle tariffe di nolo dall'inizio di giugno. Il taglio dell'offerta dell'OPEC+, allentato a partire da agosto, ha indotto una ripresa della domanda in Europa occidentale e in alcuni grandi mercati emergenti come la Cina e l'India durante l'estate. L'aumento dei contagi in autunno ha fatto temporaneamente deragliare la ripresa dei consumi petroliferi in corso; vi è pertanto una forte incertezza relativamente al tempo richiesto per assorbire l'eccesso di scorte e ribilanciare il mercato, il che alla fine porterà a un mercato più sano con tariffe di nolo redditizie e sostenibili.

Le controllate di d'Amico International Shipping S.A. stanno inoltre affrontando sfide operative dovute al COVID-19, come le restrizioni al carico/scarico e le misure di quarantena per le navi e gli equipaggi in determinati porti; nonostante ciò, stiamo collaborando con i nostri partner, i clienti e le autorità locali per trovare soluzioni che riducano al minimo l'impatto sull'impresa. Il COVID-19 ha influito anche sull'approvvigionamento di ricambi per le nostre navi e ha reso la logistica più complicata. Sebbene attualmente il numero di contagi sia significativamente più basso in parte dell'Asia, stiamo ancora affrontando problemi relativamente ai viaggi aerei dei tecnici dell'assistenza per raggiungere le navi e all'organizzazione di "vetting inspection" in tutto il

mondo. Benché la rotazione degli equipaggi sia e rimanga la problematica principale, il settore si è adattato rapidamente a questa nuova realtà, e siamo stati in grado di continuare a gestire le nostre navi con lo stesso livello di attenzione e sicurezza. Inoltre, nel 2021 il Gruppo d'Amico ha siglato la "Neptune Declaration", che delinea le principali azioni da intraprendere per risolvere questa crisi.

Per affrontare al meglio le difficoltà a breve termine causate dal COVID-19, nel 2020 DIS ha rafforzato significativamente la sua posizione finanziaria e di liquidità, anche attraverso la vendita di navi. A tal riguardo, una delle principali iniziative di DIS è stata la vendita di 5 delle sue navi di età superiore nel 2020. Anche grazie a queste cessioni, DIS ha potuto contare su un saldo di disponibilità liquide e mezzi equivalenti consolidato pari a US\$ 62,1 milioni al 31 dicembre, ampiamente superiore alla liquidità minima richiesta nell'ambito dei suoi vincoli finanziari bancari (covenant) pari a US\$ 25,0 milioni. DIS ha inoltre cercato di aumentare la quota della sua flotta coperta da contratti a termine a tariffa fissa, che rappresenta il 36,7% dei suoi giorni-nave disponibili nel 2021. DIS stima che la sensibilità del suo risultato netto e della liquidità generata per ogni variazione di US\$ 1.000 dei ricavi base time charter giornalieri per le sue navi spot sia solo di US\$ 8,6 milioni nel 2021.

d'Amico Tankers d.a.c.:

• Flotta impiegata a noleggio: nel mese di gennaio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi a partire da febbraio 2020.

Nel mese di marzo 2020: i) d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per 6-9 mesi a partire da aprile 2020; ii) 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 marzo 2020.

Nel mese di maggio 2020 d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per due delle sue navi *handysize* per 12 mesi a partire rispettivamente da maggio e giugno 2020.

Nel mese di giugno 2020 d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per due delle sue navi MR per un periodo rispettivamente di 12 mesi a partire da luglio 2020 e di 6-7 mesi a partire da agosto 2020.

A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 3-6 mesi a decorrere da agosto 2020.

A settembre 2020, 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 3-6 mesi a decorrere da ottobre 2020.

A ottobre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 2-4 mesi a decorrere da novembre 2020.

Nel mese di novembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi, con un'opzione per ulteriori 12 mesi, a decorrere da gennaio 2021.

A dicembre 2020, i) d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a decorrere da gennaio 2021; ii) d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione per due delle sue navi LR1 rispettivamente per un periodo di 6-21 mesi e 9-21 mesi, entrambe a decorrere da gennaio 2021.

• Flotta in "noleggio passivo" ed in "gestione commerciale": Nel mese di gennaio 2020, si è concluso il contratto di gestione commerciale sulla M/T Falcon Bay e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di febbraio 2020, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Freja Baltic, una nave MR costruita nel 2008, e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di maggio 2020, si è concluso il contratto di gestione commerciale sulla M/T Eagle Bay e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di giugno 2020, i) si è concluso il contratto di gestione commerciale sulla M/T Philoxena e la nave è stata riconsegnata ai proprietari; ii) si sono conclusi i contratti di noleggio sulla M/T Celsius Rimini, una nave MR costruita nel 2009, e sulla M/T Carina, una nave MR costruita nel 2010, e le navi sono state riconsegnate ai rispettivi proprietari.

A ottobre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato un contratto *time charter* per la M/T Green Planet, una nave MR costruita nel 2014, per 3 anni con un'opzione per un altro anno. La nave è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. nel dicembre 2020.

• **Vendita di navi:** nel mese di maggio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T Cielo di Guangzhou, una nave cisterna *handysize* da 38.877 Tpl (Dwt), costruita nel 2006 da Guangzhou Shipyard International (Cina), per un corrispettivo di US\$ 8,8 milioni. La nave è stata consegnata agli acquirenti nel secondo trimestre 2020.

A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un memorandum d'intesa per la vendita di M/T High Progress e M/T High Performance, due navi cisterna MR da 51.303 Tpl (Dwt), costruite nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 12.95 milioni per nave. La M/T High Progress e la M/T High Performance sono state consegnate agli acquirenti rispettivamente nel terzo e nel quarto trimestre 2020.

A settembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un memorandum d'intesa per la vendita della M/T High Courage, una nave cisterna MR da 46.975 Tpl (Dwt), costruite nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 12,65 milioni. La nave è stata consegnata all'acquirente nel quarto trimestre 2020.

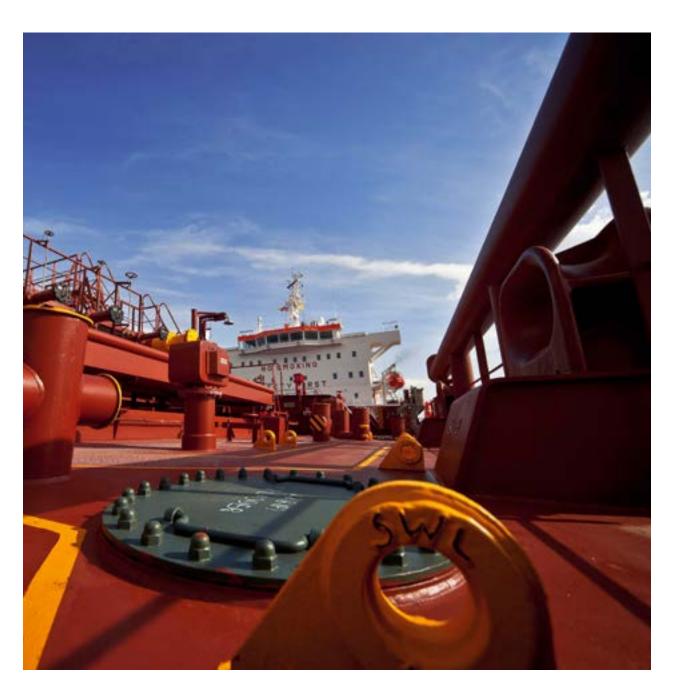
• Finanziamenti tramite prestiti bancari: a novembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un nuovo finanziamento garantito da US\$ 28,9 milioni con Crédit Agricole CIB per rifinanziare le navi M/T High Valor, M/T High Venture, M/T High Wind e M/T High Priority, precedentemente finanziate con Crédit Agricole CIB e un pool di 8 banche consorziate.

Glenda International Shipping d.a.c.:

 Vendita di navi: nel mese di aprile 2020, 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 Meredith, una nave cisterna MR da 46.147 Tpl (Dwt), costruita nel 2010 da Hunday Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 19,0 milioni. La nave è stata consegnata agli acquirenti nel secondo trimestre 2020. • Finanziamenti tramite prestiti bancari: a settembre 2020, Glenda International Shipping d.a.c., la joint venture con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers detiene una partecipazione del 50%, ha sottoscritto un nuovo finanziamento da US\$ 45 milioni con Standard Chartered Bank per rifinanziare le quattro navi MR attualmente di proprietà della joint venture e precedentemente finanziate con Credit Suisse e Cross Ocean AGG Company. Nello stesso mese il nuovo finanziamento è stato utilizzato integralmente e il finanziamento precedente è stato rimborsato.

Glenda International Management Ltd.:

• Ad agosto 2020 è stata completata la cancellazione di Glenda International Management Ltd, una società interamente controllata di d'Amico Tankers d.a.c.



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

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. al prezzo medio di 0,0949 euro e 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. al prezzo medio di 0,0936 euro e 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 destinato 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.
- 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.

DM Shipping d.a.c.:

• Il 3 marzo 2021, è stata completata la cancellazione di DM Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto con il Gruppo Mitsubishi, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 51%.

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

Al 31 dicembre 2020

All'11 marzo 2021

	LR1	MR	Handysize	Total	LR1	MR	Handysize	Total
Di proprietà	5,0	8,0	6,0	19,0	5,0	9,0	6,0	20,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	8,0	0,0	9,0	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	3,0	0,0	3,0	0,0	1,0	0,0	1,0
Totale	6,0	28,0	6,0	40,0	6,0	26,0	6,0	38,0

^{*} con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile di gestione

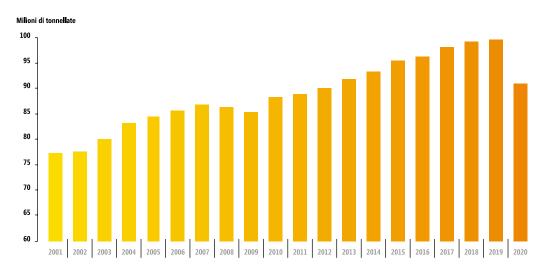
Nell'outlook di gennaio 2021, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha dichiarato che, sebbene le recenti approvazioni dei vaccini abbiano alimentato le speranze di un'inversione di tendenza nella pandemia alla fine di quest'anno, le nuove ondate e varianti del virus fanno sorgere timori per le sue prospettive. A fronte dell'eccezionale incertezza, il FMI ha previsto che l'economia globale crescerà del 5,5% nel 2021 e del 4,2% nel 2022. Le previsioni per il 2021 sono state riviste al rialzo dello 0,3% rispetto a quelle precedenti, riflettendo le aspettative di un rafforzamento dell'attività nel prosieguo dell'anno, favorito dalla diffusione dei vaccini e dal sostanziale supporto politico aggiuntivo in alcune grandi economie.

L'AIE prevede una ripresa della domanda petrolifera globale di 5,5 milioni di barili al giorno (+6,0%) a 96,6 milioni di barili al giorno nel 2021, dopo un crollo senza precedenti di 8,8 milioni di barili al giorno (-8,8%) nel 2020. Per il momento, la recrudescenza dei casi di COVID-19 sta rallentando la ripresa, ma secondo le previsioni un ampio sforzo in termini di vaccinazioni e un'accelerazione dell'attività economica sosterranno una crescita più solida nella seconda metà dell'anno. Si prevede che i volumi di produzione delle raffinerie registrino un incremento di 4,5 milioni di barili al giorno nel 2021, dopo un calo di 7,2 milioni di barili al giorno nel 2020.



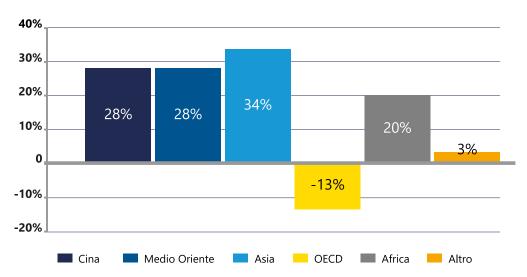
I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine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

Domanda globale di petrolio (milioni di barili al giorno) dal 2001



Fonte: IEA Annual Statistical Supplement for 2019 and Oil Market Report Feb 2021

Quote di aumento nella capacità di raffinazione '21-'26



Fonte: IEA - Oil 2020 - Market Report Series (Marzo 2021)

Volumi di raffinazione a livello globale (milioni di barili al giorno)

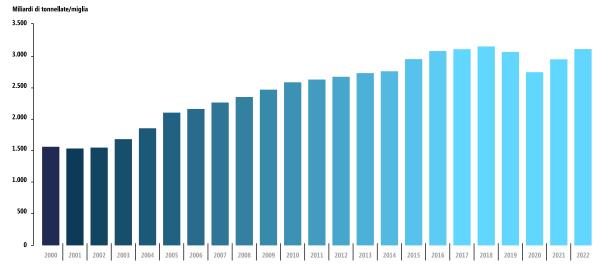


Fonte: IEA as at Aprile 2021

Domanda di navi cisterna

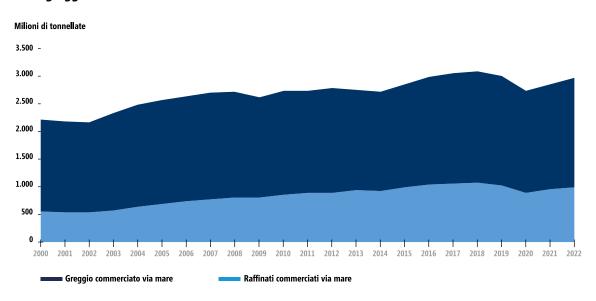
- L'intensificazione dei casi di COVID-19 rimane il principale fattore che influisce sulla domanda petrolifera. Nonostante le campagne vaccinali siano già in corso, diversi paesi stanno affrontando una recrudescenza della pandemia, che impone vincoli più rigorosi alla mobilità. Inoltre, l'insorgere di varianti più contagiose del virus sta complicando gli sforzi per contenere l'incremento dei casi, con il numero totale dei casi confermati in tutto il mondo dall'inizio della pandemia che supera 110 milioni a metà febbraio 2021.
- Nel 2021 è prevista una ripresa della produzione globale delle raffinerie di 4,5 milioni di barili a fronte di una crescita della domanda petrolifera di 5,5 milioni di barili al giorno, il che implica un mercato petrolifero rigido.
- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a est di Suez. Stifel stima che dall'inizio della pandemia sia stata chiusa una capacità di raffinazione di 411.000 barili al giorno in Nord America, 305.000 barili al giorno in Europa e 340.000 barili al giorno in altre regioni. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda e spostamenti strutturali nel panorama di raffinazione dovrebbero favorire gli scambi commerciali a lungo raggio.

Commercio marittimo globale di raffinati



Fonte: Clarkson Research Services as at Feb'21

Raffinati e greggio commerciati via mare



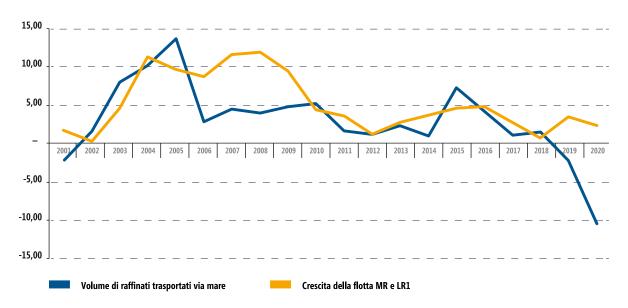
Fonte: Clarkson Research Services al Feb 2021

Offerta di navi cisterna

- Secondo Clarksons nel 2020 sono state consegnate solo 77 navi MR e LR1 rispetto alle 84 navi in questi segmenti la cui consegna era prevista all'inizio dell'anno.
- Buona parte dell'aumento dello stoccaggio galleggiante di raffinati nel 2020 si è dissolta: queste scorte, che
 all'inizio dell'anno ammontavano a 25 milioni di barili, hanno raggiunto 75 milioni di barili a metà maggio per
 poi scendere a 29 milioni di barili a fine anno. Se da un lato questa riduzione ha comportato un calo delle tariffe
 di nolo da giugno 2020, sembra che buona parte della correzione abbia già avuto luogo e l'utilizzo residuo non
 dovrebbe quindi pesare altrettanto gravemente sul mercato in futuro.
- Nell'outlook di gennaio 2021, Clarksons stima che nel 2021 la flotta di navi cisterna crescerà del 3,9% mentre la domanda di trasporto di raffinati aumenterà del 6,5%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi durante la pandemia, pertanto nel 2020 sono state demolite solo 13 navi MR. Con la riapertura dei cantieri, prevediamo un'accelerazione delle demolizioni nel 2021, alla luce dell'attuale debolezza dei mercati dei noli e dei prezzi di demolizione storicamente elevati.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti agenzie commerciali di intermediazione come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. In occasione dell'ultima riunione del Marine Environment Protection Committee (MEPC 75), tenutasi nel quarto trimestre 2020, sono state approvate misure per la riduzione dei gas serra destinate ad essere formalmente adottate durante la riunione successiva (MEPC 76), prevista nella seconda metà del 2021. L'accordo, che sarà applicabile dalla fine del 2022, impone agli operatori di misurare l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e l'indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator, CII), che riflette il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030.

- I cambiamenti tecnologici previsti per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale ed in altri ambiti stanno riducendo la propensione alle commesse di navi di nuova costruzione, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna.
- I cantieri stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti stanno causando una riduzione della loro capacità globale di produzione. Inoltre, la recente svalutazione del dollaro statunitense e l'aumento dei prezzi dell'acciaio comportano un aumento del costo di costruzione delle navi. Si prevede che le commesse per navi di nuova costruzione rimarranno scarse finché non vi sarà una maggiore chiarezza sulla tecnologia di propulsione e sulle normative in materia di emissioni, nonché una giustificazione economica per tali commesse.

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



Fonte: Clarksons Seaborne Trade Monitor and Clarkson Research Services al Feb. 2021

GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2020



Conto economico consolidato

US\$ migliaia	Nota	2020	2019
Ricavi	(3)	316.314	353.534
Costi diretti di viaggio	(4)	(58.538)	(95.202)
Ricavi base time charter*	(5)	257.776	258.332
Costi per noleggi passivi	(6)	(13.961)	(31.750)
Altri costi operativi diretti	(7)	(102.387)	(108.325)
Costi generali ed amministrativi	(8)	(12.857)	(11.989)
Utile dalla vendita di navi	(9)	(1.303)	(2.042)
Risultato operativo lordo / EBITDA *		127.268	104.226
Ammortamenti e svalutazioni	(14)	(71.745)	(89.201)
Risultato operativo / EBIT *		55.523	15.025
Proventi finanziari	(10)	1.235	823
(Oneri) finanziari	(10)	(39.865)	(44.968)
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	(11)	-	1.243
Storno di perdite di valore e svalutazioni ("impairment") di attività finanziarie	(12)	-	934
Perdita su alienazione di partecipazioni finanziarie		(70)	-
Utile / (perdita) ante imposte		16.823	(26.943)
Imposte e tasse	(13)	(267)	(584)
Utile / (perdita) netto		16.556	(27.527)
Utile / (perdita) base per azione in US\$ ⁽¹⁾		0,013	(0,026)

^{*}Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 42

Conto economico consolidato complessivo

US\$ migliaia	2020	2019			
Utile / (perdita) del periodo	16.556	(27.527)			
Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite					
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/ (perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge)	(2.458)	(3.583)			
Variazioni nella riserva di conversione	141	17			
Utile/(Perdita) netto complessivo	14.239	(31.093)			
Utile/(Perdita) base complessivo per azione in US\$ (1)	0,012	(0,031)			

Le note riportate alle pagine da 73 a 125 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

⁽¹⁾ L'utile base per azione per il 2020 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 1.230.923.922, mentre nel 2019 è stato calcolato su un numero medio di 1.062.413.650 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione né nel 2020 né nel 2019.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Nota	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	(14)	901.765	958.312
Partecipazioni in società a controllo congiunto	(16)	4.312	4.382
Altre attività finanziarie non correnti	(17)	12.110	17.348
Totale attività non correnti		918.187	980.042
Rimanenze	(18)	8.885	10.080
Crediti a breve ed altre attività correnti	(19)	38.722	41.433
Altre attività finanziarie correnti	(17)	4.725	7.265
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(20)	62.071	33.598
Attività correnti		114.403	92.376
Attività disponibili per la vendita	(15)	-	59.631
Totale attività correnti		114.403	152.007
TOTALE ATTIVITÀ		1.032.590	1.132.049
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(21)	62.053	62.052
Perdite portate a nuovo	(21)	(43.307)	(59.801)
Sovrapprezzo azioni	(21)	368.853	368.846
Altre riserve	(21)	(21.865)	(18.632)
Patrimonio netto totale		365.734	352.465
Banche ed altri finanziatori	(22)	263.089	270.169
Passività non correnti da leasing	(23)	269.941	313.418
Altre passività finanziarie non correnti	(17)	6.352	7.282
Totale passività non correnti		539.382	590.869
Banche ed altri finanziatori	(22)	46.523	72.692
Passività correnti da leasing	(23)	43.411	37.736
Prestito a breve termine degli azionisti	(24)	-	5.000
Debiti a breve ed altre passività correnti	(25)	26.367	38.222
Altre passività finanziarie correnti	(17)	11.133	12.473
Debiti per imposte correnti	(26)	40	342
Passività correnti		127.474	166.465
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	(15)	-	22.250
Totale passività correnti		127.474	188.715
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		1.032.590	1.132.049

11 marzo 2021 Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico,

Presidente ed Amministratore Delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola,

Direttore finanziario

Le note riportate alle pagine da 73 a 125 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Rendiconto finanziario consolidato

US\$ migliaia	2020	2019	
Utile (perdita) del periodo	16.556	(27.527)	
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	69.522	73.666	
Svalutazione	2.223	15.535	
Imposte correnti e differite	267	584	
Costo netto dei leasing finanziari	19.870	21.408	
Altri oneri finanziari	18.873	22.737	
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	1.303	2.173	
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	-	(1.243)	
Perdite di valore e svalutazioni ("impairment") (storno) di attività finanziarie (parte correlata)	-	(934)	
Perdita su alienazione di una partecipazione finanziaria	70	-	
Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(5)	(607)	
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	128.679	105.792	
Variazioni delle rimanenze	1.194	3.413	
Variazioni dei crediti a breve	6.680	9.161	
Variazioni dei debiti a breve	(16.584)	(18.653)	
Imposte pagate	(622)	(342)	
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del leasing relativa all'IFRS 16	(19.866)	(21.408)	
Interessi netti (pagati)	(15.353)	(18.689)	
Flussi di cassa netti da attività operative	84.128	59.274	
Acquisto di immobilizzazioni	(12.019)	(65.231)	
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	55.331	9.405	
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	510	15.401	
Flussi di cassa netti da attività di investimento	43.822	(40.425)	
Aumento di capitale	8	49.788	
Altre variazioni del patrimonio netto	(858)	(822)	
Variazione del finanziamento dell'azionista	(5.000)	(26.880)	
Variazione netta di altri crediti finanziari	2.263	(2.000)	
Variazione netta di altri debiti finanziari	(2.699)	4.908	
Rimborso finanziamenti bancari	(104.850)	(91.926)	
Utilizzi di linee di credito	47.742	25.250	
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in leasing	-	62.952	
Rimborso della quota capitale di leasing finanziari	(36.779)	(37.722)	
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(100.173)	(16.452)	
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	27.777	2.397	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	17.517	15.120	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	45.294	17.517	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	62.071	33.598	
Scoperti di conto corrente	(16.777)	(16.081)	

Le note riportate alle pagine da 73 a 125 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash-Flow hedge	
Saldo al 1º gennaio 2020	62.052	(59.801)	368.846	(15.380)	(3.252)	352.465
Aumento di capitale	1	-	7	-	-	8
Azioni proprie	-	-	-	(858)	-	(858)
Altre variazioni	-	(62)	-	(58)	-	(120)
Utile (perdita) complessivo	-	16.556	-	141	(2.458)	14.239
Saldo al 31 dicembre 2020	62.053	(43.307)	368.853	(16.155)	(5.710)	365.734
US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	hedge	-
Saldo al 1º gennaio 2019 secondo l'esposizione precedente	65.376	(30.270)	316.697	(14.791)	331	337.343
Rettifica ex IFRS 16	-	(2.004)	-	-	-	(2.004)
Saldo al 1° gennaio 2019 rettificato IFRS 16	65.376	(32.274)	316.697	(14.791)	331	335.339
Contributo degli azionisti senza emissione di azioni*	(32.688)	-	32.688	-	-	-
Aumento di capitale	29.364	-	20.424	-	-	49.788
Storno della riserva sovrapprezzo azioni	-	-		(606)	-	(606)
Costo dell'emissione azionaria	-	-	(963)	-	-	(963)
Utile (perdita) complessivo	-	(27.527)	-	17	(3.583)	(31.093)
Saldo al 31 dicembre 2019	62.052	(59.801)	368.846	(15.380)	(3.252)	352.465

^{*} Riduzione del valore contabile di ogni azione emessa da US\$ 0,10 a US\$ 0,05 ed allocazione del corrispondente importo al Sovrapprezzo azioni Le note riportate alle pagine da 73 a 125 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.



Note

Il Gruppo d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (société anonyme) di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 ed avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo è d'Amico Società di Navigazione. DIS è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo che gestisce, principalmente tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), oltre ad altre società controllate indirettamente. Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere ed agenzie commerciali di intermediazione.

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

Il bilancio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società e delle principali società controllate. La riduzione dei decimali è applicata arrotondando al migliaio più vicino.

1. PRINCIPI CONTABILI

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

Principi di consolidamento

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020.

Società controllate

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

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

Entità a controllo congiunto

Le entità a controllo congiunto sono imprese sulle cui attività il Gruppo esercita un controllo congiunto, come definito nell'IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto. Il trattamento contabile dipende dal tipo di accordo a controllo congiunto, determinato prendendo in considerazione i diritti e gli obblighi dell'investitore. Nel bilancio consolidato,

le attività, le passività, i ricavi e i costi delle entità a controllo congiunto sono esposti proporzionalmente in base alla quota di interessenza del Gruppo, mentre le *joint venture* sono iscritte utilizzando il metodo del patrimonio netto: la quota di utile o perdita della partecipata di competenza del gruppo viene iscritta a Conto economico consolidato; le distribuzioni ricevute da una partecipata riducono il valore contabile della partecipazione; le variazioni post-acquisizione delle Altre componenti dell'utile/(perdita) complessivo sono esposte nell'Altro utile/ (perdita) complessivo con una corrispondente rettifica al valore contabile della partecipazione.

Quando la quota del Gruppo nelle perdite di una joint venture o di un'impresa collegata supera la partecipazione del Gruppo in tale joint venture o collegata, il Gruppo cessa di rilevare la propria quota delle perdite future. Vengono costituiti accantonamenti per ulteriori perdite e viene iscritta una passività solamente nella misura in cui il Gruppo abbia assunto obbligazioni legali o implicite o effettuato pagamenti per conto della joint venture o della collegata. A ogni data di bilancio, il Gruppo stabilisce se vi siano prove oggettive di svalutazione dell'investimento nella società collegata. In caso affermativo, il Gruppo calcola l'importo della svalutazione come differenza tra il valore recuperabile della società collegata e il suo valore contabile e iscrive l'importo alla voce di conto economico "quota di utile/(perdita)" delle collegate.

Ai fini della conformità all'applicazione dell'IFRS 11, il Gruppo ha precedentemente valutato e successivamente confermato il proprio livello di controllo sulla *joint venture*, la forma giuridica, le condizioni degli accordi contrattuali.

Operazioni in valuta

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

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

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

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

Valore di bilancio delle navi.

