

## **COMUNICATO STAMPA**

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A.  
approva i risultati del Q3 & 9M 2021:**

**'NEI PRIMI 9 MESI DEL 2021, DIS HA LIMITATO GLI EFFETTI DEL DEBOLE  
MERCATO DEI NOLI GRAZIE ALLA SUA PRUDENTE STRATEGIA COMMERCIALE ED ALLA SUA  
SOLIDA STRUTTURA FINANZIARIA:  
RISULTATO NETTO DI US\$ (28,9)M E RISULTATO NETTO RETTIFICATO DI US\$ (22,6)M NEI 9M'21;  
EBITDA DI US\$ 47,9M E CASH FLOW OPERATIVO DI US\$ 24,4M NEI 9M'21;  
POSIZIONE DI LIQUIDITA' DI US\$ 42,0M E RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E  
VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA DEL 60,9% ALLA FINE DEL PERIODO.'**

---

### **RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI 2021**

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 131,0 milioni (US\$ 204,2 milioni nei 9M'20)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 47,9 milioni (36,6% sul TCE) (US\$ 103,4 milioni nei 9M'20)
- Risultato netto di US\$ (28,9) milioni (US\$ 15,4 milioni nei 9M'20)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (22,6) milioni (US\$ 26,1 milioni nei 9M'20)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 24,4 milioni (US\$ 70,5 milioni nei 9M'20)
- Debito netto di US\$ 539,2 milioni (US\$ 452,3 milioni escluso IFRS16) al 30 settembre 2021 (US\$ 561,5 milioni e US\$ 465,2 milioni escluso IFRS 16, rispettivamente, al 31 dicembre 2020)

---

### **RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2021**

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 42,1 milioni (US\$ 54,1 milioni nel Q3'20)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 14,9 milioni (US\$ 23,9 milioni nel Q3'20)
- Risultato netto di US\$ (13,8) milioni (US\$ (1,7) milioni nel Q3'20)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (8,2) milioni (US\$ (0,4) milioni nel Q3'20)

---

**Lussemburgo, 11 novembre 2021** – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio di gestione per il periodo chiuso al 30 settembre 2021 / terzo trimestre 2021.

### **COMMENTO DEL MANAGEMENT**

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping S.A. commenta:

*'Nei primi nove mesi del 2021, DIS ha registrato una Perdita netta di US\$ (28,9) milioni ed una Perdita netta rettificata di US\$ (22,6) milioni, a causa del difficile contesto di mercato. Tuttavia, grazie alla nostra prudente strategia commerciale, siamo stati in grado di limitare gli effetti negativi del mercato spot, mantenendo al contempo una posizione finanziaria estremamente solida.*

*Per quanto riguarda i nostri ricavi base Time Charter, DIS ha realizzato una media spot giornaliera di US\$ 10.635 nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ 18.592 nei primi 9 mesi del 2020) e di US\$ 9.248 nel Q3 2021 (US\$ 12.866 nel Q3 2020). Come solito, abbiamo mantenuto un elevato livello di copertura nel periodo, estendendola quando possibile. Nei primi 9 mesi dell'anno, DIS ha infatti beneficiato di una copertura pari*



*al 48,2% dei suoi giorni nave ad una media giornaliera di US\$ 15.414. Grazie a questo, siamo stati in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 12.939 nei primi 9 mesi del 2021 e di US\$ 12.113 nel terzo trimestre dell'anno, superando in modo significativo gli attuali deboli livelli di mercato.*

*Malgrado la debolezza della domanda che ha caratterizzato il terzo trimestre dell'anno, ci aspettiamo che il mercato delle product tanker mostri segnali di miglioramento già a partire dalla fine del 2021, per dar vita ad una ripresa ancora più forte nel 2022. Riteniamo infatti, che la forte crescita economica mondiale, i tassi di vaccinazione in aumento, i livelli di mobilità crescenti e l'allentamento delle misure di distanziamento sociale, stimoleranno la domanda di petrolio. L'AIE ha recentemente aumentato le sue stime per la crescita della domanda nel 2021 e 2022 a rispettivamente 5,5 mb/giorno e 3,3 mb/giorno, raggiungendo un totale di 99,6 mb/giorno, leggermente al disopra dei livelli pre-Covid. Inoltre, i prezzi crescenti del gas naturale hanno favorito un passaggio al petrolio che, secondo le stime dell'AIE, potrebbe incrementare la domanda di circa 500 kb/giorno rispetto a condizioni normali. Più petrolio dovrebbe essere disponibile per il trasporto, grazie alla produzione dell'OPEC+ che dovrebbe gradualmente crescere fino a settembre 2022.*

*Nel medio termine restiamo molto positivi, dal momento che vediamo fondamentali forti sia dal lato della domanda che dell'offerta. La pandemia ha infatti messo una pressione senza precedenti sui margini di raffinazione, spingendo le raffinerie più vecchie e meno competitive fuori dal mercato ed accelerando un processo di dislocazione, che sta gradualmente spostando le raffinerie lontano da alcuni dei centri chiave di consumo di prodotti raffinati. Nello specifico, ci attendiamo che molte delle raffinerie più vecchie presenti in Europa, negli USA, in Australia e Nuova Zelanda siano sostituite da unità moderne localizzate in Asia e nel Medio Oriente. Come abbiamo affermato più volte, riteniamo che questo processo sia estremamente positivo per la domanda di tonnellaggio-miglia delle product tanker.*