Il valore contabile delle navi può discostarsi anche sensibilmente dal loro valore di mercato. È infatti determinato dalla valutazione effettuata dalla dirigenza della vita utile residua delle navi, dal loro valore residuo e dagli indicatori di svalutazione. Se il valore di bilancio delle navi supera il valore di realizzo, viene iscritta una svalutazione per perdita durevole di valore. Ulteriori dettagli riguardanti la valutazione delle attività consistenti nel diritto di utilizzo e delle passività intrinseche sono riportati nella nota 14.

Proventi da controstallie.

I proventi da controstallie sono rilevati come parte del viaggio nel tempo, conformemente ai termini e alle condizioni del contratto di noleggio, sulla base di una stima dell'importo guadagnato durante il periodo sui viaggi non portati a termine e costituiscono il corrispettivo stimato per il tempo aggiuntivo necessario per scaricare la nave (si veda la Politica di riconoscimento dei ricavi più avanti nella nota).

Spese di viaggio.

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

Debiti d'imposta.

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

Valutazione del fair value.

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

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

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

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

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

Alcuni dei seguenti principi contabili richiedono la valutazione del *fair value* di attività e passività finanziarie e non finanziarie. Ulteriori informazioni sul calcolo del *fair value* sono riportate nella nota 28.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati conformemente all'IFRS 15, un principio elaborato allo scopo di fornire un insieme completo di principi per presentare la natura, l'ammontare, la tempistica e la certezza dei ricavi e dei flussi di cassa derivanti dai contratti con un cliente: la valutazione del momento in cui viene trasferito il controllo sui beni o servizi costituisce il pilastro del riconoscimento dei ricavi secondo questo principio.

Tutti i ricavi di DIS derivanti da contratti con i clienti sono rilevati nel corso del tempo. Il Gruppo ha divulgato dettagliatamente i "viaggi spot" negli Indicatori alternativi di performance: il nolo è pagato al completamento del viaggio che trasporta la merce dal porto di carico a quello di scarico, quando vengono rilevati i ricavi. I costi sostenuti per posizionare la nave cisterna dall'ultimo porto di scarico al porto di carico successivo ("costi di zavorra") sono capitalizzati al termine del viaggio in zavorra e ammortizzati durante il successivo viaggio con carico, dal porto di carico al porto di scarico.

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

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

Proventi da controstallie

Nei contratti di trasporto sono inserite alcune condizioni relative alla quantità di tempo disponibile per il carico e lo scarico della nave. I proventi da controstallie, rilevati nel corso del tempo, rappresentano il corrispettivo stimato per il tempo aggiuntivo necessario per scaricare la nave. I proventi da controstallie hanno un ulteriore corrispettivo variabile, il cui importo potenziale è oggetto di stima; l'eventuale fondo rientrerà nei requisiti di cui all'IFRS 9 e sarà pertanto esposto separatamente.



L'applicazione del principio IFRS 15 si fonda su cinque passaggi nel rilievo dei ricavi:

- 1) Identificazione del contratto;
- 2) Identificazione delle obbligazioni di prestazione previste dal contratto: è stato osservato che sorgerebbe un impatto unicamente sui ricavi da contratti *spot* per il trasporto di prodotti raffinati dal porto di carico al porto di scarico; l'applicazione dell'IFRS 15 non influisce sui ricavi base *time charter* poiché fa riferimento ad un altro principio contabile.
- 3) Determinazione del prezzo dell'operazione: sui viaggi *spot*, che vengono svolti attraverso contratti di noleggio a viaggio, i prezzi dell'operazione sono equivalenti al prodotto tra le tariffe di noleggio *spot* e la quantità di beni trasportati, al momento del perfezionamento dell'operazione. Le controstallie rappresentano una somma aggiuntiva dovuta dal noleggiatore, che sorge quando la nave impiega più tempo per caricare e/o scaricare la merce di quanto stabilito nel contratto di noleggio a viaggio; nel contratto non è presente alcun elemento finanziario, pertanto la Società non si avvale dell'espediente pratico previsto dal principio;
- 4) Allocazione del prezzo dell'operazione all'obbligo di prestazione: l'allocazione si basa sul metodo da carico a scarico (*load-to-discharge*);
- 5) Rilevazione del ricavo nel momento in cui un obbligo di prestazione è soddisfatto: la rilevazione dei ricavi si basa sul metodo da carico a scarico (*load-to-discharge*). Il ricavo è rilevato nel corso del tempo in base alla durata del viaggio *spot*. Rilevazione del corrispettivo variabile: i proventi da controstallie sono considerati un corrispettivo variabile e dipendono dalla tariffa di controstallia e dal ritardo convenuto; l'obbligazione di fare viene soddisfatta e l'importo viene fatturato successivamente allo scarico.

Il principio prevede anche altri principi specifici da applicare, in caso di modifica contrattuale, per la contabilizzazione degli oneri contrattuali nonché di rimborsi e garanzie. Un riposizionamento è necessario perché una nave possa soddisfare il proprio obbligo di prestazione (senza alcun beneficio aggiuntivo derivante da tale spostamento). I costi di riposizionamento possono essere capitalizzati prima del carico se soddisfano tutte e tre le condizioni riportate di seguito: 1. sono legati direttamente ad un contratto; 2. generano o incrementano risorse da utilizzarsi nel soddisfacimento degli obblighi previsti dal contratto; 3. si prevede che saranno recuperati.

Costi diretti di viaggio

I costi diretti di viaggio (oneri portuali, transito da canali, consumi di carburante bunker e commissioni) riguardano l'utilizzo della flotta sul mercato *spot* e per contratti COA (*contract of affreightment*) e sono rilevati nel momento in cui sono sostenuti, in base al principio di corrispondenza IFRS15.

Altri costi operativi diretti

Le tariffe di noleggio passivo sostenute per prendere a nolo le navi, per contratti di durata iniziale inferiore a 12 mesi, sono imputate a conto economico secondo il principio della competenza. I costi operativi relativi alle navi, quali ad esempio i costi per l'equipaggio, le riparazioni, i ricambi, le scorte, l'assicurazione, le spese commerciali e tecniche, sono imputati a conto economico quando sono sostenuti. Il costo dei lubrificanti si basa sui consumi nel corso del periodo.

Costi generali ed amministrativi

Le spese amministrative, che comprendono i costi amministrativi per il personale, gli emolumenti dei dirigenti e degli amministratori, le spese d'ufficio e altri oneri relativi all'amministrazione, sono iscritte a conto economico nel momento in cui sono sostenute.

Proventi e oneri finanziari

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

Imposte

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

La principale società operativa del Gruppo, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), così come Glenda International Shipping d.a.c. (Irlanda) sono tassate in base al regime fiscale della tonnage tax vigente in Irlanda in relazione a tutte le attività ad esso assoggettate. In base a tale regime, la passività fiscale non è calcolata sulla base dei ricavi e dei costi, come invece avviene per le società in regime fiscale ordinario, ma in base ai ricavi nozionali determinati sul tonnellaggio netto totale della flotta controllata. L'onere relativo alla tonnage tax è iscritto tra gli oneri per imposte sul reddito nel Conto economico consolidato. Per tutte le attività che fanno capo all'Irlanda e che non ricadono nel regime di tonnage tax, l'onere fiscale è determinato in base al risultato d'esercizio, rettificato per le voci non imponibili o indeducibili, ed è calcolato sulla base dell'aliquota fiscale in vigore o sostanzialmente in vigore alla data di bilancio.

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

Immobilizzazioni (Flotta)

Navi

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

L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata delle principali componenti delle navi, fino a concorrenza del valore residuo di realizzo stimato. Per le navi appaltate dal gruppo si stima che la vita utile sia normalmente di 25 anni, a seconda delle specifiche e del tipo di impiego previsto. Il valore residuo è stimato in base al tonnellaggio al vuoto di ciascuna nave moltiplicato per le tariffe di rottamazione per tonnellata attualmente

vigenti sul mercato, che vengono riviste ogni anno. I rivestimenti delle cisterne delle navi sono ammortizzati in dieci anni, mentre i costi degli interventi di bacino sono ammortizzati lungo il periodo che prevedibilmente intercorre fino alla successiva entrata in bacino. La stima della vita utile residua avviene alla data di acquisto o di consegna dal cantiere e viene rivista periodicamente.

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

Nell'esprimere il proprio giudizio in merito alla contabilizzazione delle plusvalenze e delle minusvalenze derivanti dalla vendita di navi, la dirigenza prende in considerazione i dettagliati criteri stabiliti dall'IFRS 15 e, in particolare, se la Società abbia soddisfatto i propri obblighi di prestazione trasferendo l'attività all'acquirente e quest'ultimo abbia ottenuto il controllo sull'attività e se il prezzo dell'operazione al netto dei costi di cessione siano riportati nelle condizioni contrattuali. Per le navi già classificate come "Attività disponibili per la vendita", la plusvalenza o la minusvalenza iscritta sarà pari al prezzo di vendita meno i costi di cessione al netto del più basso tra il valore contabile e il fair value della nave alla data dell'ultimo bilancio.

La Flotta di DIS è considerata come un'unica unità generatrice di flussi finanziari (CGU); un'unità generatrice di flussi finanziari è il più piccolo gruppo di attivi che comprende tale attivo e genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata provenienti da altri attivi o gruppi di attivi. L'individuazione dell'unità generatrice di flussi finanziari di un attivo richiede la formulazione di congetture. La dirigenza di DIS ha individuato una sola unità generatrice di flussi finanziari: una nave da sola non genera flussi finanziari in entrata che siano ampiamente indipendenti da quelli di altre navi, in quanto le navi sono perlopiù dello stesso tipo, hanno età analoghe e presentano una base di clientela simile.

Il Gruppo impiega una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di partnership. La maggior parte di queste sono gestite da DIS, che è responsabile della loro gestione commerciale, operativa e tecnica nonché della loro amministrazione finanziaria. Di conseguenza, le navi in partnership potrebbero essere ragionevolmente scambiate le une con le altre ai fini degli impegni commerciali. Tutte le navi del Gruppo DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e agenzie commerciali di intermediazione. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche ed agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti.

La reportistica gestionale interna di DIS, sulla cui base il Gruppo prende le proprie decisioni strategiche, è concepita per misurare la performance della flotta di navi cisterna nel suo complesso piuttosto che a livello delle singole navi.

Spese di bacino

Per ragioni di conformità con le certificazioni di settore e con i requisiti governativi, le navi devono necessariamente essere sottoposte ad accurate ispezioni o revisioni sistematiche (*drydock*) per interventi rilevanti di riparazione e manutenzione che non possono essere realizzati durante la loro normale operatività. Nel caso delle navi di meno di 15 anni, tali operazioni vengono compiute approssimativamente ogni 5 anni a seconda della natura dell'intervento e dei requisiti esterni, con un *Intermediate Water Survey* (IWS) ogni due anni e mezzo. Per le navi di

più di 15 anni gli interventi di bacino vengono realizzati ogni due anni e mezzo. I costi di bacino sono capitalizzati e ammortizzati a quote costanti lungo il periodo che intercorre fino alla successiva entrata in bacino. Nel caso in cui il bacino di una nave venga effettuato a meno di 30 mesi di distanza dal precedente, si procede alla svalutazione del valore residuo dei costi di bacino precedentemente capitalizzati.

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

Perdite di valore e svalutazioni ("impairment")

Il valore dell'intera flotta, comprese le navi a noleggio e classificate come attività consistenti nel diritto di utilizzo, è considerato un'unica unità generatrice di flussi finanziari (CGU) e viene rivista saltuariamente tenendo conto delle condizioni di mercato. Il valore contabile della CGU viene sottoposto a *impairment* test ogni volta che gli eventi o le mutate circostanze indichino che il valore contabile possa non essere recuperabile. Qualora esistano indicazioni in tal senso, viene stimato il valore recuperabile della CGU al fine di determinare l'eventuale portata della svalutazione. Il valore recuperabile è di norma definito come il maggiore tra il valore al netto dei costi di vendita di tutte le navi e il loro valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa generati nelle vite utili residue delle navi. Per la valutazione del valore d'uso del cespite si procede alla determinazione del valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati. Si registra una svalutazione quando il valore contabile supera il valore di recupero e si stabilisce che tale differenza non è temporanea. La svalutazione viene quindi attribuita ad ogni singola nave in misura proporzionale, sulla base del valore contabile di ogni nave nella CGU, entro il limite maggiore tra il *fair value* al netto di costi di vendita e valore d'uso.

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

I flussi in uscita stimati per le spese operative e i requisiti di bacino si basano sui costi storici e preventivati. Le previsioni tengono inoltre conto degli oneri sostenuti per la conformità a nuove normative, compreso il costo previsto per l'obbligo di installare sistemi di trattamento dell'acqua di zavorra su alcune navi della nostra flotta. L'utilizzo si basa sui livelli storici raggiunti e le stime del valore residuo sono coerenti con le medie storiche, basate su ricerche di mercato, delle tariffe di rottamazione.

Benché la dirigenza ritenga che le ipotesi adottate per valutare la potenziale svalutazione siano ragionevoli e appropriate, tali ipotesi sono altamente soggettive e passibili di future modifiche, anche sostanziali. Non può esservi alcuna garanzia che le tariffe di noleggio e i valori delle navi rimarranno ai loro livelli attuali per un dato periodo di tempo o che miglioreranno o peggioreranno in misura significativa.

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

Attività disponibili per la vendita

In conformità all'IFRS 5, le attività non correnti (navi) sono classificate come disponibili per la vendita se il loro valore contabile sarà recuperato tramite un'operazione di vendita invece che attraverso l'uso continuativo. Si ritiene che questa condizione sia soddisfatta solamente quando la vendita è altamente probabile, l'attività è disponibile per la vendita immediata nel suo stato attuale ed è commercializzata attivamente ai fini della vendita ad un prezzo ragionevole rispetto al suo *fair value* attuale. La dirigenza deve essere impegnata alla vendita, che deve essere prevista entro un anno dalla data di classificazione del cespite come disponibile per la vendita.

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

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

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, alla costruzione o alla produzione di immobilizzazioni materiali sono ritenuti "beni che giustificano la capitalizzazione" secondo la definizione dello IAS 23 – Oneri finanziari, e vengono pertanto capitalizzati.

Leasing

A decorrere dal 1° gennaio 2019, le attività e le passività sorte da un leasing vengono valutate inizialmente al valore attuale, rilevando un'attività consistente nel diritto di utilizzo (RoU) ed una passività del *leasing*, laddove le attività consistenti nel diritto di utilizzo dovrebbero essere stimate come valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, più eventuali costi diretti iniziali, costi di smantellamento o rimozione, al netto di eventuali incentivi o anticipi ricevuti, mentre le passività del *leasing* sono misurate come la somma dei pagamenti fissi, eventuali garanzie di valore residuo, il valore di un'opzione di acquisto, al netto di eventuali incentivi esigibili. Il calcolo del valore attuale dovrebbe utilizzare il tasso di interesse implicito nella locazione, o il tasso di finanziamento marginale qualora il primo non possa essere determinato con facilità.

Nel conto economico, i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti, e pertanto, parametri chiave come TCE, EBITDA (si vedano gli IAP a pagina 30), EBIT ed il risultato netto sono stati colpiti. La quota di interessi dei *leasing* finanziari viene dedotta dai flussi di cassa operativi, che tuttavia vengono influenzati positivamente, poiché i pagamenti per la passività del leasing residua sono adesso classificati tra le attività finanziarie.

I *leasing* (successivi all'applicazione dell'IFRS 16 e ad esclusione di quelli precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17) sono attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS, per gruppi di contratti aventi la medesima scadenza, ottenuto aggiungendo allo *swap* su tassi di interesse il margine applicato ai finanziamenti di terzi più recenti; per i *leasing* precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i pagamenti di leasing sono attualizzati usando il tasso intrinseco del leasing di DIS (il locatario). Tutti i tassi di attualizzazione di DIS per tali contratti variano tra il 5,3% e il 9,8%, con una media ponderata del 6,0%.

Quando i contratti prevedono periodi opzionali per il noleggiatore, DIS ha stimato la durata residua, ipotizzando che tali opzioni saranno esercitate, solo se alla data di prima applicazione è ragionevolmente certo l'esercizio dell'opzione di rinnovo, ed includendo una penale di recesso nella passività per leasing solo se alla data di prima applicazione è ragionevolmente certa di esercitare l'opzione di recesso.

Il Gruppo ha anche optato di avvalersi dei seguenti espedienti pratici:

- non rilevare come leasing contratti di durata inferiore a 12 mesi (leasing a breve termine) e quelli di valore inferiore a US\$ 5.000 (elementi di modesto valore). Per tali contratti, il costo del leasing è registrato come spesa senza alcuna rettifica dovuta alla transizione;
- includere i costi diretti iniziale nella valutazione dell'attività consistente nel diritto di utilizzo alla data di prima applicazione.

DIS, in qualità di locatario, applica lo IAS 36 *Perdite di valore e svalutazioni* ("impairment") per determinare se le attività in locazione vengono svalutate e per contabilizzare eventuali svalutazioni identificate.

Rimanenze

Si tratta delle rimanenze di intermediate fuel oil (IFO), marine diesel oil (MDO) e lubrificanti a bordo delle navi. Le rimanenze di carburanti IFO e MDO e lubrificanti a bordo delle navi sono esposte al costo calcolato utilizzando il metodo FIFO (*first in, first out*). Tale costo comprende le spese sostenute per consegnare le rimanenze sulle navi.

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato, al fair value a conto economico o al fair value nelle altre componenti dell'utile complessivo. La valutazione al costo ammortizzato può avvenire qualora il Gruppo abbia un modello di business volto a detenere l'attività finanziaria al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa siano realizzati in date specifiche e costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi. Quando i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di business comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al fair value nelle altre componenti dell'utile complessivo. Tutte le altre attività finanziarie sono valutate al fair value a conto economico.

Diversamente dal modello delle perdite sostenute previsto dallo IAS 39, nell'IFRS 9 l'esposizione delle svalutazioni (impairment) si basa sulle perdite attese su crediti. I requisiti di svalutazione si applicano alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato e al fair value nelle altre componenti dell'utile complessivo, registrando inizialmente le perdite in base alle perdite attese su crediti nei 12 mesi successivi, oppure, qualora sia constatato un significativo incremento del rischio di credito dell'attività finanziaria, la svalutazione si basa sulle perdite previste lungo l'intera durata della stessa. Per le svalutazioni (*impairment*) viene applicato un approccio in tre fasi: nella prima (svalutazione dei crediti previste nei 12 mesi) non vi è un incremento significativo del rischio di credito, pertanto le svalutazioni dei crediti attese sono rilevate e aggiornate a ogni data di bilancio e l'attività continua a essere esposta al lordo; nella seconda fase, a causa del significativo incremento del rischio di credito, si prevede e rileva una svalutazione del credito lungo la sua durata, continuando a esporre l'attività al lordo; nell'ultima fase viene rilevata una perdita

attesa sul credito lungo la sua durata, e successivamente la perdita durevole di valore (impairment) dell'attività è presentata al netto.

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

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti derivanti dai noli in corso vengono inizialmente valutati al loro valore normale (che rappresenta il *fair value* dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La svalutazione è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive della svalutazione del credito. Tali svalutazioni vengono calcolate come differenza tra il valore contabile e il valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati, attualizzati al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. In particolare, per quanto concerne i crediti commerciali a breve - alla luce del breve periodo di tempo - la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto di svalutazioni per perdita durevole di valore. I crediti insoluti derivanti da noli in corso risultano in attività contrattuali come indicato nell'IFRS 15; le attività contrattuali rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto di Gruppo di ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto ma non fatturato alla data di rendicontazione su contratti *spot* (diritto condizionato al corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale onorata). Il servizio viene fatturato al momento della consegna.

Le svalutazioni dei crediti attese sono calcolate sui crediti per controstallie e si basano sulla valutazione delle svalutazioni del credito previste lungo la sua durata, adottando l'approccio semplificato, e determinate alla rilevazione iniziale e successivamente rettificate per eventuali variazioni delle aspettative.

Ai sensi dell'IFRS 9 la perdita durevole di valore (*impairment*) è valutata in riferimento alle perdite attese su crediti associate ai crediti commerciali (controstallie), rilevando la variazione del fondo a conto economico. Per le controstallie, il Gruppo applica l'approccio semplificato consentito dall'IFRS 9, che richiede la rilevazione delle svalutazioni dei crediti previste lungo la sua durata a partire dalla rilevazione iniziale dei crediti, tuttavia la metodologia di svalutazione applicata dipende dal fatto che si sia verificato o meno un significativo incremento del rischio di credito.

Nella valutazione del rischio di credito e delle perdite attese, la dirigenza considera in modo continuativo un rischio di default e la sua probabilità per ogni finestra di pagamento fissata. La dirigenza ritiene che un aumento del numero di giorni di ritardo dei pagamenti costituisca un indicatore dell'incremento del rischio di default, pertanto ha stabilito cluster per tali ritardi nei pagamenti ai quali ha assegnato una maggiore probabilità di default maggiore è il ritardo nei pagamenti, e per cui di conseguenza rileva accantonamenti che rappresentano una percentuale crescente degli importi residui. La politica prevede di stornare eventuali controstallie non dovute al perfezionamento delle trattative commerciali, seguendo le condizioni concordate.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Banche ed altri finanziatori

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

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e altri debiti vengono valutati al costo ammortizzato che, tenuto conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, coincide generalmente con il loro valore nominale. Le somme ricevute in anticipo nell'ambito di accordi contrattuali di *time charter* comportano la rilevazione di risconti passivi.

Strumenti derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono utilizzati principalmente a copertura dell'esposizione al rischio di tasso di interesse (swap su tassi di interesse), delle fluttuazioni valutarie, delle tariffe di nolo (tramite contratti di nolo a termine) e dei prezzi dei bunker. In conformità all'IFRS 9, una relazione di copertura è idonea per la contabilità di copertura solo se:

- la relazione di copertura consiste solo in strumenti di copertura idonei e operazioni oggetto di copertura idonee,
- all'avvio dell'operazione di copertura esiste una formale designazione e documentazione della relazione di copertura,
- esiste un rapporto economico tra l'operazione oggetto di copertura e lo strumento di copertura,
- l'effetto del rischio di credito non domina le variazioni di valore risultanti da tale rapporto economico,
- il delta della relazione di copertura equivale a quello risultante dalla quantità dell'operazione oggetto di copertura che l'entità copre effettivamente, e dalla quantità dello strumento di copertura utilizzato dall'entità per tale specifica operazione oggetto di copertura, pertanto senza rispecchiare uno squilibrio tra l'operazione oggetto di copertura e lo strumento di copertura tale da essere incoerente con la finalità della contabilità di copertura.

Se l'efficacia non viene successivamente soddisfatta in relazione al delta ma l'obiettivo della gestione del rischio rimane lo stesso, il delta è rettificato per tenere conto solo dell'importo coperto.

La valutazione del *fair value* degli strumenti derivati avviene a ciascuna data di chiusura; i derivati sono classificati come attività o passività. Il *fair value* della classificazione di un derivato è ripartita tra attività e passività non correnti e correnti. L'attività o la passività non corrente è la scadenza rimanente dello strumento di copertura superiore a dodici mesi dalla data di rendicontazione e l'attività o passività corrente è la scadenza dello strumento di copertura che si prevede sia regolata entro dodici mesi dalla data di rendicontazione.

Fondi rischi e oneri

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

Azioni proprie

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

Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni)

La Società fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza e in conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni, tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

A maggio 2019 (in seguito alla scadenza del precedente piano di *stock option*), è stato approvato un nuovo piano retributivo per la dirigenza (Piano d'incentivazione a lungo termine) che prevede pagamenti basati su azioni. Il piano si basa sui risultati finanziari medi raggiunti da DIS nel corso di tre periodi biennali continuativi (il/i "Periodo/i" o "Ciclo/i"). Il primo Periodo è il 2019-2020. Il piano intende allineare gli interessi degli azionisti e dei principali responsabili delle decisioni di DIS. In particolare, il piano stabilisce un *bonus pool* basato sul ROCE (ritorno del capitale investito) medio conseguito da DIS nel corso di ogni Periodo biennale consecutivo, con una soglia del 5% stabilita – l'obiettivo di "gate". Il *bonus pool* viene quindi calcolato come il 10% della differenza, se positiva, tra l'EBIT medio raggiunto durante il Periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino ad un EBIT massimo corrispondente ad un ROCE del 7,5%.

Il bonus pool viene allocato secondo tre obiettivi che intendono misurare la performance finanziaria di DIS tenendo conto dei rischi assunti, della solidità della strategia di copertura dei contratti e dell'efficienza in termini di costi della struttura gestionale. In particolare, i tre obiettivi misurati sono:

- i) il ROCE rettificato (50% del *pool*), che modifica il ROCE tramite una matrice che tiene conto della leva finanziaria nella struttura del capitale di DIS e della percentuale di copertura dei contratti;
- ii) l'efficacia di copertura (30% del *pool*), che misura se la copertura adottata abbia contribuito positivamente o negativamente ai ricavi base *time charter* combinati;
- iii) la variazione percentuale dei costi generali e amministrativi giornalieri (20% del *pool*), che tenta di misurare il livello di efficienza della struttura di costo del Gruppo.



Per ognuno dei suddetti obiettivi vengono stabilite soglie minime, con un aumento lineare della percentuale allocata quando tale soglia viene superata, fino ad un massimo del 110% dell'importo attribuibile al raggiungimento di tale obiettivo. Al *bonus pool* viene applicata una rettifica finale per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto dagli azionisti di DIS durante il Periodo, rispetto al TSR che sarebbe stato raggiungibile investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.

Il bonus finale così calcolato viene versato al 70% in contanti al termine del periodo di maturazione di ogni Ciclo, ed il restante 30% mediante azioni di DIS (gratuite) nei due anni successivi al periodo di maturazione (15% all'anno).

Secondo questo nuovo piano per la dirigenza, al termine del periodo di maturazione di ogni ciclo, il numero di azioni di DIS assegnate si baserà sulla media aritmetica dei prezzi di chiusura ufficiali del mercato delle azioni ordinarie di DIS nel mese precedente al Consiglio di Amministrazione della Società che verificherà i risultati conseguiti nel corrispondente periodo di maturazione.

Dividendi

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

Informazioni di settore

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

Stagionalità

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

R&S, azioni proprie

La Società non ha costi di ricerca e sviluppo; le azioni proprie sono descritte nella nota 21.

Principi contabili

I principi contabili adottati sono coerenti con quelli dell'esercizio precedente.

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2020

Non ci sono nuovi principi contabili che si prevede abbiano un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso e sulle sue operazioni prevedibili.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

Non ci sono altri principi non ancora in vigore che avrebbero prevedibilmente un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso o futuri e sulle operazioni future prevedibili.

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

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

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

Il capitale del Gruppo è stato costituito a inizio 2007 nell'ambito del processo di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping e il settore in cui il Gruppo opera. Successivamente, nel 2012, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018,2019 e 2020, il capitale della Società è stato aumentato allo scopo di sostenere la crescita della flotta di DIS e di rafforzare il proprio bilancio.

Il Gruppo gode anche di vari finanziamenti, linee di credito e leasing (si vedano le note 22 e 23).

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione del Gruppo, ai cambiamenti delle condizioni economiche generali e del rischio che caratterizza il settore. Il Gruppo effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base di un indice di copertura patrimoniale (asset cover ratio) corrispondente al rapporto tra l'importo residuo delle linee di credito e il *fair value* delle navi di proprietà (per ulteriori dettagli si vedano le note 14 e 23).

3. RICAVI

US\$ migliaia	2020	2019
Ricavi da noleggi a viaggio (spot) – trasporti e controstallie	133.031	163.599
Ricavi da leasing operativi (time charter)	118.390	58.670
Ricavi da sub-leasing di diritti di utilizzo (time charter)	62.047	126.705
Altri ricavi	2.846	4.560
Ricavi totali	316.314	353.534

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività delle navi per noleggi passivi, trasporti e controstallie e sono rilevati nel corso del tempo. DIS ha un solo flusso di ricavi, che deriva dall'impiego delle navi per il trasporto di raffinati. All contractual revenues – as defined by IFRS15 – result from freight and demurrage: for these revenues, payment is settled at completion of the voyage, and therefore no performance obligations are recognized to be outstanding. Nel 2020 un cliente ha generato ricavi per US\$ 63,4 milioni, pari a circa il 20% del totale del Gruppo. Nel 2019 un cliente ha generato ricavi per US\$ 57,8 milioni, pari a circa il 16% del totale del Gruppo (si veda anche la nota sul rischio di credito alla nota 28). I 5 clienti principali della Società hanno generato US\$ 169,3 milioni di ricavi per la Società nel 2020, pari al 53,5% dei suoi ricavi totali.

I costi di adempimento di un contratto (giorni di zavorra fino al primo porto di carico) sono rilevati nel corso del tempo e capitalizzati alla data di rendicontazione; ammontano a US\$ 0,3 milioni a fine 2020 (US\$ 0,8 milioni al 31 dicembre 2019) e saranno ammortizzati durante l'intera durata dei relativi contratti.

I ricavi da leasing rappresentano ricavi da navi di proprietà impiegate in time charter.

I ricavi da *sub-leasing* rappresentano proventi da navi controllate tramite contratti *time charter* impiegate a loro volta in *time charter*.

Altri ricavi comprendono i ricavi da deviazioni, compreso il corrispettivo per le spese di bunkeraggio in porto.

La pandemia di Covid-19 non ha avuto alcun impatto sul riconoscimento dei ricavi (si rimanda inoltre agli Eventi significativi verificatisi nell'esercizio)

4. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US\$ migliaia	2020	2019
Carburanti (Bunker)	(35.677)	(56.085)
Commissioni	(7.130)	(7.422)
Oneri portuali	(14.572)	(30.216)
Altro	(1.159)	(1.479)
Totale	(58.538)	(95.202)

I costi diretti di viaggio derivano dall'impiego, diretto o mediante *partnership*, delle navi di DIS, attraverso noleggi a viaggio o contratti di noleggio (*contract of affreightment*). Quando le navi sono impiegate in noleggi *time charter* non sostengono costi diretti di viaggio. Il bunker è fornito attraverso la parte correlata Rudder S.A.M., che addebita una commissione compresa tra US\$1,5 e US\$4,0 a tonnellata metrica, a seconda delle condizioni di pagamento; i calcoli si basano sulle cifre riguardanti le quantità di combustibile residuo a bordo fornite dalle navi. Gli altri costi diretti di viaggio includono tutte le altre spese di viaggio sorte durante lo svolgimento dei viaggi, ad esempio ispezioni, pulizia delle cisterne e assicurazione aggiuntiva.

5. RICAVI BASE TIME CHARTER

US\$ migliaia	2020	2019	
Ricavi base time charter	257.776	258.332	

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel 2020 i giorni-nave a contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 61,9% dei giorni-nave disponibili totali (51,6% nel 2019).

6. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US\$ migliaia	2020	2019
Costi per noleggi passivi	(13.961)	(31.750)

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo del noleggio di navi da terzi (dal 1° gennaio 2019, in seguito all'applicazione del nuovo principio IFRS 16, l'importo riguarda essenzialmente il costo per noleggiare le navi per un periodo di tempo inferiore all'anno (*leasing* a breve termine; si faccia riferimento alla nota 1).

7. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US\$ migliaia	2020	2019
Costi per equipagai	(41.170)	(42 F12)
Costi per equipaggi	(41.178)	(43.513)
Spese tecniche	(12.888)	(12.137)
Lubrificanti	(2.765)	(2.947)
Gestione tecnica e controllo qualità	(12.075)	(12.325)
Assicurazione	(5.929)	(5.194)
Costi di servizio legati alle navi in leasing	(26.256)	(29.927)
Altri costi	(1.296)	(2.282)
Totale	(102.387)	(108.325)

Fra gli altri costi operativi diretti sono compresi i costi per gli equipaggi, le spese tecniche, i lubrificanti, i costi per la gestione tecnica e controllo qualità e gli altri costi di gestione delle navi, compresi i costi assicurativi. I costi di servizio legati alle navi in *leasing* rappresentano una delle componenti non di *leasing* di un contratto *time charter*, che vengono imputati a conto economico.

Personale

Al 31 dicembre 2020, d'Amico International Shipping SA e le sue controllate impiegavano l'equivalente di 600 dipendenti come personale marittimo e 24 dipendenti come personale di terra (al 31 dicembre 2019: 707 come personale marittimo e 29 come personale di terra); nel 2020 il personale marittimo ammontava in media a 650 unità (2019: 714), mentre quello di terra 24,5 unità (2019: 32). I costi del personale di terra sono registrati tra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza ed altri benefici post-pensionamento.

8. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

US\$ migliaia	2020	2019
Personale	(5.266)	(4.894)
Altri costi generali ed amministrativi	(7.591)	(7.095)
Totale	(12.857)	(11.989)

Nella voce "costo del personale" sono compresi i costi del personale di terra, nonché nel 2020 US\$ 1,0 milioni relativi agli emolumenti degli amministratori e US\$ 0,8 milioni relativi alla remunerazione conseguita dagli alti dirigenti tra cui l'amministratore delegato, il direttore operativo, il direttore finanziario ed altri dirigenti con responsabilità strategiche (2019: US\$ 1,1 milioni di emolumenti degli amministratori e US\$ 0,8 milioni agli alti dirigenti), compresi US\$ 0,1 milioni relativi al piano di incentivazione a lungo termine concesso ai dirigenti in ruoli chiave e ai direttori esecutivi di DIS, adottato nel 2019. Si rimanda alla nota 1, Piani di incentivazione azionaria (pagamenti basati su azioni), per un'informativa completa sui calcoli per il Piano. Le azioni di DIS a servizio del Piano sono quelle detenute in portafoglio dalla Società al 11 marzo 2021 (n. 18.326.911 azioni proprie senza valore nominale, in seguito al riacquisto di 2.849.015 azioni proprie tra il 5 e il 26 gennaio 2021 – si rimanda anche ai Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura del 2020).

La voce "Altri costi generali ed amministrativi" comprende gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici nonché altre spese diverse derivanti dalla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping. Questi includono anche le commissioni di gestione infragruppo riguardanti i marchi, i servizi informatici, i servizi legali e di controllo interno per US\$ 5,1 milioni (si veda la nota 29). Includono inoltre spese minori relative a *leasing* a breve termine, riguardanti principalmente attrezzatura da ufficio.

9. RICAVI DA VENDITA DI IMMOBILIZZAZIONI

US\$ migliaia	2020	2019
Utile (perdita) netto dalla vendita di navi	(1.303)	(2.042)

Gli importi del 2020 si riferiscono all'ammortamento (lungo la durata del *leasing*) del risultato differito sulla vendita di tutte le navi vendute e riprese in *leasing* e ad un credito da US\$ 1,0 a nostro favore risultante dal mancato adempimento da parte di un potenziale acquirente della M/T Glenda Megan dei suoi obblighi risultanti dal *memorandum* d'intesa nel guarto trimestre 2019.

Nel 2019, la perdita netta di US\$ 2,0 milioni si riferisce all'ammortamento (lungo la durata del *leasing*) del risultato differito sulla vendita di tutte le navi riprese in *leasing*, due delle quali – la M/T Cielo di Houston e la M/T High Voyager – rispettivamente nei mesi di gennaio e aprile 2019; la M/T Glenda Megan era stata precedentemente riclassificata come attività disponibile per la vendita e successivamente venduta a un prezzo equivalente al valore contabile, che corrispondeva al suo *fair value* (si veda anche la nota 14).

1. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$ migliaia	2020	2019
Proventi finanziari Da debiti e crediti al costo ammortizzato		
Interessi attivi	86	382
Utili realizzati su strumenti derivati	606	35
Differenze di cambio realizzate	-	406
Al fair value a conto economico		
Utili non realizzati su strumenti derivati	543	-
Differenze di cambio non realizzate	-	-
Totale proventi finanziari	1.235	823
Oneri finanziari Altri oneri finanziari correnti al costo ammortizzato		
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(16.830)	(22.173)
Costo dei leasing finanziari	(19.871)	(21.413)
Differenze di cambio realizzate	(516)	-
Al fair value a conto economico		
Perdite non realizzate su strumenti derivati	(2.648)	(1.382)
Totale oneri finanziari	(39.865)	(44.968)
Oneri finanziari netti	(38.630)	(44.145)

I proventi finanziari del 2020 includono interessi attivi realizzati per US\$ 0,1 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari, nonché utili realizzati pari a US\$ 0,6 milioni su strumenti derivati; l'importo non realizzato pari a US\$ 0,5 milioni rappresenta variazioni positive del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura).

Gli oneri finanziari nel 2020 includono US\$ 16,8 milioni di interessi passivi realizzati e oneri finanziari, inclusivi di US\$ 14,9 milioni per interessi su prestiti bancari relativi alle navi di proprietà di DIS, linee di credito ed il risultato realizzato su swap su tassi di interesse, nonché US\$ 2,0 milioni per commissioni finanziarie o l'ammortamento delle stesse. Nel 2020 gli oneri finanziari realizzati includono anche US\$ 19,9 milioni di interessi impliciti in leasing e US\$ 0,5 milioni di perdite su cambi commerciali. Le perdite non realizzate su strumenti derivati nello stesso periodo ammontano a US\$ 2,6 milioni e rappresentano variazioni negative del fair value sia della parte inefficace degli swap su tassi di interesse (strumenti di copertura), pari a US\$ 1,5 milioni, che degli swap su tassi di interesse non di copertura pari a US\$ 1,1 milioni.

I proventi finanziari del 2019 includono interessi attivi realizzati per US\$ 0,4 milioni derivanti da fondi depositi e conti corrente presso istituti finanziari, dal finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping, nonché dai proventi da *leasing* finanziari. I proventi finanziari per il 2019 includono anche i proventi realizzati sugli *swap* su tassi di interesse, pari a US\$ 35 migliaia e ha realizzato differenze di cambio pari a US\$ 0,4 milioni. Non sono stati registrati utili non realizzati nel 2019.

Gli oneri finanziari del 2019 includono interessi passivi realizzati e oneri finanziari pari a US\$22,2 milioni, composti da US\$19,1 milioni per interessi su finanziamenti bancari legati alle navi di proprietà di DIS, scoperti di conto e il risultato realizzato su swap su tassi di interesse, oltre a US\$ 0,3 milioni dovuti all'azionista di DIS, d'Amico International SA, su un finanziamento a lungo termine e uno a breve termine (si veda anche la nota 24). Gli interessi passivi nel 2019 includono anche US\$ 3,1 milioni di commissioni finanziarie o ammortamento delle stesse. Gli oneri finanziari nel 2019 includono anche US\$ 21,4 milioni di interessi impliciti in *leasing*. Le perdite non realizzate su strumenti derivati nello stesso periodo ammontano a US\$ 1,4 milioni e rappresentano variazioni del *fair value* della parte inefficace degli swap su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 0,3 milioni e variazioni del *fair value* di swap su tassi di interesse non di copertura pari a US\$ 1,1 milioni.

Le informazioni riguardanti il tipo e la natura delle coperture sono riportate alla nota 28.

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

Nel 2020 non è stato registrato alcun importo. Eco Tankers Limited (ETL), una partecipata contabilizzata secondo il metodo del patrimonio netto, è attualmente in liquidazione, mentre DM Shipping d.a.c. era nelle fasi finali di un processo di cancellazione volontaria ed è stata cancellata dal registro delle imprese irlandese il 3 marzo 2021 (si veda anche la nota 16).

Nel 2019 il risultato degli investimenti consisteva principalmente nella quota di DIS dell'utile o della perdita di ETL, pari a un utile di US\$ 1,2 milioni.

12. STORNO DI PERDITE DI VALORE E SVALUTAZIONI ("IMPAIRMENT") DI ATTIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	2020	2019
Storno della svalutazione di un prestito ad una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	934

Nel 2020 non è stato registrato alcun importo. L'importo di US\$ 1,0 milioni nel 2019 rappresentava il parziale storno della svalutazione del prestito degli azionisti concesso da d'Amico Tankers d.a.c. a DM Shipping d.a.c. (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi, attualmente nelle fasi finali di un processo di cancellazione volontaria).

13. IMPOSTE E TASSE

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL), DM Shipping d.a.c. (DMS) e Glenda International Shipping d.a.c. (GIS) sono state nuovamente autorizzate ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda per un periodo di 10 anni, che termina il 31 dicembre 2024 per DTL e il 31 dicembre 2028 per GIS.

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale si basa sul reddito figurativo conseguito dalla flotta controllata, definito a sua volta in base al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la tonnage tax effettuato da d'Amico Tankers d.a.c. e Glenda International Shipping d.a.c. nel 2020 è stato di US\$ 0,3 milioni (2019: US\$ 0,3 milioni). Alcune attività secondarie non possono rientrare nel regime di tonnage tax e sono soggette alle aliquote fiscali ordinarie dell'imposta societaria locale (attualmente pari al 12,5% sul reddito d'impresa, al 25% sul reddito da capitale e al 22% sulle plusvalenze che non rientrano nel regime di tonnage tax per DTL). Tali attività potrebbero dare origine ad attività e passività fiscali differite. Le voci delle altre componenti dell'utile complessivo sono tassate in base al regime fiscale in cui rientrano.

A fine 2020 la *holding* d'Amico International Shipping S.A. aveva perdite fiscali accumulate da portare a nuovo, pari a circa €53,5 milioni (pari a US\$ 65,6 milioni). Non sono state contabilizzate attività fiscali differite perché la dirigenza non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate. La società *holding* è assoggettata al regime fiscale lussemburghese dell'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) che si basa sulle attività nette della Società e che per il 2020 ha dato luogo a un onere fiscale pari a US\$ 5,6 migliaia (2019: US\$ 0,2 milioni).

US\$ migliaia	2020	2019	
Imposte correnti:			
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(27)	(113)	
Tonnage tax	(245)	(275)	
Imposta patrimoniale (Net Wealth Tax)/altre imposte	5	(196)	
Totale imposte correnti	(267)	(584)	
Utile (perdita) ante imposte	16.823	(26.943)	
Imposte sul reddito teoriche (aliquota del 29,22%)	(4.916)	7.873	
- non soggette a imposte sul reddito (per via del regime di tonnage tax)	4.262	(8.419)	
- impatto di aliquote fiscali estere	54	58	
- effetto di differenze temporanee	572	375	
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(28)	(113)	

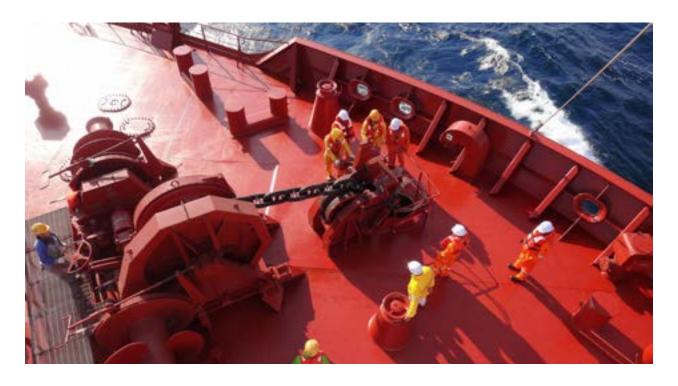
14. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI ED ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

US\$ migliaia	Flotta	Altro	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
Al 1° gennaio 2020					
Costo o valutazione	786.878	2.927	789.805	397.404	1.187.209
Accantonamenti per ammortamenti	(180.793)	(2.408)	(183.201)	(45.696)	(228.897)
Valore contabile netto	606.085	519	606.604	351.708	958.312
Periodo chiuso al 31 dicembre 2020					
Riclassificazione del costo	(20.622)	-	(20.622)	-	(20.622)
Riclassificazione di accantonamenti per ammortamenti	20.612	-	20.612	-	20.612
Incrementi	5.946	6	5.952	3.484	9.436
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	(1.027)	(1.027)
Riclassificazione da Attività disponibili per la vendita (attività)	36.971	-	36.971	-	36.971
Riclassificazione da Attività disponibili per la vendita (accantonamenti per ammortamenti)	(22.527)	-	(22.527)	-	(22.527)
Svalutazione alla classificazione ad Attività disponibili per la vendita	(33)	_	(33)	-	(33)
Storno di svalutazioni alla classificazione da Attività disponibili per la vendita	2.256	_	2.256	-	2.256
Dismissioni al costo storico – attività	(30.058)	_	(30.058)	(5.405)	(35.463)
Storni – attività	(6.069)	-	(6.069)	-	(6.069)
Dismissioni al costo storico – fondo di ammortamento	23.981	-	23.981 5.405		29.386
Quota di ammortamento del periodo	(31.411)	(493)	(31.904)	(37.618)	(69.522)
Differenze di cambio	-	3	3	52	55
Valore contabile netto a fine periodo	585.131	35	585.166	316.599 316.599	901.765
Al 31 dicembre 2020			-		
Costo o valutazione	775.269	2.936	778.205	394.508	1.172.713
Accantonamenti per ammortamenti	(190.138)	(2.901)	(193.039)	(77.909)	(270.948)



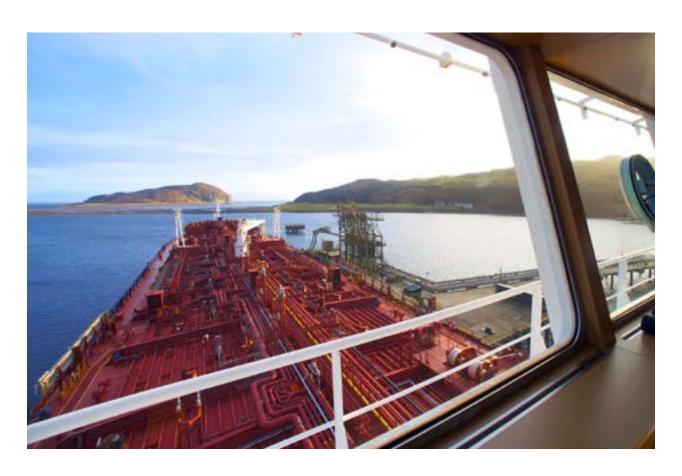
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

US\$ migliaia	Flotta / Navi	Flotta / Bacino	Altro	Totale immobilizz. materiali
Al 1° gennaio 2020				
Costo o valutazione	771.455	15.423	2.927	789.805
Accantonamenti per ammortamenti	(168.828)	(11.965)	(2.408)	(183.201)
Valore contabile netto	602.627	3.458	519	606.604
Periodo chiuso al 31 dicembre 2020				
Riclassificazione del costo	(15.534)	(5.088)	-	(20.622)
Riclassificazione di accantonamenti per ammortamenti	15.534	5.078	-	20.612
Incrementi	-	5.946	6	5.952
Riclassificazione da Attività disponibili per la vendita (attività)	35.853	1.118	-	36.971
Riclassificazione da Attività disponibili per la vendita (accantonamenti per ammortamenti)	(21.589)	(938)	-	(22.527)
Svalutazione alla classificazione ad Attività disponibili per la vendita	(33)	-	-	(33)
Storno di svalutazioni alla classificazione da Attività disponibili per la vendita	2.256	-	-	2.256
Riclassificazione ad attività disponibili per la vendita (attività)	(28.217)	(7.910)	-	(36.127)
Riclassificazione ad Attività disponibili per la vendita (accantonamenti per ammortamenti)	17.794	6.187		23.981
Quota di ammortamento del periodo	(29.615)	(1.796)	(493)	(31.904)
Differenze di cambio	-	-	3	3
Valore contabile netto a fine periodo	579.076	6.055	35	585.166
Al 31 dicembre 2020				-
Costo o valutazione	765.780	9.489	2.936	778.205
Accantonamenti per ammortamenti	(186.704)	(3.434)	(2.901)	(193.039)



ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

US\$ migliaia	Flotta / Diritto di utilizzo – Navi ex IAS 17	Flotta / Altri diritti di utilizzo – Navi	Flotta / Diritto di utilizzo – Bacino	Flotta / diritto di utilizzo	Diritto di utilizzo – Altro	Totale Diritto di utilizzo
Al 1° gennaio 2020						
Costo o valutazione	244.080	146.292	3.272	393.644	3.760	397.404
Accantonamenti per ammortamenti	(14.729)	(29.915)	(364)	(45.008)	(688)	(45.696)
Valore contabile netto	229.351	116.377	2.908	348.636	3.072	351.708
Periodo chiuso al 31 dicembre 2020						
Incrementi		-	3.484	3.484	-	3.484
Modifica delle condizioni contrattuali	-	(199)	-	(199)	(828)	(1.027)
Dismissione al costo storico – diritto di utilizzo Dismissione del fondo di ammortamento del diritto di utilizzo	-	(5.405)	-	(5.405)	-	(5.405)
Dismissioni al costo storico – fondo di ammortamento del diritto di utilizzo	-	5.405	-	5.405	-	5.405
Quota di ammortamento del periodo	(9.500)	(26.478)	(949)	(36.927)	(691)	(37.618)
Differenze di cambio	-	-	-	-	52	52
Valore contabile netto a fine periodo	219.851	89.700	5.443	314.994	1.605	316.599
Al 31 dicembre 2020						
Costo o valutazione	244.080	140.688	6.756	391.524	2.984	394.508
Accantonamenti per ammortamenti	(24.229)	(50.988)	(1.313)	(76.530)	(1.379)	(77.909)



Di seguito sono riportati i relativi valori per l'esercizio 2019 per finalità comparative:

US\$ migliaia	Flotta	Altro	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
Al 1° gennaio 2019					
Costo o valutazione	953.721	3.461	957.182	181.751	1.138.933
Accantonamenti per ammortamenti	(219.658)	(2.366)	(222.024)	(5.628)	(227.652)
Valore contabile netto	734.063	1.095	735.158	176.123	911.281
Periodo chiuso al 31 dicembre 2019					
Valore contabile netto ad inizio periodo	734.063	1.095	735.158	176.123	911.281
Modifica del principio contabile	-	-	-	151.107	151.107
Valore contabile netto ad inizio periodo riesposto	734.063	1.095	735.158	327.230	1.062.388
Incrementi	62.684	26	62.710	2.521	65.231
Dismissione al diritto di utilizzo (vendita e rilocazione)	(80.560)	-	(80.560)	-	(80.560)
Dismissione del fondo di ammortamento	6.035	176	6.211	-	6.211
Incrementi a diritto di utilizzo (vendita e rilocazione)	-		-	63.080	63.080
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	(1.048)	(1.048)
Dismissione	-	(318)	(318)	-	(318)
Quota di ammortamento del periodo	(33.136)	(461)	(33.597)	(40.068)	(73.665)
Svalutazione prima della riclassificazione ad Attività disponibili per la vendita	(15.535)	-	(15.535)	-	(15.535)
Riclassificazione ad attività disponibili per la vendita (costo)	(148.313)	-	(148.313)	-	(148.313)
Riclassificazione ad attività disponibili per la vendita (ammortamento)	80.847	-	80.847	-	80.847
Riclassificazione del costo	(654)	(243)	(897)		(897)
Riclassificazione di accantonamenti per ammortamenti	654	243	897	-	897
Differenze di cambio	-	1	1	(7)	(6)
Valore contabile netto a fine periodo	606.085	519	606.604	351.708	958.312
Al 31 dicembre 2019	-	-	-	-	-
Costo o valutazione	786.878	2.927	789.805	397.404	1.187.209
Accantonamenti per ammortamenti	(180.793)	(2.408)	(183.201)	(45.696)	(228.897)
			·		

Flotta

Una descrizione dettagliata della Flotta è riportata nella relativa sezione del resoconto di gestione.

Il valore contabile netto della flotta di DIS al 31 dicembre 2020 ammonta a US\$ 900,1 milioni e comprende il valore contabile netto della Flotta navigante ed il valore contabile netto degli interventi di bacino (*drydock*) (navi di proprietà ed interventi di bacino), nonché il valore capitalizzato ed ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* di DIS e dei relativi interventi di bacino (attività consistenti nel diritto di utilizzo come previsto dall'IFRS 16).

Il valore contabile netto delle navi di proprietà e dei relativi interventi di bacino al 31 dicembre 2020 ammonta a US\$ 585,1 milioni.

Il valore contabile netto delle attività consistenti nel diritto di utilizzo ammonta a US\$ 316,6 milioni al 31 dicembre 2020, di cui navi in locazione (sia a scafo nudo che a noleggio) ed interventi di bacino (*drydock*) pari a

US\$ 315,0 milioni. Il valore contabile netto delle navi in locazione per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli ammonta a US\$ 219,9 milioni al 31 dicembre 2020.

La seguente tabella indica gli obblighi di acquisto e le opzioni su tutte le navi vendute e riprese in *leasing* tramite contratti a scafo nudo:

Nome della nave, M/T	Anno di inizio del <i>leasing</i>	Obbligo di acquisto	Opzione di riacquisto della nave
High Voyager	2019	10° anno dalla vendita	dal 3° anno
Cielo di Houston	2019	n.a.	dal 5° anno
High Freedom, High Trust, High Loyalty, High Trader	2018	10° anno dalla vendita	dal 2° anno
High Fidelity, High Discovery	2017	10° anno dalla vendita	dal 3° anno
High Priority	2017	5° anno dalla vendita	dal 2° anno*

^{*} l'opzione di acquisto è stata esercitata, si rimanda anche ai Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio nel Resoconto di gestione.

Il valore capitalizzato ed ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* di DIS (attività consistenti nel diritto di utilizzo) è attualizzato utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS, ottenuto aggiungendo allo *swap* su tassi di interesse per passività aventi la stessa scadenza delle obbligazioni per *leasing* il margine applicato ai finanziamenti di terzi più recenti; per i *leasing* precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i pagamenti di *leasing* sono attualizzati usando il tasso intrinseco del *leasing* di DIS (il locatario). L'impatto netto sugli utili portati a nuovo all'inizio del periodo di applicazione (1° gennaio 2019) è stato un decremento di US\$ 2,0 milioni, che saranno ammortizzati nel corso della durata delle nuove attività risultanti dall'applicazione di questo nuovo principio.

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta ed il relativo ammortamento; le aggiunte nel periodo chiuso al 31 dicembre 2020 riguardano rate versate al cantiere per interventi di bacino, sia per immobilizzazioni materiali che per diritti di utilizzo pari, rispettivamente, a US\$ 5,9 milioni e US\$ 3,5 milioni. Durante il 2020 nove delle navi di DIS sono state sottoposte a interventi di bacino; otto navi hanno completato l'intervento lo scorso anno mentre una nel 2021.

Tutti i finanziamenti sulle navi di proprietà del Gruppo sono garantiti tramite ipoteche.

Il fair value totale della flotta del Gruppo al 31 dicembre 2020 ammonta a US\$ 820,0 milioni ed include le navi di proprietà di DTL, attività consistenti nel diritto di utilizzo di DTL e la quota di DIS del valore della flotta di Glenda International Shipping Ltd (un'entità a controllo congiunto, consolidata con il metodo proporzionale). Il valore delle navi di proprietà di DIS e delle sue navi in locazione con obbligo di acquisto ed opzioni di acquisto ad un prezzo favorevole si basa su valutazioni dei broker, mentre per le rimanenti attività consistenti nel diritto d'uso si basa sul loro valore di utilizzo, come descritto di seguito.

Valore recuperabile della Flotta (valore d'uso, fair value ed impairment test)

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

Ai fini dell'esecuzione dell'impairment test, le stime della dirigenza aziendale tengono conto delle informazioni di mercato disponibili, comprese le vendite riportate per navi simili, nonché dell'esperienza passata e delle previsioni future. I calcoli del valore d'uso si fondano sulle sequenti ipotesi fondamentali: (i) ricavi sulla base dei contratti conclusi e delle stime sulle tariffe base time charter future per i giorni nave attualmente non impegnati in contratti, che si basano sulle stime della dirigenza per i prossimi tre anni e sulle ultime medie decennali dopo una rettifica per l'inflazione, per i giorni rimanenti; (ii) vita utile residua delle navi di 25 anni; (iii) valore economico stimato alla fine della vita utile della nave in base alla media dei prezzi di demolizione degli ultimi 10 anni; (iv) costi generali ed amministrativi che riflettono l'attuale struttura societaria di DIS; (v) un'attualizzazione nominale al tasso nominale del 6,3%, che rappresenta la media ponderata del costo del capitale del Gruppo sulla base del costo stimato di finanziamento del debito e della stima espressa da DIS della propria esigenza di redditività del capitale proprio. Poiché per i flussi di cassa previsti – compresi i ricavi, i costi, le spese in conto capitale ed i valori residui – è utilizzato un tasso di attualizzazione nominale, per coerenza, tali flussi sono rettificati per rispecchiare un'inflazione prevista dell'2,0%, pari alla media degli ultimi dieci anni dell'indice dei prezzi al consumo primario negli Stati Uniti. La dirigenza rileva che questi calcoli sono particolarmente sensibili alle variazioni delle ipotesi fondamentali riguardanti i valori futuri delle tariffe di noleggio e dei tassi di attualizzazione. (vi) Gli effetti del COVID-19 sono stati presi in considerazione nei nostri calcoli del valore d'uso poiché per le sue giornate aperte del 2021 (giorni nave disponibili ancora non coperti da contratti) la dirigenza ha utilizzato tariffe base time charter significative più basse rispetto alle medie decennali sul mercato applicabili, così da rispecchiare le attuali condizioni di debolezza del mercato e l'aspettativa di una ripresa solo a partire dal 2022. La dirigenza non ritiene che il COVID-19 abbia avuto un impatto negativo sulle sue spese operative e sui costi generali e amministrativi, che pertanto non sono stati rettificati a causa della pandemia (si rimanda anche agli Eventi significativi verificatisi nell'esercizio per ulteriori informazioni sull'impatto del COVID-19 sul Gruppo).

Il margine dell'unità generatrice di flussi finanziari della Flotta (CGU) rispetto al suo valore contabile netto al 31 dicembre 2020 è stato stimato in US\$ 169,9 milioni, di cui US\$ 46,7 milioni relativi a navi di proprietà e US\$ 123,3 milioni relativi al diritto di utilizzo delle navi.

Alcune delle ipotesi fondamentali utilizzati nei calcoli del valore d'uso di DIS sono altamente suscettibili di variazioni. A parità di condizioni, le sensibilità sono state valutate come segue: una variazione di US\$+/-500 al giorno delle tariffe base *time charter* delle navi cisterna nella previsione a lungo termine (oltre l'orizzonte previsionale di tre anni), risulterebbe rispettivamente in una variazione del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 72,5 milioni / US\$ (72,5) milioni (2019: rispettivamente US\$ 70,5 milioni / US\$ (70,5) milioni); un aumento dell'1,0% del fattore di attualizzazione comporterebbe un decremento del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 82,3 milioni (2019: decremento di US\$ 86,5 milioni); un decremento dell'1% del fattore di attualizzazione comporterebbe un incremento del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 93,9 milioni.

Alla data del presente bilancio i valori d'uso calcolati sono superiori al valore contabile netto delle navi. La dirigenza del Gruppo non ritiene pertanto necessario rilevare una svalutazione del valore della Flotta, allo stesso tempo confermando lo stretto monitoraggio dei valori del mercato delle navi di DIS e dei calcoli del valore d'uso

Svalutazione e riclassificazione come Attività disponibili per la vendita

Alla fine del 2019, la dirigenza ha trasferito cinque navi che prevedeva di vendere entro i successivi dodici mesi nelle "Attività disponibili per la vendita", in conformità all'IFRS 5; durante i primi sei mesi del 2020 due di queste navi sono state vendute – M/T Cielo di Guangzhou ed M/T Glenda Meredith – causando una svalutazione consolidata di US\$ 0,3 milioni. A luglio 2020 d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato *memorandum* d'intesa per la vendita di altre due navi classificate come disponibili per la vendita, la M/T High Progress e la M/T High Performance; la consegna di

queste navi ai nuovi proprietari secondo le condizioni del *memorandum* d'intesa è avvenuta successivamente ai rispettivi interventi di bacino pianificati nella seconda metà del 2020, causando una svalutazione, inclusiva dei costi di bacino capitalizzati, pari a US\$ 4,7 milioni. Nel quarto trimestre 2020, d'Amico Tankers ha venduto una quinta nave, la M/T High Courage, che non era stata precedentemente classificata come disponibile per la vendita, e ha pertanto deciso di posticipare la vendita della M/T High Venture, che era invece stata classificata come disponibile per la vendita; questa decisione ha portato alla riclassificazione di questa nave all'interno della Flotta di DIS e allo storno della relativa svalutazione che era stata precedentemente contabilizzata, con un conseguente utile di US\$ 2,8 milioni. Si faccia riferimento anche al Resoconto di gestione per ulteriori informazioni (ulteriori dettagli alla nota 15).

Altre attività

Comprendono arredi, accessori ed attrezzature per ufficio.

15. ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA – PASSIVITÀ ASSOCIATE ALLE ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA

US\$ migliaia	2020	2019
Al 1° gennaio		
Costo o valutazione	59.631	-
Aggiunte dalla Flotta (navi e interventi di bacino)	12.146	69.036
Cessioni / vendite	(55.110)	(9.405)
Trasferimento alla Flotta	(16.667)	-
Al 31 dicembre		
Valore contabile netto a fine periodo	-	59.631

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Passività relative alle attività disponibili per la vendita	-	22.250

Al 31 dicembre 2020 nessuna nave è stata registrata come "Attività disponibili per la vendita", pertanto non ci sono passività relative a tali attività alla stessa data.

Al 31 dicembre 2019 le passività associate alle attività disponibili per la vendita ammontavano a US\$ 59,6 milioni e riguardavano le cinque navi che la società aveva classificato come disponibili per la vendita a tale data (si veda anche la nota 14).

16. PARTECIPAZIONI IN SOCIETÀ A CONTROLLO CONGIUNTO

Le partecipazioni contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto al 31 dicembre 2020 ammontano a US\$ 4,3 milioni e riguardano esclusivamente il valore della partecipazione di DIS in Eco Tankers Limited, attualmente in liquidazione; la dirigenza ritiene che non sia necessaria alcuna svalutazione per questa partecipazione e DIS ha già ricevuto un anticipo sui proventi di liquidazione (si veda la nota 17). DM Shipping d.a.c. era nelle fasi finali di un processo di cancellazione volontaria ed è stata cancellata dal registro delle imprese irlandese il 3 marzo 2021 (si veda la nota 11); per questo motivo al 31 dicembre 2020 il valore della partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. in tale società è stato integralmente stornato.

US\$ migliaia	2020	2019
Al 1° gennaio		
Quota di investimento netto (metodo del patrimonio netto)	4.382	3.228
Quota di utile/(perdita)	-	1.243
Storni	(70)	-
Altri movimenti	-	(89)
Al 31 dicembre		
Quota di investimento netto (metodo del patrimonio netto)	4.312	4.382

17. ALTRE ATTIVITÀ (PASSIVITÀ) FINANZIARIE

US\$ migliaia	31 di	Al 31 dicembre 2020		Al 31 dicembre 2019		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Fair value degli strumenti derivati	320	237	557	-	-	-
Finanziamento a DM Shipping ("DMS")	-	-	-	-	510	510
Crediti finanziari	48	2.160	2.208	3.263	4.421	7.684
Attività fiscali differite	54	-	54	-	-	-
Perdita differita su attività in leasing	11.688	2.328	14.016	14.085	2.334	16.419
Totale altre attività finanziarie	12.110	4.725	16.835	17.348	7.265	24.613
Fair value degli strumenti derivati	(5.406)	(5.639)	(11.045)	(6.162)	(2.958)	(9.120)
Altre passività finanziarie	(57)	(5.352)	(5.409)	(81)	(9.192)	(9.273)
Utile differito su attività in leasing	(889)	(142)	(1.031)	(1.039)	(323)	(1.362)
Totale altre passività finanziarie	(6.352)	(11.133)	(17.485)	(7.282)	(12.473)	(19.755)

Al 31 dicembre 2020, le altre attività finanziarie non correnti ammontano a US\$ 12,1 milioni (31 dicembre 2019: US\$ 17,3 milioni) e includono principalmente la quota di perdite differite cumulative sulla vendita e rilocazione di navi, che sarà ammortizzata oltre i prossimi dodici mesi, pari a US\$ 11,7 milioni (31 dicembre 2019: US\$ 14,1 milioni), la valutazione degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 0,3 milioni, il credito per *leasing* finanziario (sub-locazione di uffici da parte della controllata d'Amico Tankers UK Ltd) pari a US\$ 0,05 milioni e un'attività fiscale differita pari a US\$ 0,05 milioni.

I crediti finanziari correnti totali, pari a US\$ 4,7 milioni al 31 dicembre 2020 (31 dicembre 2019: US\$ 7,3 milioni) comprendono US\$ 2,3 milioni di perdite differite cumulative sulla vendita e rilocazione di navi, che saranno ammortizzate nei prossimi dodici mesi (31 dicembre 2019: US\$ 2,3 milioni) e US\$ 2,2 milioni di deposito di garanzie presso istituti finanziari (31 dicembre 2019: US\$ 4,4 milioni). L'esposizione del Gruppo a vari rischi associati alle tecniche di calcolo del *fair value* degli strumenti finanziari e degli strumenti derivati è illustrata alla nota 27. Le attività finanziarie correnti, pari a US\$ 3,2 milioni al 31 dicembre 2019 (relative alla vendita delle navi M/T High Endurance e M/T High Endeavour nel 2017) sono state riclassificate come crediti finanziari nel 2020.

Al 31 dicembre 2020, le altre passività finanziarie non correnti pari a US\$ 6,4 milioni (31 dicembre 2019: US\$ 7,3 milioni) includono principalmente il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 5,4 milioni (31 dicembre 2019: US\$ 6,2 milioni) e US\$ 0,9 milioni di utile differito dalla vendita di navi vendute e rilocate (31 dicembre 2019: US\$ 1,0 milioni).

Al 31 dicembre 2020, le altre passività finanziarie correnti pari a US\$ 11,1 milioni (31 dicembre 2019: US\$ 12,5 milioni) includono il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 5,6 milioni (31 dicembre 2019: US\$ 3,0 milioni), altre passività finanziarie correnti pari a US\$ 5,4 milioni (31 dicembre 2019: US\$ 2,0 milioni), comprensive di US\$ 1,0 milioni di interessi finanziari maturati su finanziamenti bancari (31 dicembre 2019: US\$ 2,1 milioni) e US\$ 4,3 milioni di anticipo su distribuzioni future di capitale alla liquidazione da Eco Tankers Limited, in seguito alla vendita della sua unica nave MT High Sun nel 2019 (31 dicembre 2019: US\$ 4,3 milioni, si veda anche la nota 16). Al 31 dicembre 2019 le altre passività finanziarie correnti includevano inoltre US\$ 1,0 milioni di passività finanziarie verso Solar Shipping per l'acquisto della nave M/T Cielo di Guangzhou, e un anticipo di US\$ 1,8 milioni dalla *joint venture* Glenda International Shipping; entrambe le passività sono state liquidate nel 2020.

La dirigenza di DIS ha valutato se le sue attività e passività finanziarie correnti e non correnti siano state colpite dal Covid-19 e ritiene che non sia necessario attuare rettifiche a tali importi dovuti alla pandemia (si rimanda anche agli Eventi significativi verificatisi nel periodo per ulteriori informazioni sull'impatto del Covid-19 sul Gruppo).

18. RIMANENZE

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019	
Rimanenze	8.885	10.080	

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

19. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Crediti contrattuali	24.720	25.282
Attività derivante da contratto (ratei anticipi)	4.117	8.687
Anticipi time charter, altri crediti e ratei	4.287	6.760
Altri crediti esigibili	5.598	704
Totale	38.722	41.433

Al 31 dicembre 2020, i crediti a breve e altre attività correnti includono i crediti contrattuali pari a US\$ 24,7 milioni (31 dicembre 2019: US\$ 25,3 milioni) al netto del fondo svalutazione crediti di US\$ 0,7 milioni (31 dicembre 2019: US\$ 1,0 milioni). I crediti derivanti da contratti sono rilevati quando il diritto al corrispettivo diventa incondizionato ovvero, nel caso dei noleggi a viaggio, quando il viaggio viene completato e la fattura è emessa al cliente. Il Gruppo detiene crediti commerciali allo scopo di riscuotere i flussi di cassa derivanti da contratti e pertanto li valuta successivamente al costo ammortizzato applicando il metodo del tasso di interesse effettivo. Ulteriori dettagli riguardanti le politiche di svalutazione del Gruppo e il calcolo del fondo svalutazione crediti sono riportati nella nota 28.

Le attività contrattuali legate ai ricavi rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto del Gruppo di ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto ma non fatturato alla data di rendicontazione sui suddetti noleggi a viaggio (diritto condizionato al corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale svolta) pari a US\$ 4,1 milioni al 31 dicembre 2020 (US\$ 8,7 milioni al 31 dicembre 2019). Le variazioni delle attività derivanti da contratti dipendono, *inter alia*, dalla durata dei viaggi, dai livelli delle tariffe di nolo e dal numero di navi impiegate tramite tali contratti. La dirigenza prevede che il 94% del prezzo dell'operazione allocato ad attività derivanti da contratti al 31 dicembre 2020 sarà fatturato durante il mese di gennaio 2021.

Gli altri anticipi, crediti e ratei pari a US\$ 4,3 milioni (US\$ 6,8 milioni al 31 dicembre 2019) rappresentano principalmente anticipi ad agenti pari a US\$ 2,1 milioni e altri crediti, ratei e risconti attivi da contratti *time charter* e *spot* pari a US\$ 2,1 milioni.

Gli altri crediti esigibili ammontano a US\$ 5,6 milioni e includono principalmente un credito di US\$ 3,2 milioni per la vendita della M/T High Endurance e della M/T High Endeavour (riclassificate nel 2020 e precedentemente incluse nei crediti finanziari), e un credito fiscale di US\$ 0,1 milioni (31 dicembre 2019: gli altri crediti esigibili ammontavano a US\$ 0,7 milioni, compreso un credito fiscale di US\$ 0,1 milioni).

Di seguito sono riportate le scadenze dei crediti commerciali.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
0-60 giorni	16.865	17.856
61-90 giorni	725	2.331
91-120 giorni	3.704	1.931
>120 giorni	3.426	3.164
Totale	24.720	25.282

Gli importi in scadenza tra 90 e 120 giorni rappresentano principalmente crediti per controstallie. La dirigenza ritiene che gli importi non svalutati scaduti da più di 30 giorni siano ancora interamente recuperabili, sulla base dei pagamenti passati e di un'approfondita analisi del rischio di credito cliente, poiché sono dovuti principalmente da controparti di primo livello (grandi compagnie petrolifere e importanti agenzie commerciali di intermediazione).

Le informazioni riguardanti l'esposizione del Gruppo al rischio di credito e le svalutazioni dei crediti commerciali e altri crediti sono riportate alla nota 28.

20. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	62.071	33.598

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentate dalla liquidità a bordo, dai saldi bancari e dai depositi a breve termine con una scadenza inferiore a 3 mesi.

21. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni delle voci del patrimonio netto registrate nei 2020 sono riportate in dettaglio nel relativo prospetto.

Capitale sociale

Nel 2020 il capitale sociale della Società è aumentato in due circostanze: il 1° luglio è aumentato di 12.866 azioni (US\$ 643,30) per via dell'esercizio di un numero equivalente di warrant, ad un prezzo per azione di € 0,354; il 28 dicembre è aumentato di 7.666 azioni (US\$ 383,30) per via dell'esercizio di un numero equivalente di warrant, ad un prezzo per azione di € 0,368 (si veda il Regolamento per l'esercizio dei Warrant). L'importo totale dei suddetti aumenti di capitale, compreso il sovrapprezzo azioni, è stato di US\$ 8.547,29.

Al 31 dicembre 2020 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$ 62.052.650,30, corrispondente a 1.241.053.006 azioni ordinarie senza valore nominale (al 31 dicembre 2019: US\$ 62.051.623,70 corrispondente a 1.241.032.474 azioni ordinarie senza valore nominale).

Il capitale autorizzato della Società, ivi compreso il capitale sociale emesso, è fissato a ottantasette milioni cinquecentomila dollari USA (US\$ 87.500.000), suddiviso in un miliardo settecentocinquanta milioni (1.750.000.000) di azioni senza valore nominale.

Risultati a nuovo

Al 31 dicembre 2020 questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi distribuiti.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2019	Variazione nel 2020	Al 31 dicembre 2020
Riserva opzioni su azioni	368.846	7	368.853
Riserva fair value/in altre componenti dell'utile complessivo	(3.252)	(2.458)	(5.710)
Altre riserve	(15.380)	(775)	(16.155)
di cui		-	
Azioni proprie	(18.122)	(858)	(18.980)
Riserva di conversione/in altre compo- nenti dell'utile complessivo	(366)	141	(225)
Riserve legale e di consolidamento	3.108	(58)	3.050

Riserva opzioni su azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita inizialmente a causa dell'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale (maggio 2007) e successivamente per via degli ulteriori aumenti di capitale, di cui l'ultimo è stato effettuato nel mese di dicembre 2020. Come previsto per legge, è distribuibile. Alcuni costi ed oneri legati ai processi di quotazione e gli ulteriori aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati dedotti a fronte della riserva opzioni su azioni.

Azioni proprie

Le azioni proprie al 31 dicembre 2020 consistono in 15.477.896 azioni ordinarie (al 31 dicembre 2019: 7.760.027) ammontando a US\$ 19,0 milioni (31 dicembre 2019: US\$ 18,1 milioni), equivalenti all'1,25% delle azioni emesse in circolazione alla data di bilancio (31 dicembre 2019: 0,6%). Tali azioni sono state acquistate in seguito al programma di riacquisto azioni proprie autorizzato e la relativa riserva è costituita all'interno della riserva sovrapprezzo azioni distribuibile.

Riserva fair value

La riserva *fair value* non è distribuibile ed è sorta per effetto delle variazioni del *fair value* dei contratti di *swap* su tassi di interesse collegati ad alcune delle linee di credito bancarie di DIS. I dettagli riguardanti il *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella nota 28.

Riserva di conversione

Questa riserva non è distribuibile ed è il risultato della conversione in US\$ del patrimonio netto delle società del Gruppo aventi valute funzionali diverse dal dollaro statunitense.

Riserva legale

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

22. BANCHE ED ALTRI FINANZIATORI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Banche e altri finanziatori - Passività non correnti	263.089	270.169
Banche e altri finanziatori - Passività correnti	46.523	72.692
Totale	309.612	342.861

I finanziamenti bancari in essere al 31 dicembre 2020 includevano:

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/ valore	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2020
			DTL					
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche / Marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Londra	19/20 rate trimestrali consecutive + maxirata alla scadenza (maxirata totale = US\$ 89,056 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	7.787	102.764	110.551
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di	High Venture High Valor			< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	3.206	4.810	8.016
Londra / novembre 2020 finanziamento da US\$ 29,0 mln	High Wind	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 10,91 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2%-2,15% per il primo anno e 2,50% per il periodo rimanente	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.263	15.963	17.226
DNB Bank ASA/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 16,25 mln	High Seas	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,87 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,80%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.476	11.822	13.298
ING Bank N.V., filiale di Londra/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 15,6 mln	High Tide	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,70%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.418	11.345	12.763
MPS Capital Services Banca per le Imprese SpA/luglio 2015 finanziamento da US\$ 58 mln	Cielo Bianco	10 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 17,9 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,25%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.764	18.791	20.555
Banca IMI SpA/ ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Ulsan Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	3.001	27.764	30.775
ABN Amro Bank N.V./ dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,5 mln	Cielo di Gaeta	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 9,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2.4% all'anno durante il periodo di noleggio del nolo principale, dopodiché 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.279	10.947	12.226

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/ valore		Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2020
			DTL					
Tokyo Century Corporation/ dicembre 2014 finanziamento da US\$ 41,6 mln	Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,3%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	2.776	27.373	30.149
Tokyo Century Corporation/ novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,175%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln		14.883	16.335
Tokyo Century Corporation/ agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,47 mln	Cielo di Hanoi Cielo di Salerno High Challenge	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.904	966	2.870
Intesa Sanpaolo SpA/ scoperto di conto	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	4.898	-	4.898
Bank of Ireland/ scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	6.003	-	6.003
Banco Popolare/ scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a. n.a. n.a.		1.960	-	1.960
			GIS					
Standard Chartered Bank/ settembre 2020 finanziamento da US\$ 45 mln *	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Meryl	24 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR +2,40%	< 75,2% per i primi 3 anni poi < 70,4%	n.a.	3.750	17.813	21.563
			DIS					
UniCredit SpA/ scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3.916	-	3.916
Commissioni finanziarie						(1.340)	(2.152)	(3.492)
Totale al 31 dicembre 2020)					46.523	263.089	309.612

^{*}GIS è una controllata consolidata con metodo proporzionale. Nel bilancio consolidato di DIS includiamo pertanto solo il 50% di tali prestiti, una quota equivalente alla partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. nel capitale sociale di GIS.

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/ valore	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2020
			DTL					
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche/ marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	High Courage High Valor High Wind Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Londra	19/20 rate trimestrali consecutive + maxirata alla scadenza (maxirata totale = US\$ 120,7 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	12.636	134.113	146.749
DNB Bank ASA/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 16,25 mln	High Seas	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,87 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,80%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.476	13.298	14.774
ING Bank N.V., filiale di Londra/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 15,6 mln	High Tide	20 consecutive quarterly instalments + US\$ 8.5m balloon at maturity	US\$ LIBOR + 2,70%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.418	12.764	14.182
MPS Capital Services Banca per le imprese SpA/luglio 2015 finanziamento da US\$ 58 mln	Cielo Bianco	10 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 17,9 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,25%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.764	20.555	22.319
Banca IMI SpA/ ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Ulsan Cielo di Capri	14 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	3.011	30.776	33.787
ABN Amro N.V./ dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,5 mln	Cielo di Gaeta	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 9,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% all'anno durante il periodo di noleggio del nolo principale, dopodiché 2,30%	<76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.279	12.226	13.505
Tokyo Century Corporation dicembre 2014 finanziamento da US\$ 41,6 mln	Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,3%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	2.776	30.149	32.925
Tokyo Century Corporation novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,175%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.452	16.335	17.787
Tokyo Century Corporation agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,472 mln	High Challenge Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.904	2.870	4.774
Intesa Sanpaolo SpA/ Hot money	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	5.000	-	5.000
Intesa Sanpaolo SpA/ scoperto di conto	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	5.007	-	5.007
Bank of Ireland/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.512	-	5.512

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/ valore	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2020
			GIS					
Crédit Suisse AG (originariamente con Commerzbank AG)/ giugno 2008 finanziamento da US\$ 195 mln	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Meryl	40 rate trimestrali consecutive + maxirata totale da US\$ 62,8 mln alla scadenza ⁽¹⁾	US\$ LIBOR + spread dallo 0,90% all'1,10%	< 76,9%	n.a.	25.383	-	25.383
			DIS					
Cassa Lombarda SpA/ scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1.074	-	1.074
UniCredit SpA/ scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a. n.a.		n.a.	4.488	-	4.488
Commissioni finanziarie						(1.488)	(2.917)	(4.405)
Totale al 31 dicembre 2019							270.169	342.861

⁽¹⁾ Questa cifra corrisponde al 100% delle maxirate. GIS, tuttavia, è una controllata consolidata con metodo proporzionale. Nel bilancio consolidato di DIS includiamo pertanto solo il 50% di tali prestiti, una quota equivalente alla partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. nel capitale sociale di GIS.

Tutti i finanziamenti bancari sono garantiti da d'Amico International Shipping S.A. e rispettano i rispettivi vincoli finanziari (covenant) sia nell'esercizio 2020 che nel 2019.

23. PASSIVITÀ PER LEASING

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

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Totale dei pagamenti minimi di leasing previsti (investimento lordo)	396.823	454.648
con scadenza entro un anno	61.657	57.605
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	197.448	198.522
con scadenza oltre cinque anni	137.718	198.521
Principali rimborsi di pagamenti minimi di leasing	313.352	351.154
con scadenza entro un anno	43.411	37.736
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	148.160	140.349
con scadenza oltre cinque anni	121.781	173.069
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di leasing	83.471	103.494
dei quali pertinenti al periodo	19.871	21.413

Il valore contabile delle attività possedute mediante contratti di *leasing*, così come i termini principali di *leasing*, sono descritti nella nota 14; il tasso di rendimento annuale su tali operazioni di *leasing* di DIS erano, al momento della loro conclusione, in linea con le tariffe di mercato. Una componente non di *leasing* (elemento di servizio) è esclusa dal calcolo iniziale della passività per *leasing* per contratti *time charter*; il suo importo è stimato a US\$ 6.926 forfettari al giorno per tali contratti, in linea con gli importi dei costi operativi preventivati per l'esercizio successivo per le navi di proprietà della flotta, al momento della rilevazione iniziale.

24. PRESTITO A BREVE TERMINE DEGLI AZIONISTI

US\$ migliaia	Al 31	dicembre 2	020	AI 31	31 dicembre 2019		
	Non-current	Current	Total	Non-current	Current	Total	
Total other financial liabilities	-	-	-	-	5,000	5,000	

Il finanziamento a breve termine da US\$ 5,0 milioni concesso da d'Amico International S.A., in corso al 31 dicembre 2019, è stato rimborsato integralmente ad inizio gennaio 2020.

25. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019		
Debiti commerciali	23.030	33.603		
Altri debiti	935	2.230		
Ratei e risconti passivi	2.402	2.389		
Totale	26.367	38.222		

I debiti a breve e altre passività correnti al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019 comprendono principalmente debiti commerciali. Il loro valore contabile è considerato equivalente al fair value per via della loro natura a breve termine.

Il Gruppo ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate; per ulteriori informazioni si rimanda alla nota 28.

26. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019		
Debiti per imposte correnti	40	342		

Il saldo a fine 2020 e a fine 2019 riguarda le imposte sul reddito dovute dalle controllate di DIS e l'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) dovuta dalla controllante.

27. VARIAZIONI DELLE PASSIVITÀ ORIGINATE DA ATTIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2019	Netto flussi di cassa	Variaz	ioni che no	on influ	enzano le d	disponibi	lità liquide		Al 31 dicembre 2020
			Attività precedentemente disponibili per la vendita	Commissioni finanziarie ammortizzate	Oneri per leasing	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	Utili/ perdite da derivati Variazioni realizzate	Utili/perdite da derivati Variazioni non realizzate	Cash- flow hedge	
Prestito degli azionisti	5.000	(5.000)	-			-		_		
Passività per leasing	351.154	(56.650)	-	-	19.870	(1.022)	-	-	-	313.352
Banche ed altri finanziatori	342.861	(56.411)	22.250	912	-	-	-	-	-	309.612
Passività da strumenti derivati	9.120	(3.197)	-	-	-	-	-	2.107	2.458	10.488

28. GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

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

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

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

DIS ha adottato un Sistema di Controllo Interno e Gestione del Rischio con l'intento di identificare, misurare, gestire e monitorare i rischi principali affrontati dalla Società. Questo sistema contribuisce alla salvaguardia degli attivi societari, l'efficienza e l'efficacia delle procedure gestionali, l'affidabilità delle informazioni finanziarie e la conformità legale e normativa, oltre che alle norme statutarie e alle procedure interne della Società.

Gli strumenti finanziari del Gruppo sono costituiti principalmente da depositi presso banche, crediti e debiti, finanziamenti da e a imprese collegate, finanziamenti bancari, *leasing* finanziari e derivati.

Rischio di mercato

DIS e le sue controllate sono esposte al rischio di mercato principalmente in relazione alle navi che operano sul mercato *spot*, poiché sono esposti a fluttuazioni delle tariffe di nolo di mercato. In particolare, quando le navi vengono date a noleggio le tariffe potrebbero essere troppo basse per garantire un adeguato ritorno o coprire i costi. Le strategie di gestione del rischio applicate sono le seguenti: (i) Se possibile, il Gruppo intende avere una copertura di contratti a tariffa fissa compresa tra il 40% e il 60% nei prossimi dodici mesi, così da garantire che l'esposizione al mercato *spot* non superi il 60%; (ii) le navi operano su scala mondiale per ridurre l'effetto delle diverse condizioni di mercato a livello regionale; (iii) il Gruppo ricorre a strumenti finanziari derivati, come contratti di nolo a termine e *swap* su bunker, per gestire la propria esposizione ai mercati *spot*.

Rischio dei mercati finanziari

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

Rischio di cambio

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

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

Il rischio di cambio riguarda i flussi di cassa non denominati in dollari USA, costituiti principalmente da spese amministrative e oneri operativi denominati in euro. Per il 2020, i pagamenti in valuta ammontano all'equivalente di US\$ 25,1 milioni, pari al 13,3% delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali totali, di cui il 10,4% riferito a operazioni in euro. Le altre valute non rappresentano una quota significativa dei flussi di cassa di DIS.

US\$ migliaia	2020			2019	
	+ 10%	- 10%	+ 10%	-10%	
US\$ / Valuta	2.458	(2.458)	2.590	(2.590)	

Nell'ambito di un'analisi di sensibilità, abbiamo stabilito che una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione del risultato netto del Gruppo di +/- US\$ 2,5 milioni per l'esercizio 2020 (US\$ +/-2,6 milioni nel 2019). La sensibilità complessiva del Gruppo al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse in quanto i suoi depositi bancari e le linee di credito utilizzati per finanziare l'acquisto di navi di nuova costruzione e di navi di seconda mano hanno un tasso di interesse variabile. Il rischio viene gestito dal Gruppo tramite l'utilizzo di *swap* su tassi di interesse e l'attività di copertura viene regolarmente valutata per garantirne l'adequatezza.

Le strategie di gestione del rischio prevedono che: (i) per una parte delle linee di credito di d'Amico Tankers d.a.c. (una controllata di d'Amico International Shipping SA) il tasso venga trasformato in fisso utilizzando contratti swap su tassi di interesse (IRS). Per tutti i contratti classificati come contratti di copertura ai fini contabili (IFRS 9), la parte efficace dell'utile o della perdita dello strumento di copertura viene imputata alle altre componenti dell'utile complessivo. Per gli swap su interessi che non sono considerati coperture, la variazione del fair value è iscritta direttamente a conto economico. La dirigenza ritiene che la trasformazione in tasso fisso di una parte degli interessi sul finanziamento consenta di migliorare la visibilità degli interessi passivi futuri, fino a un livello ritenuto idoneo per l'impresa e permettendo al Gruppo di ridurre il rischio di fluttuazioni significative dei tassi di interesse (cash flow hedge). Al fine di rispettare i requisiti continuativi della contabilizzazione delle operazioni di copertura, l'efficacia della copertura viene riesaminata e confermata a cadenza trimestrale; (ii) la dirigenza esamina continuamente le condizioni disponibili sul mercato per accertarsi che le linee di credito siano concorrenziali.

Sensibilità al tasso di interesse (i)

US\$ migliaia	2020		2019	
	i+1%	<i>i</i> -1%	i+1%	i-1%
	Incremento	Decremento	Incremento	Decremento
Costo delle variazioni dei tassi d'interesse	(1.016)	1.016	(1.194)	1.194
Valutazione a fine esercizio degli swap su tassi di interesse	4.677	(4.677)	6.234	(6.234)

A parità di condizioni, un aumento di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe determinato un aumento degli oneri finanziari netti di US\$ 1,0 milioni (US\$ 1,2 milioni nel 2019), mentre una riduzione di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe comportato un decremento degli oneri finanziari netti di US\$ 1,0 milioni (US\$ 1,2 milioni nel 2019). Al 31 dicembre 2020, se i tassi di interesse fossero stati più alti o più bassi di 100 punti base e tutte le altre variabili fossero rimaste costanti, la valutazione degli *swap* sarebbe rispettivamente aumentata di US\$ 4,7 milioni (2019: rispettivamente aumento e decremento di US\$ 6,2 milioni).

Strumenti finanziari - Fair value e gestione del rischio

Rischio di fair value e tecniche di valutazione

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

- Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie con termini e condizioni standard e negoziate su mercati liquidi e attivi, è determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato (1° livello).
- Il fair value degli strumenti derivati è calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Qualora questi non siano disponibili, si provvede ad un'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I contratti forward su valute sono valutati utilizzando tassi di cambio a termine di mercato e le curve dei rendimenti derivanti dai tassi di interesse di mercato, abbinando le scadenze dei contratti (2° livello). Gli swap su tassi di interesse sono valutati al valore attuale del flusso di cassa futuro stimato e attualizzato sulla base delle curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato.
- Il *fair value* delle altre attività e passività finanziarie (a esclusione di quelle sopra descritte) è determinato conformemente ai modelli di determinazione del prezzo generalmente accettati, che si basano sull'analisi dei flussi di cassa attualizzati.
- Il *fair value* degli strumenti finanziari tiene conto del rischio di controparte (attività finanziarie) e del rischio di credito della società stessa (passività).

Classificazione contabile e fair value

La seguente tabella illustra il valore contabile ed il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*, al 31 dicembre 2020.

31 Dicembre 2020

US\$ migliaia	Finanziamenti	Strumenti	Totale	Fair '	Value	Totale
	e crediti	derivati		1° livello	2° livello	
Attività						
Attività finanziarie non correnti	11.790	320	12.110	-	320	320
Crediti a breve ed altre attività correnti	38.722	-	38.722		-	-
Altre attività finanziarie correnti	4.488	237	4.725	-	237	237
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	62.071	-	62.071		-	-
Passività						
Banche ed altri finanziatori	309.612	-	309.612	-	-	-
Passività per leasing	313.352	-	313.352	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	946	5.406	6.352		5.406	5.406
Debiti a breve ed altre passività correnti	26.367	-	26.367	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	5.494	5.639	11.133	-	5.639	5.639

La seguente tabella illustra il valore contabile ed il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*, al 31 dicembre 2019.

31 December 2019

US\$ migliaia	Finanziamenti	Strumenti	Totale	Fair Value		Totale
	e crediti	derivati		1° livello	2° livello	
Attività						
Attività finanziarie non correnti	17.348	-	17.348	-	-	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	41.433	-	41.433	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	7.265	-	7.265	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	33.598		33.598		-	-
Passività						
Banche ed altri finanziatori	342.861	-	342.861	-	-	-
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	22.250	-	22.250	-	-	-
Passività per leasing finanziari	351.154	-	351.154	-	-	-
Finanziamenti degli azionisti	5.000	-	5.000	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	1.120	6.162	7.282	-	6.162	6.162
Debiti a breve ed altre passività correnti	38.222	-	38.222	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	9.515	2.958	12.473	-	2.958	2.958

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

Il fair value dei crediti e dei debiti equivale al loro valore contabile per via della natura a breve termine dei crediti correnti.

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

Nel 2020, gli utili realizzati ammontavano a US\$ 0,6 milioni (FFA) mentre le perdite realizzate ammontavano a US\$ 3,8 milioni(IRS); gli utili non realizzati nel 2020 ammontavano a US\$ 0,5 milioni (IRS) mentre le perdite non realizzate erano pari a US\$ 2,6 milioni (IRS) (2019: utili realizzati US\$ 0,03 milioni (IRS), nessuna perdita realizzata; nessun utile non realizzato e perdite non realizzate pari a US\$ 1,4 milioni(IRS)).

Strumenti derivati

Swap su tassi di interesse

Al 31 dicembre 2020 d'Amico Tankers d.a.c. ha in essere diciannove contratti di *swap* su tassi di interesse (IRS) a copertura dei rischi legati ai tassi di interesse sui finanziamenti bancari; di questi contratti, sedici sono legati al finanziamento di navi e sono ritenuti coperture altamente efficaci, con la parte efficace dell'utile/perdita non realizzato per il periodo rilevata nelle altre componenti dell'utile complessivo e la parte inefficace iscritta a conto economico. Tali contratti sono in essere con le seguenti controparti: due con Bank of Ireland, tre con ING Bank N.V., uno con ABN Amro Bank N.V., due con Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, uno con Banco BPM S.p.A., uno con Intesa Sanpaolo S.p.A., quattro con MPS Capital Services Banca per le Imprese S.p.A. e due con Skandinaviska Enskilda Banken AB. Tre di questi *swap* su tassi di interesse non sono legate a navi specifiche e le variazioni del loro *fair value* sono rilevate a conto economico; sono stipulate con le seguenti controparti: una con ING Bank N.V., una con Intesa Sanpaolo S.p.A. e una con Skandinaviska Enskilda Banken AB. Un IRS ritenuto una copertura altamente efficace era in essere tra Glenda International Shipping d.a.c. e Standard Chartered Bank.

La seguente tabella illustra l'impatto contabile della valutazione a fine esercizio degli *swap* su tassi di interesse del Gruppo sull'utile/perdita e sulle altre riserve di patrimonio netto di DIS nel 2020 e nel 2019:

US\$ migliaia	20	20	2019	
	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto
Swap su tassi di interesse, valutazione a fine esercizio	(2.107)	(2.458)	1.382	(4.935)
Totale	(2.107)	(2.458)	1.382	(4.935)

Il fair value degli strumenti derivati in essere alla fine dell'esercizio è evidenziato nelle voci Altre attività finanziarie non correnti/correnti e Altre passività finanziarie correnti/non correnti (si veda anche la nota 17).

Contratti forward su valute

Al 31 dicembre 2020 il Gruppo DIS aveva in essere un accordo di copertura sulle fluttuazioni valutarie per un importo nozionale di € 5,6 milioni (nessuno al 31 dicembre 2019).

La seguente tabella illustra l'impatto contabile della valutazione a fine esercizio dei *contratti forward* su *valute* del Gruppo sull'utile/perdita e sulle altre riserve di patrimonio netto di DIS nel 2020 e nel 2019:

US\$ migliaia	2020		2019	
	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Δ Riserva di patrimonio netto
Contratto forward su valute, valutazione a fine esercizio	137		-	-
Totale	137	-	-	-

Il fair value degli strumenti derivati in essere alla fine dell'esercizio è evidenziato nelle voci Altre attività finanziarie non correnti/correnti e Altre passività finanziarie correnti/non correnti (si veda anche la nota 17).

Valutazione del fair value

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

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

Le controparti dei contratti derivati di DIS sono banche e istituti finanziari con rating da A+ a BBB- (S&P).

Rischio di credito

Il Gruppo è esposto al rischio di credito derivante da possibili inadempienze delle sue controparti, principalmente clienti, agenti, partner in joint venture e istituti finanziari. Il Gruppo tratta solitamente con controparti affidabili in termini di qualità del credito e ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate. Tali politiche comprendono attività di monitoraggio e valutazione continui, anche del rischio di f del settore e del paese in cui operano i clienti, allo scopo di limitare l'esposizione a eventi di ritardato pagamento. Per ridurre al minimo il rischio di credito, il Gruppo adotta le seguenti strategie di gestione del rischio: (i) per i crediti, i saldi vengono esaminati continuamente. Il recupero delle controstallie e delle spese sostenute per conto dei noleggiatori viene seguito da un team dedicato. La clientela di DIS è composta da un numero significativo di importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero. In passato DIS non ha quindi registrato perdite di rilievo sui crediti commerciali. Ciò nonostante, il Gruppo rileva un fondo svalutazione che rappresenta una stima delle perdite che saranno sostenute in relazione ai crediti commerciali e altri crediti; (ii) per i pagamenti relativi a servizi, quali la gestione dell'equipaggio e i servizi tecnici, e l'acquisto di carburante bunker, i pagamenti sono programmati in modo da ridurre al minimo il rischio di credito. (iii) per i pagamenti rateali relativi alle navi in costruzione, gli anticipi sono coperti da adeguata garanzia bancaria da parte di istituti affidabili in termini di qualità del credito; (iv) per i pagamenti destinati ad agenti portuali sono gestiti da DA Desk, un'organizzazione professionale esterna specializzata nel garantire un'efficace e puntuale esecuzione delle operazioni commerciali. Il rapporto con gli agenti e il DA Desk sono gestiti da un team interno con notevole esperienza. (v) per le banche che detengono i suoi depositi di liquidità, la politica del Gruppo prevede di intrattenere rapporti solo con grandi istituti dotati di solidi rating creditizi, un'eccellente reputazione e, nella maggior parte dei casi, specializzati nel settore della navigazione marittima. (vi) i possibili effetti del Covid-19 sulle controparti del Gruppo è stato valutato ed è stato stabilito che non sono necessarie rettifiche al loro rischio di credito che influisca sui nostri conti (per ulteriori informazioni si faccia anche riferimento agli Eventi significativi verificatisi nel periodo).

I dieci maggiori clienti di DIS nel 2020 rappresentano circa il 62,3% dei suoi ricavi (2019: 65,0%). Al 31 dicembre 2020 il 43% dei crediti commerciali totali ha come controparte i dieci maggiori clienti del Gruppo (a fine esercizio 2019: 33%). DIS tratta principalmente con importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero, che vantano un solido rating creditizio. Il rischio di controparte, pertanto, riguarda principalmente i crediti per controstallie e le spese sostenute per conto dei noleggiatori. Entrambi sono monitorati individualmente.

Per valutare le svalutazioni dei crediti attese, la dirigenza ha utilizzato indici del rischio per fasce temporali per le controstallie scadute come illustrato nella seguente tabella (si vedano anche i principi contabili). Le seguenti tabelle illustrano i relativi dati per il 2020 e il 2019:

US\$ migliaia	< 30 giorni	>30 giorni < 60	>60 giorni < 90	>90 giorni < 120	> 120 giorni	Totale
Crediti per controstallie	2.207	3.346	724	139	1.278	7.694
Percentuale di rischio di crediti insoluti	0,9%	2,0%	2,6%	5,8%	6,8%	-
Fondo svalutazione crediti lungo la loro durata per l'esercizio 2020 (interessi lordi)	20	68	19	8	87	202
Impairment dei crediti oggetto di controversia legale lungo la loro durata per l'esercizio 2020	-	-	-	-	-	483
US\$ migliaia	< 30 giorni	>30 giorni < 60	>60 giorni < 90	>90 giorni < 120	> 120 giorni	Totale
Crediti per controstallie	1.319	1.667	1.819	729	981	6.515
Percentuale di rischio di crediti insoluti	3,5%	4,0%	4,5%	5,5%	6,8%	-
Fondo svalutazione crediti lungo la loro durata per l'esercizio 2019 (interessi lordi)	46	67	82	40	67	302

A fine 2020 il fondo svalutazione crediti totale è diminuito di US\$ 0,1 milioni rispetto al 31 dicembre 2019; l'accantonamento totale per perdite su crediti commerciali e altri crediti al 31 dicembre 2020 ammontava a US\$ 0,7 milioni (2019: US\$ 1,0 milioni).

655

Il Gruppo detiene consistenti depositi di liquidità presso le seguenti banche, ai quali è attribuito il seguente rating creditizio di S&P: Credit Agricole Bank (A+), JP Morgan (A-), DNB (AA-) e Standard Chartered Bank (BBB+).

Le altre attività finanziarie al 31 dicembre 2020 (senza tenere conto delle perdite differite non ammortizzate sulla vendita e rilocazione di navi) sono costituite principalmente da US\$ 2,2 milioni di depositi di garanzie (si veda anche la nota 17 per ulteriori dettagli).

Secondo l'IFRS 9, queste attività sono valutate alla fine di ogni periodo per verificare se il relativo rischio di credito sia aumentato in misura significativa rispetto alla rilevazione iniziale. In caso affermativo, viene accantonato un fondo per le svalutazioni del credito previste lungo la sua durata. Qualora il rischio non sia aumentato, vengono rilevate solo le svalutazioni del credito previste sugli inadempimenti entro 12 mesi dalla fine del periodo. Il rischio di *default* è valutato individualmente per la controparte e le svalutazioni dei crediti previste sono valutate in base a dati storici e attuali.

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

Rischio di liquidità

Impairment dei crediti oggetto di controversia legale

lungo la loro durata per l'esercizio 2019

Il Gruppo è esposto al rischio di liquidità in quanto, per via della sua esposizione al mercato *spot*, le tariffe di nolo ottenute potrebbero non essere sufficienti per coprire i suoi costi operativi, gli investimenti richiesti e gli impegni finanziari, portando a una riduzione dei saldi di liquidità.

DIS gestisce il rischio di liquidità nell'ambito di un'opportuna pianificazione finanziaria, che viene rivista e aggiornata regolarmente. concentrandosi sulla struttura di capitale in modo da bilanciare le linee di credito significative e i fondi attualmente disponibili con la liquidità prevista generata dalle attività operative, per consentire alla Società di mantenere un livello di liquidità adeguato. A tal riguardo, il Gruppo cerca inoltre di gestire le condizioni, la scadenza e la composizione dei suoi finanziamenti. La struttura del capitale del Gruppo è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società e la dirigenza del Gruppo riesamina periodicamente i finanziamenti di gruppo e il fabbisogno di liquidità.

Nonostante le difficili condizioni cui versa attualmente il mercato del credito, il Gruppo è riuscito a conservare l'accesso ad una vasta gamma di finanziamenti a prezzi competitivi attraverso istituti finanziari, capitale di debito privato e sui mercati dei capitali (si vedano anche le note 22 e 23).

Le seguenti tabelle riportano nel dettaglio la i flussi finanziari possibili del Gruppo per le sue passività finanziarie in base ai termini di rimborso contrattuali, rispettivamente per il 2020 e il 2019. Le tabelle sono redatte sulla base dei flussi di cassa non attualizzati alla data di rimborso più vicina.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020
---------------	---------------------

	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori (comm. di finanziamento escluse)	47.863	93.441	168.987	2.813	313.104
Leasing	43.411	33.295	114.865	121.781	313.352
Totale	91.274	126.736	283.852	124.594	626.456

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020
---------------	---------------------

	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori (comm. di finanziamento escluse)	96.430	46.431	226.655	-	369.516
Altre passività finanziarie	1.000	-	-	-	1.000
Importi dovuti alla società controllante	5.000	-	-	-	5.000
Leasing	37.736	34.385	105.964	173.069	351.154
	140.166	80.816	332.619	173.069	726.670

Come divulgato nell'analisi delle scadenze riportata sopra, non si prevede che i flussi di cassa possano verificarsi particolarmente in anticipo o per importi considerevolmente diversi.

29. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

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

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

Le operazioni rilevanti (effetto netto a conto economico delle operazioni con parti correlate di valore superiore a US\$ 100.000 all'anno) del Gruppo con tali parti correlate per il 2020 e il 2019 sono:

US\$ migliaia	2	020	2019	
	Totale	di cui verso parti correlate	Totale	di cui verso parti correlate
Ricavi	316.314	6.500	353.534	20.327
Costi diretti di viaggio	(58.538)	267	(95.202)	(334)
Costi per noleggi passivi Altri costi operativi diretti	(13.961)	 (7.999)	(31.750)	(4.707)
Costi generali ed amministrativi	(12.857)	(2.543)	(11.989)	(3.964)
Utile dalla vendita di navi	(1.303)		(2.042)	(80)
Ammortamenti e svalutazioni	(71.745)	(581)	(89.201)	(579)
Proventi (oneri) finanziari netti	(38.630)	(112)	(44.145)	(469)



Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 31 Dic	embre 2020	Al 31 Dicembre 2019		
_	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate	
ATTIVITÀ					
Attività non correnti					
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	901.765	1.245	958.312	2.535	
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.312	-	4.382	-	
Altre attività finanziarie non correnti	12.110	48	17.348	63	
Attività correnti					
Rimanenze	8.885	-	10.080	-	
Crediti a breve ed altre attività correnti	38.722	1.401	41.433	11.414	
Altre attività finanziarie correnti	4.725	2.160	7.265	526	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	62.071	-	33.598	-	
Attività disponibili per la vendita	-	-	59.631	-	
PASSIVITÀ					
Passività non correnti					
Banche ed altri finanziatori	263.089	-	270.169	-	
Passività non correnti da leasing	269.941	32	313.418	2.025	
Altre passività finanziarie non correnti	6.352	-	7.282	-	
Passività correnti					
Banche ed altri finanziatori	46.523	-	72.692	-	
Passività per leasing	43.411	30	37.736	541	
Finanziamento a breve termine degli azionisti	-	-	5.000	5.000	
Debiti a breve ed altre passività correnti	26.261	1.362	38.222	9.803	
Altre passività finanziarie correnti	11.133	4.710	12.473	6.008	
Debiti per imposte correnti	40	-	342	-	
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	-	-	22.250	-	



Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per il 2020, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Shipping UK Ltd	DM Shipping d.a.c.	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico. Shipping USA	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM	COGEMA SAM	St.Andrew Estates Limited sarl
	(consolidata)											
Ricavi	316.314											
di cui												
Nolo attivo (Freight out)	6.465	-	_	_	-		6.465	_	_			_
Commissioni	35					_	35		-		_	_
Costi diretti di viaggio	(58.538)											
di cui												
Bunkers	(267)								-	(267)		_
Riaddebito di spese	(29)	_	(29)	_	-	_	-	-	-	-	_	-
Altri costi operativi diretti	(102.387)											
di cui												
Spese di gestione tecnica e SQE	(8.251)	_	_	_	-	(7.793)	-	-	(458)	-	_	_
Costi generali e amministrativi	(12.857)											
di cui							_					
Fornitura di servizi - Consulenze	(5.120)	(230)			_	(1.322)	(1.522)	(991)	-	-	(1,055)	_
Ammortamenti e svalutazioni	(71.745)											
di cui												
Ammortamento dei diritti di utilizzo	(581)	-	-	(198)	(28)	_	-	_	-	-	_	(355)
Proventi (oneri) finanziari netti	(38.630)											
di cui												
Interessi attivi (passivi)	(112)	4	7	(92)	(4)	-	-	-	-	-	-	(27)
Totale		(226)	(22)	(290)	(32)	(9,115)	4,978	(991)	(458)	(267)	(1,055)	(382)

La seguente tabella illustra gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per l'esercizio 2019:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Shipping UK Ltd	DM Shipping d.a.c.	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico. Shipping USA	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM	St.Andrew Estates Limited sarl
	(consolidata)										
Ricavi	353.534										
di cui											
Nolo attivo (Freight out)	20.327			_	_	-	20.327		_	_	_
Costi diretti di viaggio	353.534										
di cui											
Bunkers	(334)									(334)	_
Costi per noleggi passivi	(31.750)										
di cui											
Contratti di noleggio delle navi	(4.707)	-	(4.707)	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(108.325)										
di cui											
Spese di gestione tecnica e SQE	(8.571)	-	-	-	-	(7.972)	-	-	(599)	-	-
Costi generali e amministrativi	(11.989)										
di cui											
Fornitura di servizi	(3.964)	(150)	61			(1.182)	(1.501)	(1.191)			_
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(2.042)										
di cui											
Commissioni	(80)	(80)		_			_		_	_	_
Ammortamento dei diritti di utilizzo	(30.604)										
di cui											
Ammortamenti	(579)			(207)	(28)						(344)
Proventi (oneri) finanziari netti	(44.145)										
di cui											
Interessi attivi (passivi)	(469)	-	98	(88)	(323)	(112)	_	-	_	-	(44)
Totale		(230)	(4.548)	(294)	(351)	(9.266)	18.826	(1.191)	(599)	(334)	(388)

Altre operazioni con parti correlate includono gli emolumenti agli amministratori e ai dirigenti in posizioni chiave

del Gruppo DIS per US\$ 1,8 milioni (2019: US\$ 1,9 milioni).

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate rilevanti (effetto netto a conto economico delle operazioni con parti correlate di valore superiore a US\$ 100.000 all'anno) sulla Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2020, erano i seguenti:

US\$ Thousand	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Shipping UK Ltd	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Shipping Singapore	Eco Tankers Limited	Glenda International Shipping d.a.c.	Rudder SAM	St.Andrew Estates Limited sarl
	(consolidata)									
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	351.708									
di cui verso parti correlate	1.164	-	730	54	-	-	-	-	-	380
Altre attività finanziarie non correnti	12.110									
di cui verso parti correlate	48	48	-	_	-	-	-	-	-	_
Crediti a breve ed altre attività correnti	38.722									
di cui verso parti correlate	1.401	-	218	-	48	987	-	148	-	-
Altre attività finanziarie correnti	4.725									
di cui verso parti correlate	17	17		_	_	_	-	-	_	_
Passività non correnti da leasing	269.941									
di cui verso parti correlate	790	-	758	32	-	-	-	-	-	_
Passività correnti da leasing	43.411									
di cui verso parti correlate	526	-	95	30	-	-	-	-	-	401
Debiti a breve ed altre passività correnti	26.261									
di cui verso parti correlate	1.362	40	-		81	72	-	173	996	-
Altre passività finanziarie correnti	11.133									
di cui verso parti correlate	4.309	-	-	_	-	-	4.309	-	-	-
Total		25	95	(8)	(33)	915	(4.309)	(25)	(996)	(21)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate rilevanti sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2019 erano i seguenti:

US\$ Thousand	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers UK Ltd.	DM Shipping d.a.c.	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico Finance d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Societa' di Nav. SpA	d'Amico Shipping Italia SpA	d'Amico Shipping Singapore	Eco Tankers Limited	Glenda International Shipping d.a.c.	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM	St. Andrew Estates Limited sarl
	(consolidata)						- <u></u>					- <u></u>		
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	119.449													
di cui verso parti correlate	2.535	-		1.761	-	82	-	-	-	-	-	-	-	692
Altre attività finanziarie non correnti	17.348													
di cui verso parti correlate	63	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	41.433													
di cui verso parti correlate	11.414	26	21	88	-	1	-	412	10.838	-	-	27	-	-
Altre attività finanziarie correnti	7.265													
di cui verso parti correlate	4.931	15	510	-	4.406	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passività non correnti da <i>leasing</i> finanziari	313.418													
di cui verso parti correlate	2.025	-	_	1.602	-	59	-	-	-	-	-	-	-	364
Passività correnti da <i>leasing</i> finanziari	37.736													
di cui verso parti correlate	541	-	-	169	-	27	-	-	-	-	-	-	-	345
Finanziamenti degli azionisti	5.000													
di cui verso parti correlate	5.000	-		-		5.000	-	_	-	-	-	-	-	-
Debiti a breve ed altre passività correnti	38.222													
di cui verso parti correlate	9.803	230	693	349	-	36	2.690	40	36	-	112	1.602	4.014	-
Altre passività finanziarie correnti	12.473													
di cui verso parti correlate	6.008	-	-	-	-	-	_	-	-	4.257	1.751	-	-	
Totale		(125)	(162)	(271)	4.406	(5.039)	(2.690)	372	10.802	(4.257)	(1.863)	(1.575)	(4.014)	(17)

30. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Né al 31 dicembre 2020 né al 31 dicembre 2019 esistevano impegni finanziari poiché l'ultima nave facente parte del programma di rinnovo della Flotta è stata consegnata a DIS a ottobre 2019.

Navi in noleggio passivo

Con l'introduzione dell'IFRS 16 – *Leasing*, le passività da *leasing* relative alle navi noleggiate, con contratti aventi durata iniziale superiore a un anno, sono rilevati nello stato patrimoniale. Nella seguente tabella sono riportate le passività per *leasing* relative a contratti *time charter* che all'inizio avevano durata inferiore a un anno.

US\$ Milioni	Al 31 Dicembre 2020	Al 31 Dicembre 2019
Totale con scadenza entro un anno	2,1	4,6

Al 31 dicembre 2020 il Gruppo ha preso a noleggio l'equivalente di 3 navi per un periodo iniziale inferiore a un anno (31 dicembre 2019: equivalente di 4 navi per un periodo iniziale inferiore a un anno).

Controversie legali in corso

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

Tassazione differita in regime di tonnage tax

Tutte le società operative irlandesi sono autorizzate ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda. Il regime prevede che nel caso in cui le navi vengano vendute, o nel caso in cui il Gruppo perda i requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario.

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

31. SOCIETÀ DEL GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

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

Glenda International Shipping d.a.c. (GIS) e High Pool Tankers Limited (HPT) sono trattate come entità a controllo congiunto e consolidate proporzionalmente voce per voce (nel 2020 d'Amico Tankers d.a.c. era l'unica partecipante con il 100% delle azioni della società); Eco Tankers Ltd (ETL), attualmente in liquidazione, è trattata come una *joint venture* per cui trova applicazione il metodo del patrimonio netto.

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	62.052.650	US\$	n.a.	Integrale
d'Amico Tankers d.a.c.	Dublino/Irlanda	100.001	€	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Proporzionale
Glenda International Shipping d.a.c.	Dublino/Irlanda	202	US\$	50,0%	Proporzionale
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	€	99,8%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra/Regno Unito	50.000	US\$	100,0%	Integrale
Eco Tankers Limited	Malta	65.162	US\$	33,0%	Patrimonio netto*

^{*} Eo Tankers Limited sta affrontando una liquidazione volontaria, Glenda International Management è stata liquidata nel 2020 e DM Shipping si trovava nelle fasi finali di un processo di cancellazione volontaria, ed è stata cancellata dal registro delle imprese irlandese il 3 marzo 2021.

Partecipazioni in entità a controllo congiunto

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

- partecipazione azionaria del 50%, con equivalenti diritti di voto, in Glenda International Shipping d.a.c. (Irlanda), entità a controllo congiunto con il Gruppo Glencore;
- partecipazione azionaria del 33%, con il 50% di diritti di voto, in Eco Tankers Limited* (Malta), entità a controllo congiunto con il fondo di investimento nel settore della navigazione marittima Venice Shipping & Logistics;
- partecipazione azionaria del 51%, con il 50% di diritti di voto, in DM Shipping d.a.c. (Irlanda), entità a controllo congiunto con il Gruppo Mitsubishi, che si trova attualmente nella fase finale di un processo di cancellazione volontaria; l'entità non è più consolidata.

Non sono state registrate modifiche nelle quote di proprietà o nei diritti di voto nelle *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. ed Eco Tankers Limited nell'esercizio di riferimento.



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

US\$ migliaia	Glenda Internatio	nal Shipping d.a.c.	Eco Tankers Limited *		
STATO PATRIMONIALE SINTETICO	31 dic 2020	31 dic 2019	31 dic 2020	31 dic 2019	
Attività non correnti	111.516	114.148	n.a.*	n.a.*	
Attività correnti	7.040	31.352	n.a.*	n.a.*	
Patrimonio netto	73.021	(92.026)	n.a.*	n.a.*	
Passività non correnti	35.191	(24)	n.a.*	n.a.*	
Passività correnti	10.344	(53.450)	n.a.*	n.a.*	
CONTO ECONOMICO SINTETICO	2020	2019	2020	2019	
Ricavi base time charter	21.572	27.186	n.a.*	n.a.*	
Altri costi operativi diretti	(10.490)	(13.603)	n.a.*	n.a.*	
Costi generali ed amministrativi	(284)	(238)	n.a.*	n.a.*	
Ammortamenti e svalutazioni	(5.820)	(30.228)	n.a.*	n.a.*	
Oneri finanziari	(1.226)	(2.448)	n.a.*	n.a.*	
Imposte e tasse	(31)	(91)	n.a.*	n.a.*	
Risultato del periodo	3.721	(19.422)	n.a.*	n.a.*	

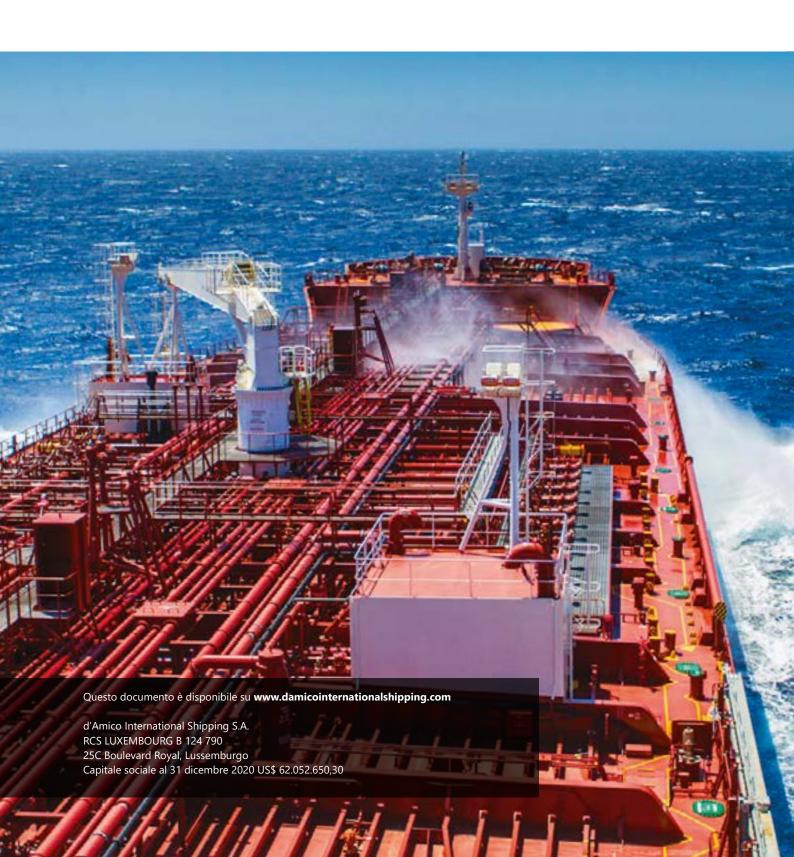
^{*} In liquidazione.

Utile per azione

US\$ migliaia	2020	2019
Utile base per azione	0,013	(0,026)
Utile per azione diluito	0,013	(0,026)
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	1.230.923.922	1.062.413.650
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito – opzioni	-	-
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	1.230.923.922	1.062.413.650

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

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2020



RESOCONTO DI GESTIONE

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

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

Il 3 maggio 2007 d'Amico International Shipping S.A. ha portato a termine l'operazione di offerta pubblica iniziale (IPO) delle proprie azioni, che sono quotate alla Borsa di Milano (Italia). Nel 2012, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e 2020 si è proceduto ad aumenti successivi di capitale volti a finanziare l'ampliamento della flotta delle controllate e rafforzare il bilancio della Società.

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

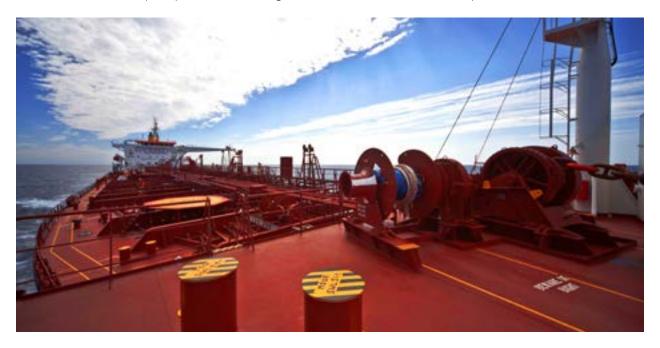
Risultati operativi

Nel 2020 la Società ha registrato una perdita netta di US\$ 2,0 milioni. Il conto economico della Società viene sintetizzato nel seguente prospetto.

US\$ migliaia	2020	2019		
Proventi da investimenti (dividendi)	109	150		
Costo del personale	(855)	(208)		
Altri costi generali e amministrativi, imposte incluse	(1.267)	(1.632)		
Proventi (oneri) finanziari	(96)	2.948		
Utile / (perdita) netto	(2.109)	1.258		

Nel 2020 sono stati ricevuti proventi da investimenti (dividendi) per US\$ 0,1 milioni.

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



La Società non ha filiali; non vi sono costi di ricerca e sviluppo; le azioni proprie sono descritti nella nota 12.

Situazione patrimoniale-finanziaria

US\$ migliaia	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Attività non correnti	412.127	417.156
Attività correnti	984	5.835
Totale attività	413.111	422.991
Patrimonio netto	404.222	407.180
Passività non correnti	32	59
Passività correnti	8.857	15.752
Totale passività e patrimonio netto	413.111	422.991

Le attività non correnti della Società, pari a US\$ 412,1 milioni al 31 dicembre 2020, includono:

- la partecipazione in d'Amico Tankers d.a.c. (DTL)— la principale controllata operativa del Gruppo con un valore di bilancio di US\$ 404,1 milioni;
- la partecipazione in Eco Tankers Limited in liquidazione, una joint venture al 33% con Venice Shipping and Logistics, con un valore di bilancio di US\$ 3,0 milioni;
- un finanziamento a medio termine a d'Amico Tankers, del valore di bilancio di US\$ 5,0 milioni;
- Le attività correnti sono principalmente rappresentate da US\$ 0,5 milioni di crediti finanziari dalla controllata d'Amico Tankers d.a.c.



Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel 2020 sono stati:

d'Amico International Shipping:

• Esecuzione del programma di riacquisto: il 27 gennaio 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 20 gennaio e il 24 gennaio 2020, 882.000 azioni proprie (corrispondenti allo 0,07107% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,1495 euro, per un corrispettivo complessivo di 131.869,20 euro.

il 20 marzo 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 13 marzo e il 19 marzo 2020, 1.500.000 azioni proprie (corrispondenti allo 0,121% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,0703 euro, per un corrispettivo complessivo di 105.434,40 euro.

il 1° dicembre 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 23 novembre e il 30 novembre 2020, 1.377.189 azioni proprie (corrispondenti allo 0,111% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,0964 euro, per un corrispettivo complessivo di 132.711,58 euro.

il 9 dicembre 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 1° dicembre e l'8 dicembre 2020, 1.003.282 azioni proprie (corrispondenti allo 0,081% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0951 euro e per un corrispettivo complessivo di 95.457,53 euro.

il 17 dicembre 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 9 dicembre e il 16 dicembre 2020, 1.373.418 azioni proprie (corrispondenti allo 0,111% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0941 euro e per un corrispettivo complessivo di 129.209,69 euro.

il 24 dicembre 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 17 dicembre e il 23 dicembre 2020, 1.443.616 azioni proprie (corrispondenti allo 0,116% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0906 euro e per un corrispettivo complessivo di 130.757,23 euro.

il 5 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 29 dicembre e il 30 dicembre 2020, 138.364 azioni proprie (corrispondenti allo 0,011% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0908 euro e per un corrispettivo complessivo di 12.559,61 euro. Alla data del 30 dicembre 2020, d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 15.447.896 azioni proprie, corrispondenti allo 1,25% 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).

- Risultati del Quarto Periodo Addizionale di Esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: il 28 dicembre 2020, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che il quarto periodo addizionale di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017–2022" (i "Warrant"), codice ISIN LU1588548724, si era concluso il giorno precedente (il "Quarto Periodo Addizionale di Esercizio"). Nel corso del Quarto Periodo Addizionale di Esercizio sono stati esercitati n. 7.666 Warrant e sono state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni Warrant esercitato) n. 7.666 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,368 ciascuna, ammesse alla quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche (incluso il diritto a dividendi) delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"). A seguito di tali sottoscrizioni il capitale sociale di DIS risulta pertanto pari a US\$ 62.052.650,30 rappresentato da n. 1.241.053.006 azioni ordinarie prive del valore nominale.
- Impatto del COVID-19: Lo scoppio del virus ha avuto un enorme impatto sul consumo di raffinati. Secondo l'AIE, la domanda petrolifera globale ha subito una contrazione di 16,4 milioni di barili su base annua nel secondo trimestre 2020 a causa delle misure di *lockdown* imposte per contrastare la pandemia di COVID-19. A partire da luglio la domanda ha registrato un forte rimbalzo in gran parte dell'Europa, del Nord America e dell'Asia. Secondo le previsioni, la domanda petrolifera dovrebbe subire un calo di 8,4 milioni di barili all'anno nel 2020 per poi risalire di 5,5 milioni di barili al giorno nel 2021. Tuttavia, l'impennata dei casi di COVID-19 negli Stati Uniti e in Europa dall'autunno dello scorso anno, seguita dalle misure di contenimento adottate alcune delle quali ancora in atto, tra cui *lockdown* parziali –, presenta un significativo rischio di ribasso per tali previsioni.

Il consistente calo della domanda di raffinati, insieme al mancato raggiungimento da parte dell'OPEC+ di un accordo sui livelli di produzione durante la riunione di marzo, ha portato inizialmente ad un'impennata dell'offerta petrolifera proprio mentre la domanda stava crollando. Il consequente calo dei prezzi petroliferi, che hanno raggiunto il minimo intorno a US\$20 al barile, ha causato un netto contango nella curva dei prezzi petroliferi a termine, risultando in un'impennata delle scorte sia terrestri che galleggianti. La conseguente congestione dei porti e l'aumento dello stoccaggio galleggiante sia di greggio che di raffinati hanno ridotto enormemente l'offerta effettiva di navi, proprio mentre il mercato veniva inondato di petrolio, causando un'impennata delle tariffe di nolo, che hanno raggiunto livelli senza precedenti a fine aprile 2020. Tuttavia, la decisione dell'OPEC+ di ridurre l'offerta di greggio di circa 10 milioni di barili al giorno, a cui si aggiungono i fermi volontari di altri paesi, ha comportato una riduzione dell'offerta di quasi 14 milioni di barili al giorno da aprile a giugno, ribilanciando rapidamente il mercato e causando un appiattimento della curva dei prezzi petroliferi a termine e un aumento dei prezzi petroliferi a pronti, a circa US\$40 al barile. Questa notevole riduzione dell'offerta ha causato un considerevole calo della domanda di trasporto marittimo di raffinati e, quando lo stoccaggio è diventato meno redditizio, alcune delle scorte in eccesso hanno iniziato ad essere consumate, con un lento ritorno sul mercato delle navi utilizzate per lo stoccaggio galleggiante. Questi fattori hanno portato ad un consistente calo delle tariffe di nolo dall'inizio di giugno. Il taglio dell'offerta dell'OPEC+, allentato a partire da agosto, ha indotto una ripresa della domanda in Europa occidentale e in alcuni grandi mercati emergenti come la Cina e l'India durante l'estate. L'aumento dei contagi in autunno ha fatto temporaneamente deragliare la ripresa dei consumi petroliferi in corso; vi è pertanto una forte incertezza relativamente al tempo richiesto per assorbire l'eccesso di scorte e ribilanciare il mercato, il che alla fine porterà a un mercato più sano con tariffe di nolo redditizie e sostenibili.

Le controllate di d'Amico International Shipping S.A. stanno inoltre affrontando sfide operative dovute al COVID-19, come le restrizioni al carico/scarico e le misure di quarantena per le navi e gli equipaggi in determinati porti; nonostante ciò, stiamo collaborando con i nostri partner, i clienti e le autorità locali per trovare

soluzioni che riducano al minimo l'impatto sull'impresa. Il COVID-19 ha influito anche sull'approvvigionamento di ricambi per le nostre navi e ha reso la logistica più complicata. Sebbene attualmente il numero di contagi sia significativamente più basso in parte dell'Asia, stiamo ancora affrontando problemi relativamente ai viaggi aerei dei tecnici dell'assistenza per raggiungere le navi e all'organizzazione di "vetting inspection" in tutto il mondo. Benché la rotazione degli equipaggi sia e rimanga la problematica principale, il settore si è adattato rapidamente a questa nuova realtà, e siamo stati in grado di continuare a gestire le nostre navi con lo stesso livello di attenzione e sicurezza. Inoltre, nel 2021 il Gruppo d'Amico ha siglato la "Neptune Declaration", che delinea le principali azioni da intraprendere per risolvere questa crisi.

Per affrontare al meglio le difficoltà a breve termine causate dal COVID-19, nel 2020 DIS ha rafforzato significativamente la sua posizione finanziaria e di liquidità, anche attraverso la vendita di navi. A tal riguardo, una delle principali iniziative di DIS è stata la vendita di 5 delle sue navi di età superiore nel 2020. Anche grazie a queste cessioni, DIS ha potuto contare su un saldo di disponibilità liquide e mezzi equivalenti consolidato pari a US\$ 62,1 milioni al 31 dicembre, ampiamente superiore alla liquidità minima richiesta nell'ambito dei suoi vincoli finanziari bancari (covenant) pari a US\$ 25,0 milioni. DIS ha inoltre cercato di aumentare la quota della sua flotta coperta da contratti a termine a tariffa fissa, che rappresenta il 36,7% dei suoi giorni-nave disponibili nel 2021. DIS stima che la sensibilità del suo risultato netto e della liquidità generata per ogni variazione di US\$ 1.000 dei ricavi base time charter giornalieri per le sue navi spot sia solo di US\$ 8,6 milioni nel 2021.

d'Amico Tankers d.a.c.:

• **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di gennaio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi a partire da febbraio 2020.

Nel mese di marzo 2020: i) d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per 6-9 mesi a partire da aprile 2020; ii) 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 marzo 2020.

Nel mese di maggio 2020 d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per due delle sue navi *handysize* per 12 mesi a partire rispettivamente da maggio e giugno 2020.

Nel mese di giugno 2020 d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per due delle sue navi MR per un periodo rispettivamente di 12 mesi a partire da luglio 2020 e di 6-7 mesi a partire da agosto 2020.

A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 3-6 mesi a decorrere da agosto 2020.

A settembre 2020, 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 3-6 mesi a decorrere da ottobre 2020.

A ottobre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 2-4 mesi a decorrere da novembre 2020.

Nel mese di novembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi, con un'opzione per ulteriori 12 mesi, a decorrere da gennaio 2021.

A dicembre 2020, i) d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a decorrere da gennaio 2021; ii) d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione per due delle sue navi LR1 rispettivamente per un periodo di 6-21 mesi e 9-21 mesi, entrambe a decorrere da gennaio 2021.

• Flotta in "noleggio passivo" ed in "gestione commerciale": Nel mese di gennaio 2020, si è concluso il contratto di gestione commerciale sulla M/T Falcon Bay e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di febbraio 2020, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Freja Baltic, una nave MR costruita nel 2008, e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di maggio 2020, si è concluso il contratto di gestione commerciale sulla M/T Eagle Bay e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di giugno 2020, i) si è concluso il contratto di gestione commerciale sulla M/T Philoxena e la nave è stata riconsegnata ai proprietari; ii) si sono conclusi i contratti di noleggio sulla M/T Celsius Rimini, una nave MR costruita nel 2009, e sulla M/T Carina, una nave MR costruita nel 2010, e le navi sono state riconsegnate ai rispettivi proprietari.

A ottobre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato un contratto *time charter* per la M/T Green Planet, una nave MR costruita nel 2014, per 3 anni con un'opzione per un altro anno. La nave è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. nel dicembre 2020.

• **Vendita di navi:** nel mese di maggio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T Cielo di Guangzhou, una nave cisterna *handysize* da 38.877 Tpl (Dwt), costruita nel 2006 da Guangzhou Shipyard International (Cina), per un corrispettivo di US\$ 8,8 milioni. La nave è stata consegnata agli acquirenti nel secondo trimestre 2020.

A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita di M/T High Progress e M/T High Performance, due navi cisterna MR da 51.303 Tpl (Dwt), costruite nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 12.95 milioni per nave. La M/T High Progress e la M/T High Performance sono state consegnate agli acquirenti rispettivamente nel terzo e nel quarto trimestre 2020.

A settembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Courage, una nave cisterna MR da 46.975 Tpl (Dwt), costruite nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 12,65 milioni. La nave è stata consegnata all'acquirente nel quarto trimestre 2020.

• Finanziamenti tramite prestiti bancari: a novembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un nuovo finanziamento garantito da US\$ 28,9 milioni con Crédit Agricole CIB per rifinanziare le navi M/T High Valor, M/T High Venture, M/T High Wind e M/T High Priority, precedentemente finanziate con Crédit Agricole CIB e un pool di 8 banche consorziate.

Glenda International Shipping d.a.c.:

 Vendita di navi: nel mese di aprile 2020, 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 Meredith, una nave cisterna MR da 46.147 Tpl (Dwt), costruita nel 2010 da Hunday Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 19,0 milioni. La nave è stata consegnata agli acquirenti nel secondo trimestre 2020. • Finanziamenti tramite prestiti bancari: a settembre 2020, Glenda International Shipping d.a.c., la joint venture con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers detiene una partecipazione del 50%, ha sottoscritto un nuovo finanziamento da US\$ 45 milioni con Standard Chartered Bank per rifinanziare le quattro navi MR attualmente di proprietà della joint venture e precedentemente finanziate con Credit Suisse e Cross Ocean AGG Company. Nello stesso mese il nuovo finanziamento è stato utilizzato integralmente e il finanziamento precedente è stato rimborsato.

Glenda International Management Ltd:

• Ad agosto 2020 è stata completata la cancellazione di Glenda International Management Ltd, una società interamente controllata di d'Amico Tankers d.a.c.



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

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. al prezzo medio di 0,0949 euro e 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. al prezzo medio di 0,0936 euro e 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 destinato 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.
- 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.

DM Shipping d.a.c.:

• Il 3 marzo 2021, è stata completata la cancellazione di DM Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto con il Gruppo Mitsubishi, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 51%.

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

Al 31 dicembre 2020

All'11 Marzo 2021

	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	8,0	6,0	19,0	5,0	9,0	6,0	20,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	8,0	0,0	9,0	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	3,0	0,0	3,0	0,0	1,0	0,0	1,0
Totale	6,0	28,0	6,0	40,0	6,0	26,0	6,0	38,0

^{*} con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile della gestione

Nell'outlook di gennaio 2021, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha dichiarato che, sebbene le recenti approvazioni dei vaccini abbiano alimentato le speranze di un'inversione di tendenza nella pandemia alla fine di quest'anno, le nuove ondate e varianti del virus fanno sorgere timori per le sue prospettive. A fronte dell'eccezionale incertezza, il FMI ha previsto che l'economia globale crescerà del 5,5% nel 2021 e del 4,2% nel 2022. Le previsioni per il 2021 sono state riviste al rialzo dello 0,3% rispetto a quelle precedenti, riflettendo le aspettative di un rafforzamento dell'attività nel prosieguo dell'anno, favorito dalla diffusione dei vaccini e dal sostanziale supporto politico aggiuntivo in alcune grandi economie.

L'AIE prevede una ripresa della domanda petrolifera globale di 5,5 milioni di barili al giorno (+6,0%) a 96,6 milioni di barili al giorno nel 2021, dopo un crollo senza precedenti di 8,8 milioni di barili al giorno (-8,8%) nel 2020. Per il momento, la recrudescenza dei casi di COVID-19 sta rallentando la ripresa, ma secondo le previsioni un ampio sforzo in termini di vaccinazioni e un'accelerazione dell'attività economica sosterranno una crescita più solida nella seconda metà dell'anno. Si prevede che i volumi di produzione delle raffinerie registrino un incremento di 4,5 milioni di barili al giorno nel 2021, dopo un calo di 7,2 milioni di barili al giorno nel 2020.

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

Domanda di navi cisterna

- L'intensificazione dei casi di COVID-19 rimane il principale fattore che influisce sulla domanda petrolifera. Nonostante le campagne vaccinali siano già in corso, diversi paesi stanno affrontando una recrudescenza della pandemia, che impone vincoli più rigorosi alla mobilità. Inoltre, l'insorgere di varianti più contagiose del virus sta complicando gli sforzi per contenere l'incremento dei casi, con il numero totale dei casi confermati in tutto il mondo dall'inizio della pandemia che supera 110 milioni a metà febbraio 2021.
- Nel 2021 è prevista una ripresa della produzione globale delle raffinerie di 4,5 milioni di barili a fronte di una crescita della domanda petrolifera di 5,5 milioni di barili al giorno, il che implica un mercato petrolifero rigido.

Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a est di Suez. Stifel stima
che dall'inizio della pandemia sia stata chiusa una capacità di raffinazione di 411.000 barili al giorno in Nord
America, 305.000 barili al giorno in Europa e 340.000 barili al giorno in altre regioni. Nel lungo periodo, la
ripresa della domanda e spostamenti strutturali nel panorama di raffinazione dovrebbero favorire gli scambi
commerciali a lungo raggio.

Offerta di navi cisterna

- Secondo Clarksons nel 2020 sono state consegnate solo 77 navi MR e LR1 rispetto alle 84 navi in questi segmenti la cui consegna era prevista all'inizio dell'anno.
- Buona parte dell'aumento dello stoccaggio galleggiante di raffinati nel 2020 si è dissolta: queste scorte, che all'inizio dell'anno ammontavano a 25 milioni di barili, hanno raggiunto 75 milioni di barili a metà maggio per poi scendere a 29 milioni di barili a fine anno. Se da un lato questa riduzione ha comportato un calo delle tariffe di nolo da giugno 2020, sembra che buona parte della correzione abbia già avuto luogo e l'utilizzo residuo non dovrebbe quindi pesare altrettanto gravemente sul mercato in futuro.
- Nell'outlook di gennaio 2021, Clarksons stima che nel 2021 la flotta di navi cisterna crescerà del 3,9% mentre la domanda di trasporto di raffinati aumenterà del 6,5%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi durante la pandemia, pertanto nel 2020 sono state demolite solo 13 navi MR. Con la riapertura dei cantieri, prevediamo un'accelerazione delle demolizioni nel 2021, alla luce dell'attuale debolezza dei mercati dei noli e dei prezzi di demolizione storicamente elevati.



- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti agenzie commerciali di intermediazione come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. In occasione dell'ultima riunione del Marine Environment Protection Committee (MEPC 75), tenutasi nel quarto trimestre 2020, sono state approvate misure per la riduzione dei gas serra destinate ad essere formalmente adottate durante la riunione successiva (MEPC 76), prevista nella seconda metà del 2021. L'accordo, che sarà applicabile dalla fine del 2022, impone agli operatori di misurare l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e l'indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator, CII), che riflette il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030.
- I cambiamenti tecnologici previsti per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale ed in altri ambiti stanno riducendo la propensione alle commesse di navi di nuova costruzione, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna.
- I cantieri stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti stanno causando una riduzione della loro capacità globale di produzione. Inoltre, la recente svalutazione del dollaro statunitense e l'aumento dei prezzi dell'acciaio comportano un aumento del costo di costruzione delle navi. Si prevede che le commesse per navi di nuova costruzione rimarranno scarse finché non vi sarà una maggiore chiarezza sulla tecnologia di propulsione e sulle normative in materia di emissioni, nonché una giustificazione economica per tali commesse.

11 Marzo 2021

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico,

Presidente ed Amministratore Delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola,

Direttore finanziario

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

per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2020

Conto economico complessivo

US\$	Nota	2020	2019
Ricavi	(3)	109.040	150.000
Costi generali ed amministrativi	(4)	(2.106.108)	(1.619.608)
Risultato operativo lordo		(1.997.068)	(1.469.608)
Ammortamenti	(7)	(28.936)	(32.331)
Risultato operativo		(2.026.004)	(1.501.939)
Proventi finanziari	(5)	202.834	3.435.833
Oneri finanziari	(5)	(298.715)	(487.528)
Utile (perdita) ante imposte		(2.121.885)	1.446.366
Imposte	(6)	12.737	(188.294)
Utile (perdita) netto		(2.109.148)	1.258.072
Utile/(Perdita) netto complessivo		(2.109.148)	1.258.072
Utile (Perdita) base complessivo per azione in US\$ ₍₁₎		(0,0016)	0,0012

L'utile netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società



¹ L'utile base per azione per il 2020 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 1.230.923.922, mentre nel 2019 è stato calcolato su un numero medio di 1.062.413.650 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione né nel 2020 né nel 2019.

Situazione patrimoniale-finanziaria

US\$	Nota	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019	
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali	(7)	-	781	
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	(7)	53.846	82.001	
Immobilizzazioni finanziarie	(8)	407.073.528	407.073.528	
Crediti finanziari non correnti	(9)	5.000.000	10.000.000	
Totale attività non correnti		412.127.374	417.156.310	
Attività correnti				
Crediti a breve ed altre attività correnti	(10)	50.769	71.247	
Crediti finanziari correnti	(9)	544.382	5.403.375	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(11)	389.091	360.394	
Totale attività correnti		984.242	5.835.016	
Totale attività		413.111.616	422.991.326	
Patrimonio netto				
Capitale sociale	— (12)	62.052.650	62.051.624	
Risultati portati a nuovo	(12)	(10.874.765)	(8.702.715)	
Altre riserve	(12)	353.044.353	353.831.566	
Patrimonio netto totale		404.222.238	407.180.475	
Passività non correnti				
Debiti per leasing	(15)	31.908	58.604	
Totale passività non correnti		31.908	58.604	
Passività correnti				
Banche e altri finanziatori	(13)	3.916.230	5.562.079	
Finanziamenti degli azionisti	(14)	-	5.000.000	
Debiti per leasing	(15)	30.244	26.816	
Debiti a breve ed altre passività correnti	(16)	4.910.996	4.987.566	
Debiti per imposte		-	175.786	
Totale passività correnti		8.857.470	15.752.247	
Totale passività e patrimonio netto		413.111.616	422.991.326	

11 Marzo 2021

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico,

Presidente ed Amministratore Delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola,

Direttore finanziario

Rendiconto finanziario

US\$	2020	2019
Utile / (Perdita) del periodo	(2.109.148)	1.258.072
Dividendi	(109.040)	(150.000)
Ammortamenti	28.936	32.330
Imposte correnti	(12.737)	188.294
Oneri (proventi) finanziari	95.881	(2.948.306)
Altre variazioni del patrimonio netto	-	(606.984)
Componenti che non influenzano le disponibilità liquide da finanziamenti attivi	5.000.000	-
Componenti che non influenzano le disponibilità liquide da finanziamenti passivi	(5.000.000)	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	(2.106.108)	(2.226.594)
Variazioni dei crediti a breve	20.478	(4.818)
Variazioni dei debiti a breve	(220.678)	(558.429)
Variazioni dei debiti per benefici destinati alla dirigenza	120.703	-
Interessi versati	(279.976)	(43.361)
Imposte pagate	(154.293)	(5.459)
Flussi di cassa netti da attività operative	(2.619.874)	(2.838.661)
Rimborso di finanziamenti a controllate – (a) da d'Amico Tankers d.a.c.	5.061.828	(13.817.050)
Proventi da investimenti - Dividendi	109.040	150.000
Flussi di cassa netti da attività di investimento	5.170.868	(13.667.050)
Aumento di capitale	8.547	49.787.350
Oneri relativi all'aumento di capitale		(963.393)
Aumento delle azioni proprie	(857.636)	-
Deflussi per la quota di interessi della passività del leasing	(4.092)	(5.263)
Rimborso della quota capitale della passività del leasing	(23.268)	(24.663)
Rimborso del prestito degli azionisti	-	(31.880.200)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(876.449)	16.913.831
Variazioni della liquidità	1.674.545	408.120
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	(5.201.684)	(5.609.804)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	(3.527.139)	(5.201.684)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	389.091	360.394
Scoperti di conto a fine periodo	(3.916.230)	(5.562.078)

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

US\$	Capitale sociale	Risultati portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1º gennaio 2020	62.051.624	(8.702.715)	353.831.566	407.180.475
Aumento di capitale	1.026	-	7.521	8.547
Azioni proprie	-	-	(857.636)	(857.636)
Apporto alla riserva legale	-	(62.902)	62.902	-
Utile (perdita) complessivo	-	(2.109.148)	-	(2.109.148)
Saldo al 31 dicembre 2020	62.052.650	(10.874.765)	353.044.353	404.222.238

US\$	Capitale sociale	Risultati portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2019	65.375.803	(9.960.787)	302.290.415	357.705.431
Aumento di capitale	29.363.722	-	20.423.627	49.787.349
Costo dell'emissione azionaria	-		(963.393)	(963.393)
Contributo degli azionisti senza emissione di azioni	(32.687.901)	-	32.687.901	-
Storno della riserva sovrapprezzo azioni	-	-	(606.984)	(606.984)
Utile (perdita) complessivo	-	1.258.072	-	1.258.072
Saldo al 31 dicembre 2019	62.051.624	(8.702.715)	353.831.566	407.180.475



Note

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società a responsabilità limitata (Sociéte Anonyme), di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo. L'oggetto sociale è costituito da tutte le operazioni afferenti direttamente o indirettamente all'acquisizione di partecipazioni in qualsiasi impresa in qualsivoglia forma, operando nel settore della navigazione inclusi i relativi servizi e le relative strutture, nonché l'amministrazione, la gestione, il controllo e lo sviluppo di tali partecipazioni.

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

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

Il bilancio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società, arrotondati al dollaro più vicino.

1. PRINCIPI CONTABILI

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

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

Riconoscimento dei ricavi

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

Costi generali ed amministrativi

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

Piano d'incentivazione azionaria a lungo termine (pagamenti basati su azioni)

La Società fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza e in conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni, tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

A maggio 2019 (in seguito alla scadenza del precedente piano di *stock option*), è stato approvato un nuovo piano retributivo per la dirigenza (Piano d'incentivazione a lungo termine) che prevede pagamenti basati su azioni. Il piano si basa sui risultati finanziari medi raggiunti da DIS nel corso di tre periodi biennali continuativi (il/i "Periodo/i" o "Ciclo/i"). Il primo Periodo è il 2019-2020. Il piano intende allineare gli interessi degli azionisti e dei principali responsabili delle decisioni di DIS. In particolare, il piano stabilisce un *bonus pool* basato sul ROCE (ritorno del capitale investito) medio conseguito da DIS nel corso di ogni Periodo biennale consecutivo, con una soglia del 5% stabilita – l'obiettivo di "gate". Il bonus pool viene quindi calcolato come il 10% della differenza, se positiva,

tra l'EBIT medio raggiunto durante il Periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino ad un EBIT massimo corrispondente ad un ROCE del 7,5%.

Il bonus pool viene allocato secondo tre obiettivi che intendono misurare la performance finanziaria di DIS tenendo conto dei rischi assunti, della solidità della strategia di copertura dei contratti e dell'efficienza in termini di costi della struttura gestionale. In particolare, i tre obiettivi misurati sono:

- i) il ROCE rettificato (50% del *pool*), che modifica il ROCE tramite una matrice che tiene conto della leva finanziaria nella struttura del capitale di DIS e della percentuale di copertura dei contratti;
- ii) l'efficacia di copertura (30% del *pool*), che misura se la copertura adottata abbia contribuito positivamente o negativamente ai ricavi base *time charter* combinati;
- iii) la variazione percentuale dei costi generali e amministrativi giornalieri (20% del *pool*), che tenta di misurare il livello di efficienza della struttura di costo del Gruppo.

Per ognuno dei suddetti obiettivi vengono stabilite soglie minime, con un aumento lineare della percentuale allocata quando tale soglia viene superata, fino ad un massimo del 110% dell'importo attribuibile al raggiungimento di tale obiettivo. Al *bonus pool* viene applicata una rettifica finale per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto dagli azionisti di DIS durante il Periodo, rispetto al TSR che sarebbe stato raggiungibile investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.

Il bonus finale così calcolato viene versato al 70% in contanti al termine del periodo di maturazione di ogni Ciclo, ed il restante 30% mediante azioni di DIS (gratuite) nei due anni successivi al periodo di maturazione (15% all'anno).

Secondo questo nuovo piano per la dirigenza, al termine del periodo di maturazione di ogni ciclo, il numero di azioni di DIS assegnate si baserà sulla media aritmetica dei prezzi di chiusura ufficiali del mercato delle azioni ordinarie di DIS nel mese precedente al Consiglio di Amministrazione della Società che verificherà i risultati conseguiti nel corrispondente periodo di maturazione.

Proventi e oneri finanziari

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

Imposte

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

Le eventuali imposte differite sono imposte che il Gruppo prevede di versare o recuperare sulle differenze tra il valore contabile delle attività e delle passività esposto nel bilancio e la corrispondente base imponibile utilizzata nel computo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzate utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. Le passività relative alle imposte differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili. Le attività fiscali differite sono rilevate qualora sussista la probabilità futura di utili assoggettabili a tassazione a fronte dei quali sia possibile utilizzare le differenze temporanee deducibili. Il valore contabile delle attività fiscali differite viene riesaminato ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più ritenuto probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero totale

o parziale. Le imposte differite sono calcolate alle aliquote fiscali applicabili durante il periodo di estinzione della passività ovvero di realizzo dell'attività. Sono iscritte a conto economico come voce di costo o ricavo, eccetto se collegate a voci imputabili direttamente alle altre componenti dell'utile complessivo; in questo caso anche l'imposta differita è rilevata tra le altre componenti dell'utile complessivo.

Operazioni in valuta

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

Immobilizzazioni materiali

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

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato, al fair value a conto economico o al fair value nelle altre componenti dell'utile complessivo. La valutazione al costo ammortizzato può avvenire qualora il Gruppo abbia un modello di business volto a detenere l'attività finanziaria al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa siano realizzati in date specifiche e costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi. Quando i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di business comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al fair value nelle altre componenti dell'utile complessivo. Tutte le altre attività finanziarie sono valutate al fair value a conto economico.

I derivati incorporati all'interno di un contratto ospitante ai sensi dell'IFRS 9 non sono più separati e l'intero contratto è valutato al *fair value* a conto economico, quando il contratto ospitante è un'attività; potrebbero tuttavia essere separati qualora il contratto ospitante sia una passività ai sensi dell'IFRS 9. Nessuna modifica invece è apportata al trattamento dei derivati incorporati in un contratto ospitante che non costituisca uno strumento finanziario. Il Gruppo ha derivati incorporati all'interno dei suoi contratti, sebbene non costituiscano strumenti finanziari ai sensi dell'IFRS 9 e pertanto non sono rilevati all'interno del presente bilancio.

Diversamente dal modello delle perdite sostenute previste dallo IAS 39, nell'IFRS 9 l'esposizione delle svalutazioni (*impairment*) si sposta verso un modello basato sulla previsione di una svalutazione dei crediti. I requisiti di svalutazione si applicano alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato e al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo, registrando le svalutazioni dei crediti attese al momento della rilevazione iniziale sulla base di quelle previste nei 12 mesi, oppure, qualora sia constatato un significativo incremento del rischio di credito dell'attività finanziaria, la svalutazione si basa sulle perdite previste lungo l'intera durata della stessa. Per le svalutazioni (*impairment*) viene applicato un approccio in tre fasi: la prima (svalutazione dei crediti previste nei 12 mesi) è applicabile quando non vi è un incremento significativo del rischio di credito, pertanto le svalutazioni dei crediti attese sono rilevate e aggiornate a ogni data di bilancio e la posizione è esposta al lordo; nella seconda fase si prevede e rileva una svalutazione del credito lungo la sua durata a causa dell'incremento del rischio di credito, tuttavia la posizione continua a essere esposta al lordo; l'ultima fase considera una svalutazione del credito prevista lungo la sua durata, pertanto la successiva perdita durevole di valore (*impairment*) del credito e degli interessi è presentata al netto.

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

Attività finanziarie non correnti (partecipazioni in imprese controllate)

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

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

Crediti

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

Le svalutazioni dei crediti attese sono calcolate sui crediti per controstallie e si basano sulla valutazione delle svalutazioni del credito previste lungo la sua durata, adottando l'approccio semplificato, e determinate alla rilevazione iniziale e successivamente rettificate per eventuali variazioni delle aspettative.

Ai sensi dell'IFRS 9 la perdita durevole di valore (*impairment*) è valutata in riferimento alle perdite attese su crediti associate ai crediti commerciali, rilevando la variazione del fondo a conto economico.

Nella valutazione del rischio di credito e delle perdite attese, la dirigenza considera un rischio di *default* e la sua probabilità per ogni finestra di pagamento fissata. La dirigenza ritiene che un aumento del numero di giorni di ritardo dei pagamenti costituisca un indicatore dell'incremento del rischio di *default*, pertanto ha stabilito *cluster* per tali ritardi nei pagamenti ai quali ha assegnato una maggiore probabilità di *default* maggiore è il ritardo nei pagamenti, e per cui di conseguenza rileva accantonamenti che rappresentano una percentuale crescente degli importi residui. La politica prevede di stornare eventuali controstallie non dovute al perfezionamento delle trattative commerciali, seguendo le condizioni concordate.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Banche e altri finanziatori

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

Debiti

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

Fondi rischi e oneri

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

Azioni proprie

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

Dividendi

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

Leases

L'IFRS 16 – Leasing è in vigore per gli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società.

Il *leasing* è un mezzo per ottenere accesso ad attivi, ottenere finanziamenti e ridurre l'esposizione di un'entità al rischio di proprietà degli attivi. Il nuovo approccio ai *leasing* comporta una rappresentazione più fedele delle attività e delle passività di un locatario e, unitamente all'informativa ampliata, incrementa la trasparenza della leva finanziaria e del capitale impiegato da un locatario; l'impatto netto sugli utili portati a nuovo all'inizio del periodo di applicazione (1° gennaio 2019) era trascurabile – inferiore a € 1.000 – e pertanto non è stato esposto.

L'attività consistente nel diritto di utilizzo è ammortizzata a quote costanti durante il più breve tra la durata rimanente del *leasing* o la vita utile residua della Attività.

La Società si è inoltre avvalsa dell'espediente pratico che consente di non rilevare come *leasing* i contratti di durata inferiore a 12 mesi (*leasing* a breve termine) e quelli di valore inferiore a US\$ 5.000 (voci di valore ridotto). Per tali contratti, il costo del *leasing* è registrato come spesa senza alcuna rettifica dovuta alla transizione.

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

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

Valutazione del fair value

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

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

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

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

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

Accantonamenti per debiti d'imposta

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

Nuovi principi contabili

I principi contabili adottati sono coerenti con quelli dell'esercizio precedente.

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2020

Non ci sono nuovi principi contabili che si prevede abbiano un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso e sulle sue operazioni prevedibili.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

Non ci sono altri principi non ancora in vigore che avrebbero prevedibilmente un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso o futuri e sulle operazioni future prevedibili.

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

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

Il capitale della Società è stato costituito a inizio 2007 nell'ambito del processo di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping S.A. come società e il settore in cui operano le sue controllate. Successivamente, nel 2012, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e 2020, il capitale della Società è stato aumentato coerentemente con la sua strategia di modernizzazione della flotta e rafforzamento del bilancio della Società, consentendole di affrontare la preponderante debolezza dei mercati dei noli negli ultimi anni. Il capitale comprende il capitale emesso e interamente versato, le riserve e gli utili portati a nuovo, come descritto nella nota 12.

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione della Società, per via dei cambiamenti ai piani di investimento o delle variazioni delle condizioni attuali e potenziali del mercato dei noli. La Società effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base dell'asset cover ratio del Gruppo DIS, corrispondente al rapporto tra l'utilizzo delle linee di credito del Gruppo e il *fair value* delle navi di proprietà del Gruppo

3. RICAVI

US\$	2020	2019
Ricavi	109.040	150.000

Nel 2020 è stato ricevuto un dividendo pari a US\$ 109 migliaia dalla principale controllata operativa, d'Amico Tankers d.a.c. (2019: US\$ 150 migliaia da d'Amico Tankers d.a.c.).

4. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

US\$	2020	2019
Salari e stipendi, benefici e emolumenti degli amministratori	(855.440)	(208.014)
Altri costi di gestione	(1.250.668)	(1.411.594)
Totale costi generali e amministrativi	(2.106.108)	(1.619.608)

Salari e stipendi, benefici e emolumenti degli amministratori; dipendenti

La società impiega un dipendente amministrativo (2019: un dipendente amministrativo). I costi totali per stipendi e salari, compresi i contributi previdenziali, ammontavano all'equivalente di US\$ 135.819 (2019: costi totali per stipendi e salari di US\$ 125.279); US\$ 120.703,02 sono stati registrati come retribuzione del Piano d'incentivazione a lungo termine per la dirigenza, sulla base delle condizioni raggiunte sui risultati consolidati 2020 della Società, come previsto dalle disposizioni del piano (si veda la nota 1. Nel 2019: storno della riserva sovrapprezzo azioni US\$ 585.767). Le azioni di DIS a servizio del Piano sono quelle detenute in portafoglio dalla Società al 11 marzo 2021 (n. 18.326.911 azioni proprie senza valore nominale, in seguito al riacquisto di 2.849.015 azioni proprie tra il 5 e il 26 gennaio 2021 – si rimanda anche ai Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura del 2020).

Gli emolumenti sono stati corrisposti agli amministratori della Società per i servizi resi alla Società stessa e per la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione. È stato versato un importo complessivo pari a € 416.250, che al netto di una ritenuta d'acconto del 20% rappresenta una remunerazione netta di € 333.000 (2019: totale € 485.000, al quale era applicabile una ritenuta d'acconto sempre del 20%). Sono stati corrisposti emolumenti al Comitato di Supervisione per servizi resi alla Società per un ammontare di € 25.000 (2019: € 25.000). Durante il periodo non sono sorti impegni in relazione a piani pensionistici e non sono stati concessi anticipi o prestiti ai dirigenti in ruoli chiave (2019: 0).

Altri costi di gestione

La voce include un importo di US\$ 1.250.669 nel 2020, che comprende onorari professionali e spese di consulenza sostenuti dalla Società nel corso dell'esercizio dovuti al fatto di essere una società quotata (2019: US\$ 1.411.595), di cui emolumenti maturati nei confronti del *réviseur d'entreprises agréé* /società di revisione per la revisione del bilancio 2020 pari a € 12,0 migliaia, corrispondenti a US\$ 15,0 migliaia (2019: € 12 migliaia corrispondenti a US\$ 15,8 migliaia), e di cui emolumenti per la revisione del bilancio consolidato della Società pari a US\$ 185,4 migliaia (2019: US\$ 155,7 migliaia).

5. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

US\$	2020	2019
Proventi finanziari	202.834	3.435.834
Oneri finanziari	(298.715)	(487.528)
Proventi (oneri) finanziari netti	(95.881)	2.948.306

I proventi finanziari del 2020 includono interessi attivi sul finanziamento concesso alla controllata d'Amico Tankers d.a.c. per US\$ 202.834 (2019: US\$ 3.338.810). Gli oneri finanziari nel 2020 includono interessi passivi dovuti sullo scoperto di conto per US\$ 246.509 (2019: US\$ 43.256), US\$ 33.466 di commissioni finanziarie (2019: US\$ 75.909) e US\$ 4.092 di oneri per *leasing* finanziari sugli uffici in locazione (2019: US\$ 5.263) e perdite su differenze di cambio commerciali per US\$ 14.648 (2019: utile di US\$ 97.024); nel 2019 includeva inoltre US\$ 363.101 di interessi passivi dovuti all'azionista d'Amico International SA, per finanziamenti sia a lungo che a breve termine; i finanziamenti sono stati rimborsati a inizio 2020, senza far sorgere alcun interesse passivo.

6. IMPOSTE

US\$	2020	2019
Rimborso d'imposta (spese)	12.737	(188.294)

Le imposte per il 2020 rappresentano l'accantonamento dell'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) per l'esercizio pari all'equivalente di US\$ 2.985 e il saldo delle imposte precedentemente accantonate, compreso uno storno IVA di US\$ 10.320 (2019: US\$ 188.294 di onere per l'imposta sul patrimonio (*Net Wealth Tax*)).

A fine 2020 d'Amico International Shipping S.A. aveva perdite fiscali complessive da portare a nuovo, compreso il risultato d'esercizio, pari a circa € 53,5 milioni (corrispondenti a US\$ 65,6 milioni).

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



7. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI ED ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

Le immobilizzazioni classificate come immobilizzazioni materiali rappresentano principalmente attrezzature informatiche per la sede del Lussemburgo; sono ammortizzate al tasso trimestrale dell'8,33% nel corso della loro vita utile. Le attività consistenti nel diritto di utilizzo sono rappresentate dall'ufficio in locazione, vengono rilevate e ammortizzate lungo la durata del contratto di locazione; il locatore dell'ufficio è la parte correlata e azionista d'Amico International S.A.

€UR	20	2020		2019	
	Immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	
Al 1° gennaio					
Costo o valutazione	32.553	110.082	32.553	-	
Accantonamenti per ammortamenti	(31.772)	(28.081)	(27.523)	-	
Valore contabile netto ad inizio periodo	781	82.001	5.030	-	
Modifica del principio contabile	-	-	-	110.082	
Valore contabile netto ad inizio periodo riesposto	-	-	5.030	110.082	
Incrementi	-	-	-	-	
Quota di ammortamento del periodo	(781)	(28.155)	(4.249)	(28.081)	
Valore contabile netto a fine periodo	-	53.846	781	82.001	
Al 31 dicembre					
Costo o valutazione	32.553	110.082	32.553	110.082	
Accantonamenti per ammortamenti	(32.553)	(56.236)	(31.772)	(28.081)	

8. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Partecipazioni in società controllate

Società	Paese	Proprietà	Valuta	Valore di bilancio al 31 dicembre 2019	Incrementi (decrementi)	Valore di bilancio al 31 dicembre 2020
d'Amico Tankers d.a.c.	IRL	100%	USD	404.121.920	-	404.121.920
Eco Tankers Limited	Malta	33%	USD	2.951.608	-	2.951.608
			USD	407.073.528	-	407.073.528

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL) è la principale controllata operativa del Gruppo d'Amico International Shipping. Nel 2020 l'attività di DTL è stata redditizia ed a fine esercizio la dirigenza della Società ritiene che non occorra Rilevare alcuna svalutazione per questo investimento.

Eco Tankers Limited (ETL) è un'impresa collegata soggetta a controllo congiunto con Venice Shipping & Logistics, un fondo di *private equity*. Al 31 dicembre 2020, Eco Tankers Limited sta perfezionando la propria liquidazione; DM Shipping era una *joint venture* detenuta tramite DTL: è stata liquidata nel 2020 e cancellata dal registro delle imprese irlandese all'inizio di marzo 2021. La dirigenza di DIS ritiene pertanto che non sia necessario rilevare alcuna svalutazione per questa partecipazione e un anticipo sui proventi di liquidazione è già stato ricevuto da DIS nel 2019 (si veda la nota 16).

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

Società	Partecipazione effettiva	Paese	Attività
High Pool Tankers Limited	100%	Irlanda	Società consortile
Glenda International Shipping d.a.c.	50%	Irlanda	Shipping
d'Amico Tankers Monaco S.A.M.	100%	Monaco	Servizi
d'Amico Tankers UK Limited	100%	Regno Unito	Servizi

9. CREDITI FINANZIARI

US\$	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Crediti finanziari non correnti	5.000.000	10.000.000
Crediti finanziari correnti	544.382	5.403.375
Totale	5.544.382	15.403.375

Il saldo totale dei crediti finanziari a fine esercizio rappresenta i finanziamenti concessi alla controllata d'Amico Tankers d.a.c.; nel 2017 una parte del finanziamento alla controllata è stato concesso sotto forma di credito *revolving* a medio termine per finalità societarie, a un tasso di interesse pari al LIBOR USD a 3 mesi più un margine del 2,0%, mentre l'attuale credito finanziario rappresenta l'importo residuo di un finanziamento a breve termine, a un tasso di interesse pari al LIBOR USD a 1 mese più un margine dell'1,5%. L'intervallo dei tassi per il LIBRO USD a un mese era compreso tra lo 0,14% e l'1,73% nel 2020.

10. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Crediti a breve ed altre attività correnti	50.769	71.247

Nel 2020 e nel 2019 il saldo si compone solo di ratei attivi e crediti diversi della Società.

11. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	389.091	360.394
Scoperti di conto corrente	(3.916.230)	(5.562.078)
Totale disponibilità liquide e mezzi equi-valenti	(3.527.139)	(5.201.684)

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentati dal denaro detenuto in conti correnti bancari (si veda la nota 1) e gli scoperti di conto descritti nella nota 13.

12. CAPITALE E RISERVE

Capitale sottoscritto

Al 31 dicembre 2020 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$ 62.052.650,30, corrispondente a 1.241.053.006 azioni ordinarie senza valore nominale (al 31 dicembre 2019: US\$ 62.051.623,70 corrispondente a 1.241.032.474 azioni ordinarie senza valore nominale).

Nel 2020 il capitale sociale della Società è aumentato in due circostanze: il 1° luglio è aumentato di 12.866 azioni (US\$ 643,30) per via dell'esercizio di un numero equivalente di warrant, ad un prezzo di € 0,354; il 28 dicembre è aumentato di 7.666 azioni (US\$ 383,30) per via dell'esercizio di un numero equivalente di warrant, ad un prezzo di € 0,368 (si veda il Regolamento per l'esercizio dei Warrant). L'importo totale dei suddetti aumenti di capitale, compreso il sovrapprezzo azioni, è stato di US\$ 8.547,29.

Il capitale autorizzato della Società, ivi compreso il capitale sociale emesso, è fissato a ottantasette milioni cinquecentomila dollari USA (US\$ 87.500.000), suddiviso in un miliardo settecentocinquanta milioni (1.750.000.000) di azioni senza valore nominale.

Durante un periodo di cinque anni dalla delibera dell'assemblea ordinaria degli azionisti adottata l'11 marzo 2019, il Consiglio di Amministrazione è autorizzato e investito del potere, entro i limiti del capitale autorizzato, di realizzare l'emissione di nuove azioni in una o più tranche, per qualsivoglia motivo, anche per ragioni difensive in seguito, a seconda dei casi, dell'esercizio dei diritti di sottoscrizione e/o di conversione concessi dal Consiglio di Amministrazione secondo i termini e le condizioni 2017 dei warrant (che possono essere separati o associati ad azioni, obbligazioni, notes o strumenti analoghi), obbligazioni convertibili, notes o strumenti analoghi emessi di volta in volta dalla Società.

Risultati portati a nuovo

Al 31 dicembre 2020 questa voce comprende i risultati netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi distribuiti.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US\$	Al 31 dicembre 2019	Variazioni nel 2020	Al 31 dicembre 2020
Riserva opzioni su azioni	368.844.896	7.521	368.852.417
Azioni proprie	(18.121.626)	(857.636)	(18.979.262)
Riserva legale	3.108.296	62.902	3.171.198
Totale	353.831.566	(787.213)	353.044.353

Riserva opzioni su azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita inizialmente a causa dell'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale (maggio 2007) e successivamente per via degli ulteriori aumenti di capitale, di cui l'ultimo è stato effettuato nel mese di dicembre 2020. Come previsto per legge, è distribuibile. Alcuni costi e oneri legati ai processi di quotazione e gli ulteriori aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati compensati a fronte di tali riserve.

Azioni proprie

Le azioni proprie al 31 dicembre 2020 consistono in 15.477.896 azioni ordinarie (al 31 dicembre 2019: 7.760.027) ammontando a US\$ 19,0 milioni (31 dicembre 2019: US\$ 18,1 milioni), equivalenti all'1,25% delle azioni emesse in circolazione alla data di bilancio (31 dicembre 2019: 0,6%). Tali azioni sono state acquistate in seguito al programma di riacquisto azioni proprie autorizzato e la relativa riserva è costituita all'interno della riserva sovrapprezzo azioni distribuibile.

Riserva legale

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

13. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

US\$	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Banche e altri finanziatori	3.916.230	5.562.079

L'importo residuo pari a US\$ 3,9 milioni al 31 dicembre 2020 si riferisce a scoperti di conto presso Unicredit per finalità aziendali generali, mentre l'importo residuo esistente verso Cassa Lombarda è stato rimborsato all'inizio del 2020 (31 dicembre 2019: Unicredit US\$ 4,5 milioni e Cassa Lombarda US\$ 1,1 milioni). Il tasso di interesse medio sull'utilizzo della linea Unicredit nel 2020 è stato del 5,5%.

14. FINANZIAMENTI DEGLI AZIONISTI

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Finanziamento a lungo termine	-	
Finanziamento a breve termine	-	5.000.000
d'Amico International S.A.	-	5.000.000

US\$ 5,0 milioni sono stati prestati da d'Amico International S.A. a fine dicembre 2019 e rimborsati integralmente a inizio gennaio 2020.

15. DEBITI PER LEASING

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Totale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i> previsti (investimento lordo)	65.674	90.186
con scadenza entro un anno	32.837	30.062
con scadenza compresa tra uno e cinque an-ni	32.837	60.124
Principali rimborsi di pagamenti minimi di <i>leasing</i>	62.152	85.420
con scadenza entro un anno	30.244	26.816
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	31.908	58.604

L'entrata in vigore dell'IFRS 16 il 1° gennaio 2019 ha portato all'iscrizione di una passività a breve termine e di una a lungo termine corrispondenti ai pagamenti residui nell'ambito dei contratti di *leasing* in essere per il diritto di utilizzo degli uffici di DIS.

16. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
Debiti e ratei passivi	601.770	730.566
Altre passività correnti	4.309.226	4.257.000
Debiti a breve ed altre passività correnti	4.910.996	4.987.566

La voce Debiti a breve e altre passività correnti al 31 dicembre 2020 include US\$ 0,5 milioni di debiti e ratei passivi verso fornitori di servizi sorti dall'attività amministrativa ordinaria della Società (31 dicembre 2019: US\$ 0,7 milioni, di cui US\$ 0,4 milioni accantonati come debito IVA). Le altre passività correnti riguardano un anticipo su distribuzioni di capitale future alla liquidazione di US\$ 4,3 milioni ricevuto da Eco Tankers Limited (31 dicembre 2019: US\$ 4,3 milioni ricevuti da Eco Tankers Limited).

17. GESTIONE DEL RISCHIO

La Società è esposta ai seguenti rischi connessi con le sue operazioni:

Rischio di mercato

Le controllate di DIS sono esposte al rischio di mercato principalmente in relazione alle navi che operano sul mercato *spot*, per via delle fluttuazioni delle tariffe di nolo di mercato. In particolare, quando le navi vengono date a noleggio le tariffe potrebbero essere troppo basse per garantire un adeguato ritorno o coprire i costi. Le strategie di gestione del rischio applicate sono le seguenti: (i) Se possibile, il Gruppo DIS intende avere una copertura di contratti a tariffa fissa compresa tra il 40% e il 60% nei prossimi dodici mesi, così da garantire che l'esposizione al mercato *spot* non superi il 60%; (ii) le navi operano su scala mondiale per ridurre l'effetto delle diverse condizioni di mercato a livello regionale; (iii) il Gruppo ricorre a strumenti finanziari derivati, come contratti di nolo a termine e *swap* su bunker, per gestire la propria esposizione ai mercati *spot*.

Rischio di cambio

La valuta funzionale della Società è il dollaro statunitense, e gran parte dei suoi proventi (dividendi e interessi attivi) è denominata in dollari statunitensi, mentre la maggior parte delle sue spese (emolumenti agli amministratori e onorari corrisposti a *manager* e consulenti esterni) è in euro. La Società monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio.

Una fluttuazione del 10% del tasso di cambio medio del dollaro USA rispetto all'euro avrebbe determinato una variazione del risultato netto della Società di +/- US\$ 0,2 milioni nel 2020 (US\$ +/0,2 milioni nel 2019). La sensibilità complessiva della Società al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

La Società è esposta al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che i suoi depositi bancari, crediti finanziari e passività finanziarie sono gravati da interessi a un tasso di interesse variabile. La dirigenza identifica e monitora tali rischi cercando di prevederne i potenziali effetti negativi e adottare azioni adeguate per mitigarli.

La sensibilità al tasso di interesse della Società in relazione alle sue passività finanziarie non è rilevante per via del breve periodo di utilizzo e degli importi ricevuti in prestito sia nel 2020 che nel 2019. Per quanto riguarda le sue attività finanziarie (finanziamento a d'Amico Tankers d.a.c.), un aumento dell'1% dei tassi di interesse determinerebbe un aumento dei proventi finanziari di US\$ 18 migliaia mentre una riduzione dei tassi di interesse dell'1% avrebbe determinato una riduzione dei proventi finanziari di US\$ 15 migliaia.

Rischio di liquidità

La Società è esposta al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento tra le esigenze di cassa e gli afflussi di cassa. DIS gestisce il proprio rischio di liquidità attraverso una pianificazione finanziaria regolare, nell'intento di ottenere una struttura di capitale adeguata e un saldo di liquidità minimo, alla luce delle spese previste, delle linee di credito disponibili e della liquidità che si prevede verrà generata dalle sue controllate. La struttura di capitale della Società è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società.

Le seguenti tabelle riportano nel dettaglio i flussi finanziari possibili della Società nel 2020 per le sue passività finanziarie in base ai termini di rimborso contrattuali.

Al 31 dicembre 2020

	< 6 mesi	6-12 mesi	1-5 anni	Totale
Scoperti di conto corrente	3.916.230	-	-	3.916.230
Leasing	15.122	15.122	31.908	62.152
Totale	3.931.352	15.122	31.908	3.978.382

Classificazione contabile e fair value

Tutti gli strumenti finanziari rientrano nella categoria di prestiti e crediti; la classificazione del loro fair value non è riportata poiché il loro valore contabile si avvicina ragionevolmente al loro fair value.

18. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso del 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha effettuato operazioni con parti correlate, sulla base di accordi negoziati secondo termini e condizioni di mercato.

Non sono stati concessi prestiti o anticipi ai dirigenti in ruoli chiave o agli amministratori nel periodo.

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2020 (ad esclusione dell'impatto IVA) sono stati i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. S.p.A.	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.	Dirigenti in ruoli chiave*
Ricavi	109.040					
di cui						
Dividendi	109.040	-	-	-	109.040	-
Costi generali e amministrati-vi	(2.106.108)					
di cui						
Costo del personale / emolumenti degli ammini-stratori	(474.762)	-	-	-	-	(474.762)
Costo del personale / piano di incentivazione a lun-go termine	(120.703)	-	-	-	-	(120.703)
Accordo di fornitura di servizi	(253.439)	(174.484)	(78.955)	-		-
Ammortamenti	(28.155)					
di cui						
Svalutazione del diritto di utilizzo	(28.155)	-	-	-	(28.155)	-
Proventi (oneri) finanziari netti	202.835					
di cui						
Interessi finanziari netti	202.834	-	-	202.834	-	-
Interessi passivi su lea-sing finanziari	(4.092)	-	-	-	(4.092)	-
Totale		(174.484)	(78.955)	311.874	(32.247)	(595.465)

^{*} I dirigenti in ruoli chiave sono le persone che hanno l'autorità e la responsabilità della pianificazione, dell'amministrazione e del controllo delle attività dell'entità, direttamente e indirettamente, ivi compresi eventuali amministratori (direttori esecutivi o altrimenti) dell'entità.

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2019 (ad esclusione dell'impatto IVA) sono stati i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. S.p.A.	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.	Dirigenti in ruoli chiave*
Ricavi	150.000					
di cui		-				
Dividendi	150.000	-	_	150.000		-
Costi generali e amministrativi	(1.619.608)					
di cui						
Costo del personale (amministratori)	(543.346)	-	-	-	-	(543.346)
Accordo di fornitura di servizi	(248.088)	(168.750)	(79.338)		-	-
Ammortamenti	(32.331)					
di cui		-				
Svalutazione del diritto di utilizzo	(28.081)	-	-	-	(28.081)	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(2.948.305)					
di cui						
Interessi finanziari netti	2.975.709	-	-	3.338.810	(363.101)	-
Interessi passivi su leasing finanziari	(5.263)	-	-	-	(5.263)	-
Totale		(168.750)	(79.338)	3.488.810	(396.445)	(543.346)

^{*} I dirigenti in ruoli chiave sono le persone che hanno l'autorità e la responsabilità della pianificazione, dell'amministrazione e del controllo delle attività dell'entità, direttamente e indirettamente, ivi compresi eventuali amministratori (direttori esecutivi o altrimenti) dell'entità.

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	Eco Tankers Ltd
Crediti finanziari non correnti	5.000.000				
di cui verso parti correlate	5.000.000	5.000.000	-	-	-
Crediti finanziari correnti	544.382				
di cui verso parti correlate	544.382	544.382	-	-	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	50.769				
di cui verso parti correlate	-	-	-	-	-
Passività non correnti	31.908				
di cui verso parti correlate	31.908	-	31.908	-	-
Passività correnti	4.910.996				
di cui verso parti correlate	4.341.758	-	30.244	2.288	4.309.226
Totale		5.544.382	(62.152)	(2.288)	(4.309.226)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2019 sono stati i sequenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Shipping Italia SpA	d'Amico Dry d.a.c.	Eco Tankers. Ltd.
Crediti finanziari non correnti	10.000.000					
di cui verso parti correlate	10.000.000	10.000.000	-	-	-	-
Crediti finanziari correnti	5.403.375					
di cui verso parti correlate	5.403.375	5.403.375	-	-	-	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	71.247					
di cui verso parti correlate	26.116	-	5.450	13.215	7.451	-
Passività non correnti	58.604					
di cui verso parti correlate	58.604	-	58.604	-	-	-
Passività correnti	15.752.247					
di cui verso parti correlate	9.319.612		5.062.612	-	-	4.257.000
Totale		15.403.375	(5.115.766)	13.215	7.451	(4.257.000)

Una liquidazione di US\$ 5,0 milioni di crediti finanziari e US\$ 5,0 di debiti finanziari ha avuto luogo in contanti tra due parti correlate nel gennaio 2020.

19. CONTROLLANTE CAPOFILA

La controllante diretta di d'Amico International Shipping S.A. è d'Amico International S.A., società di diritto del Lussemburgo.

La controllante capofila è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., società di diritto italiano, che controlla D'Amico International S.A.

20. GARANZIE E IMPEGNI

d'Amico International Shipping S.A. ha prestato garanzie alla sua controllata, d'Amico Tankers d.a.c., in relazione alla linea di credito da US\$ 279,0 milioni (originariamente US\$ 250,0 milioni) concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank, alla linea di credito da US\$ 29,0 milioni (originariamente US\$ 58,0 milioni) MPS Capital Services Banca per le Imprese SpA, alla linea di credito da US\$ 45,08 milioni concessa da Banca IMI SpA, alla linea di credito da US\$ 19,5 milioni concessa da ABN AMRO Bank N.V., alla linea di credito da US\$ 41,6 milioni concessa da Tokyo Century Corporation, alla linea di credito da US\$ 21,8 milioni concessa da Tokyo Century Corporation, alla linea di credito di US\$ 10,5 milioni concessa da Tokyo Century Corporation per il finanziamento del capitale circolante, alla linea di credito da US\$ 16,3 milioni concessa da DNB Bank ASA, alla linea di credito da US\$ 15,6 milioni concessa da ING Bank N.V. filiale di Londra e alla linea di credito da US\$ 28,9 milioni concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank e ING Bank N.V. filiale di Londra. Al 31 dicembre 2020 il valore residuo totale di tali linee di credito ammontava a US\$ 274,7 milioni, in quanto gli accordi di garanzia proseguono e sono estesi al saldo definitivo delle somme dovute, indipendentemente da qualsiasi pagamento intermedio o estinzione totale o parziale (31 dicembre 2019: US\$ 323,1 milioni).

Utile per azione

US\$ migliaia	2020	2019
Utile base per azione	(0,0016)	0,0012
Utile per azione diluito	(0,0016)	0,0012
othe per allerie analte	(0,00.0)	
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	1.230.923.922	1.062.413.650
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito	-	-
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	1.230. 923.922	1.062.413.650

21. FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO CHE NON DANNO LUOGO A RETTIFICHE

Esecuzione del programma di riacquisto: 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. al prezzo medio di 0,0949 euro e 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. al prezzo medio di 0,0936 euro e 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).

Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Antonio Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci d'esercizio e consolidato, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nel presente documento, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione sulle operazioni e il resoconto di gestione illustrano correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza associati.

11 marzo 2021

Antonio Carlos Balestra di Mottola, Direttore finanziario

llepillel

RELAZIONI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE





MOORE Audit S.A.

5, rue de Turi L-3378 Livange

T +352 26 26 84 1 F +352 26 26 84 99 E mail@moore-audit.lu

www.moore-audit.lu

Agli azionisti della d'Amico International Shipping S.A. 25C Boulevard Royal L-2449 Lussemburgo

Livange, 11 Marzo 2021

Relazione del "reviseur d'entreprises agree"

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della società D'Amico International Shipping SA e delle sue controllate (il "Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio consolidato che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato allegato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore (Legge del 23 luglio 2016) ed ai principi di revisione internazionali (ISA) adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" (CSSF). Le nostre responsabilità ai sensi di tali regolamenti, leggi e principi sono ulteriormente descritte nella sezione « Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé "per la revisione contabile del bilancio consolidato" » della nostra relazione. Siamo anche indipendenti dal Gruppo in conformità con il Codice Internazionale di Etica per i Contabili Professionisti, inclusi gli Standard Internazionali di Indipendenza, emessi dall'International Ethics Standards Board for Accountants (Codice IESBA) come adottato dalla CSSF in Lussemburgo insieme con i requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio consolidato, e abbiamo adempiuto alle nostre altre responsabilità etiche in base a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

MOORE Audit S.A. Société Anonyme - Cabinet de révision agréé R.C.S. Luxembourg Nr. B 165 462 Capital Social 51.000 EUR



Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da affrontati nell'ambito della revisione contabile, e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Valutazione dei valori recuperabili della flotta

La voce Immobilizzazioni Materiali comprende principalmente le navi che rappresentano la voce più significativa del totale attivo per un valore contabile netto di US\$ 901.765 migliaia al 31 dicembre 2020.

La valutazione della Direzione aziendale riguardo al valore d'uso della flotta di navi richiede un giudizio significativo poiché tali stime si basano sui flussi di cassa futuri. Ci siamo soffermati su questa area poiché la direzione aziendale è chiamata ad esercitare un considerevole giudizio a causa della complessità inerente questa stima.

Quando vi è un'indicazione di perdita di valore, la direzione aziendale calcola il valore d'uso del gruppo di unità generatrici di flussi di cassa (CGU). A causa della lunghezza della vita utile residua delle navi del Gruppo, la direzione aziendale deve formulare ipotesi chiave che richiedono stime significative rispetto ai a) tassi futuri attesi, b) costi operativi futuri attesi, e c) costo del capitale.

Per maggiori informazioni si rimanda alla nota 14 ("Immobilizzazioni Materiali") del bilancio consolidato.

Come la nostra revisione ha affrontato gli elementi chiave

Nell'ambito delle nostre procedure di revisione contabile relative alle stime dei valori recuperabili della flotta, tra le altre:

- Abbiamo acquisito una comprensione del processo e dei controlli della Direzione aziendale relativi all'identificazione degli indicatori ed alla verifica di perdita di valore delle navi;
- Abbiamo valutato la metodologia utilizzata dalla Direzione aziendale per stimare il valore recuperabile delle navi in riferimento all'identificazione della unità generatrici di flussi finanziari (CGU) e del valore d'uso delle navi;
- Abbiamo verificato la ragionevolezza delle ipotesi chiave con riferimento ai dati di mercato (stime dei broker, costi operativi, stime di investimenti futuri, vita utile della nave e valore residuo) e analisi della concorrenza;



- Abbiamo ricalcolato il tasso di sconto con riferimento al costo medio ponderato del capitale (WACC) utilizzato nelle stime dalla Direzione aziendale confrontandolo con i parametri di riferimento dei concorrenti;
- Abbiamo verificato l'accuratezza matematica dei calcoli del valore in uso predisposti dalla Direzione aziendale;
- Abbiamo considerato l'adeguatezza dell'informativa contenuta nella Nota 14 del bilancio consolidato.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle contenute nella relazione annuale consolidata, inclusa la relazione sulla gestione e la dichiarazione sul governo societario, ma non comprendono il bilancio consolidato e la nostra relativa relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé".

La nostra relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In connessione con la nostra revisione contabile del bilancio consolidato, è nostra responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono materialmente incoerenti con il bilancio consolidato o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono materialmente errati. Se, in base al lavoro svolto, concludiamo che esiste un errore materiale in queste altre informazioni siamo tenuti a segnalarlo. Non abbiamo nulla da segnalare a questo proposito.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio consolidato

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione e la corretta rappresentazione del bilancio consolidato in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio consolidato che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Nella redazione del bilancio consolidato, il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come entità in funzionamento, per una adeguata informativa, se necessaria, relativa alla continuità aziendale e utilizza il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la capogruppo o cessare l'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili della governance hanno la responsabilità della vigilanza sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.



Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione contabile del bilancio consolidato

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé" che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità con il regolamento UE n. 537/2014, la legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF individui sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo.
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di Amministrazione inclusa la relativa informativa.
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base degli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella nostra relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé" sulla relativa informativa di bilancio consolidato ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di "Réviseur



- d'Entreprises Agréé". Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento.
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in modo tale da fornire una corretta rappresentazione.
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese e delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dell'esecuzione della revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito inoltre ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici pertinenti in materia di indipendenza e di comunicare con loro tutte le relazioni e altre questioni che si può ragionevolmente ritenere influiscano sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare minacce o salvaguardie applicate.

Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo questi aspetti nella nostra relazione a meno che leggi o regolamenti non consentano la loro pubblica divulgazione.

Relazione su altre disposizioni di legge o regolamentari

Siamo stati nominati "Réviseur d'Entreprises Agréé" dall'Assemblea generale degli azionisti il 21 aprile 2020 e la durata senza discontinuità del nostro incarico, compresi i precedenti rinnovi e rinomine, è di quattro anni.

La relazione sulla gestione consolidata è coerente con il bilancio consolidato ed è stata predisposta in conformità alle norme di legge applicabili.

La Dichiarazione di Corporate Governance, pubblicata sul sito Web della Società https://it.damicointernationalshipping.com è responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese nonché sui registri contabili e sui conti annuali delle imprese, come modificati, sono coerenti, alla data di questo rapporto, con il bilancio consolidato che è stato preparato in conformità con le norme di legge applicabili.



Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva al comitato interno per la revisione contabile o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi alla revisione vietati dal Regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti dalla Società durante lo svolgimento della revisione contabile.

MOORE Audit S.A.

Raphael LOSCHETTER Réviseur d'Entreprises Agréé

DISCLAIMER: La versione italiana è una traduzione dell'originale in inglese a solo scopo informativo. In



MOORE Audit S.A.

5, rue de Turi L-3378 Livange

T +352 26 26 84 1 F +352 26 26 84 99 E mail@moore-audit.lu

www.moore-audit.lu

Agli azionisti della d'Amico International Shipping S.A. 25C Boulevard Royal L-2449 Lussemburgo

Livange, 11 Marzo 2021

Relazione del "reviseur d'entreprises agree"

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società D'Amico International Shipping SA (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio allegato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore (Legge del 23 luglio 2016) ed ai principi di revisione internazionali (ISA) adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" (CSSF). Le nostre responsabilità ai sensi di tali regolamenti, leggi e principi sono ulteriormente descritte nella sezione « Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé "per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" » della nostra relazione.

Siamo anche indipendenti dalla società in conformità con il Codice Internazionale di Etica per i Contabili Professionisti, inclusi gli Standard Internazionali di Indipendenza, emessi dall'International Ethics Standards Board for Accountants (Codice IESBA) come adottato dalla CSSF in Lussemburgo insieme con i requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio, e abbiamo adempiuto alle nostre altre responsabilità etiche in base a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.



Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da affrontati nell'ambito della revisione contabile, e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Valutazione delle partecipazioni in controllate

La società detiene partecipazioni in controllate pari a US\$ 407.073.528 al 31 dicembre 2020. La valutazione della Direzione aziendale riguardo il valore recuperabile degli investimenti in controllate richiede un giudizio significativo nel determinare il livello al quale le partecipazioni in controllate sono sottoposte a verifica avendo riguardo alla sostanza dell'attività aziendale.

Inoltre, la determinazione del valore recuperabile richiede stime significative in quanto relative alla stima del valore attuale netto delle attività sottostanti delle controllate.

Ci siamo soffermati su questa area per l'intrinseca complessità e per l'esercizio di giudizio nella stima del valore recuperabile delle partecipazioni in controllate e per la materialità del saldo.

Come la nostra revisione ha affrontato gli elementi chiave

Nell'ambito delle nostre procedure di revisione contabile relative alle stime delle partecipazioni in controllate, tra le altre:

- Abbiamo acquisito una comprensione del processo e dei controlli della Direzione aziendale relativi all'identificazione degli indicatori ed alla verifica di perdita di valore delle partecipazioni in controllate;
- Abbiamo valutato la metodologia utilizzata dalla Direzione aziendale per stimare il valore recuperabile delle partecipazioni in controllate, comprese le unità generatrici di flussi finanziari delle attività sottostanti delle controllate, la loro interdipendenza con i flussi di cassa ed il valore d'uso delle attività sottostanti;
- Abbiamo verificato la ragionevolezza delle ipotesi chiave utilizzate con riferimento ai dati disponibili, quali stime dei broker, costi operativi, stime di investimenti futuri, vita utile delle attività, valore residuo e indice dei prezzi al consumo, nonché analisi della concorrenza:
- Abbiamo ricalcolato il tasso di sconto con riferimento al costo medio ponderato del capitale (WACC) utilizzato nelle stime dalla Direzione aziendale confrontandolo con i parametri di riferimento della concorrenza;
- Abbiamo verificato l'accuratezza matematica dei calcoli del valore in uso predisposti dalla Direzione aziendale;
- Abbiamo considerato l'adeguatezza dell'informativa contenuta nella Nota 8 del Bilancio.



Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle contenute nella relazione annuale, inclusa la relazione sulla gestione e la dichiarazione sul governo societario, ma non comprendono il bilancio d'esercizio e la nostra relativa relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé".

La nostra relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In connessione con la nostra revisione contabile del bilancio d'esercizio, è nostra responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono materialmente incoerenti con il bilancio d'esercizio o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono materialmente errati. Se, in base al lavoro svolto, concludiamo che esiste un errore materiale in queste altre informazioni siamo tenuti a segnalarlo. Non abbiamo nulla da segnalare a questo proposito.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione e la corretta rappresentazione del bilancio d'esercizio in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Nella redazione del bilancio d'esercizio, il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come entità in funzionamento, per una adeguata informativa, se necessaria, relativa alla continuità aziendale e utilizza il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la Società o cessare l'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili della governance hanno la responsabilità della vigilanza sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé" che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità



con il regolamento UE n. 537/2014, la legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF individui sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società.
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di amministrazione inclusa la relativa informativa.
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base degli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella nostra relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé" sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé". Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento.
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in modo tale da fornire una corretta rappresentazione.



Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito inoltre ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici pertinenti in materia di indipendenza e di comunicare con loro tutte le relazioni e altre questioni che si può ragionevolmente ritenere influiscano sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare minacce o salvaguardie applicate.

Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo questi aspetti nella nostra relazione a meno che leggi o regolamenti non consentano la loro pubblica divulgazione.

Relazione su altre disposizioni di legge o regolamentari

Siamo stati nominati "Réviseur d'Entreprises Agréé" dall'Assemblea generale degli azionisti il 21 aprile 2020 e la durata senza discontinuità del nostro incarico, compresi i precedenti rinnovi e rinomine, è di quattro anni.

La relazione sulla gestione è coerente con il bilancio ed è stata predisposta in conformità alle norme di legge applicabili.

La Dichiarazione di Corporate Governance, pubblicata sul sito Web della Società https://it.damicointernationalshipping.com è responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese nonché sui registri contabili e sui conti annuali delle imprese, come modificati, sono coerenti, alla data di questo rapporto, con il bilancio d'esercizio che è stato preparato in conformità con le norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva al comitato interno per la revisione contabile o equivalente.



Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi alla revisione vietati dal Regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti dalla Società durante lo svolgimento della revisione contabile.

MOORE Audit S.A.

Raphael LOSCHETTER Réviseur d'Entreprises Agréé

DISCLAIMER: La versione italiana è una traduzione dell'originale in inglese a solo scopo informativo. In caso di discrepanza, prevarrà l'originale inglese.



d'Amico International Shipping S.A.

Luxembourg

d'Amico International Shipping S.A. 25/C, Boulevard Royal - 11th Floor L-2449 - Luxembourg Grand Duchy of Luxembourg Ph. +352 2626 2929

Ireland

d'Amico Tankers d.a.c. The Anchorage 17-19, Sir John Rogerson's Quay Dublin D02 DT18 - Ireland Ph. +353 1 676 0100

Monaco

d'Amico Tankers Monaco S.A.M. 20, Bd de Suisse MC 98000 - Principality of Monaco Ph. +377 9310 5656

United Kingdom

d'Amico Tankers UK Limited 2, Queen Anne's Gate Buildings Dartmouth Street London SW 1H 9BP - United Kingdom Ph. +44 20 7340 2000