*Ci aspettiamo che anche l'offerta di tonnellaggio sia piuttosto contenuta nei prossimi anni. Un numero importante di cantieri di demolizione è rimasto chiuso nel 2020 a causa della pandemia. Tuttavia, la ripresa del prezzo dell'acciaio unita al debole mercato dei noli, ha incrementato le demolizioni di navi nel corso del 2021. Infatti, solo 10 MR e LR1 sono state demolite nel 2020, rispetto alle 44 navi dei primi nove mesi del 2021. I nuovi standard tecnici e operativi richiesti dall'IMO (Energy Efficiency Existing Ship Index-EEXI and Annual operational carbon intensity indicator-CII) e dall'Unione Europea (Emissions Trading Scheme-ETS and Fuel EU Maritime), porteranno ad un'ulteriore accelerazione dell'attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e costringeranno parte della flotta mondiale a rallentare la velocità di navigazione (slow-steam) al fine di ridurre le proprie emissioni. Inoltre, importanti noleggiatori, incluse oil-major come Shell e Total e importanti trading-house come Trafigura, hanno di recente firmato il 'Sea-cargo charter' con lo scopo di comunicare le emissioni di CO2 delle navi che operano, riducendole in linea con i target dell'IMO. Allo stesso tempo, stimiamo che l'attività di costruzione di nuove imbarcazioni rimanga su livelli molto contenuti, a causa di una mancanza di capitali, di enormi incertezze legate agli sviluppi tecnologici necessari per il rispetto delle sempre più ambiziose regolamentazioni ambientali, di prezzi crescenti (secondo Clarksons, i prezzi di MR e LR1 di nuova costruzione sono aumentati di poco più del 15% nel 2021) e di una scarsa disponibilità da parte dei cantieri per consegne nei prossimi due anni.*

*In questo contesto, ritengo che DIS sia ben posizionata per far fronte a tutte queste novità regolatorie, grazie alla sua gestione tecnica di grande qualità e all'importante piano di rinnovamento della flotta portato avanti negli ultimi anni, sia attraverso consistenti ordini di newbuilding che attraverso la cessione di alcune delle nostre navi più vecchie. Infatti, DIS oggi conta su una flotta molto giovane (7,2 anni di età media della nostra flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo rispetto ad un'età media dell'industria paria a 11,5 anni) e principalmente 'Eco', che la posiziona tra i principali operatori nel settore delle product tanker.*



*Inoltre, oggi DIS ha i mezzi finanziari necessari a superare l'attuale contesto negativo di mercato in attesa di una ripresa imminente. La nostra rete di rapporti, la nostra reputazione ed esperienza, assieme alle scelte strategiche che abbiamo compiuto negli ultimi anni, ci consentono di poter guardare al futuro con ottimismo. Sono fortemente convinto che la nostra strategia creerà valore nel lungo termine per i nostri Azionisti.'*

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

*'Nei primi 9 mesi del 2021, DIS ha registrato una Perdita netta di US\$ (28,9) milioni rispetto ad un Utile netto di US\$ 15,4 milioni nello stesso periodo del 2020 (Q3 2021: Perdita netta di US\$ (13,8) milioni vs. Q3 2020: Perdita netta di US\$ (1,7) milioni), a causa di un mercato molto più debole rispetto allo scorso anno. I nostri risultati dei primi 9 mesi del 2021 sono stati, inoltre, negativamente impattati da US\$ (6,3) milioni di effetti negativi non ricorrenti, dovuti principalmente ad una svalutazione registrata su una nave di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., classificata come 'attività' disponibile per la vendita' (conformemente all'IFRS 5) alla fine del periodo, imputando la differenza tra il suo fair value, al netto del costo di cessione, ed il suo valore contabile, a conto economico.*

*La media spot giornaliera di DIS è stata di US\$ 10.635 nei primi 9 mesi del 2021 rispetto a US\$ 18.592 nello stesso periodo del 2020 (Q3 2021: US\$ 9.248 vs. Q3 2020: US\$ 12.866). Tuttavia, grazie alla nostra strategia commerciale, abbiamo beneficiato di una copertura del 48,2% nei primi 9 mesi dell'anno, ad una media giornaliera di US\$ 15.414. Quindi la nostra media giornaliera totale (che include sia spot che contratti time-charter) è stata pari a US\$ 12.939 nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ 12.113 nel Q3 2021), notevolmente superiore al mercato.*

*L'EBITDA di DIS è stato pari a US\$ 47,9 milioni nei primi 9 mesi del 2021, rispetto a US\$ 103,4 milioni ottenuti nello stesso periodo del 2020 ed il nostro cash flow operativo è stato positivo e pari a US\$ 24,4 milioni, rispetto a US\$ 70,5 milioni generati nello stesso periodo dell'anno scorso.*

*Malgrado il debole mercato spot, abbiamo assistito ad un incremento del valore di mercato delle nostre navi nel secondo trimestre dell'anno, con un ulteriore rialzo nel terzo trimestre, a riprova delle prospettive positive per la nostra industria nel medio termine. In base alla valutazione ottenuta da un primario broker, la flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS aveva un valore di mercato stimato di US\$ 743,3 milioni al 30 settembre 2021, con un aumento del 6,4% rispetto al trimestre precedente e del 5,4% dall'inizio dell'anno.*

*Grazie al nostro piano di disindebitamento ed alla liquidità generata nel corso degli ultimi anni attraverso la vendita di navi ed aumenti di capitale, DIS può contare oggi su una forte struttura finanziaria, priorità strategica per la nostra Azienda. Alla fine di settembre 2021, DIS aveva disponibilità liquide e mezzi equivalenti pari a US\$ 42,0 milioni ed il rapporto tra la posizione finanziaria netta di DIS (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della sua flotta era pari al 60,9%, rispetto al 64,9% di fine giugno 2021, al 65,9% di fine 2020, al 64,0% di fine 2019 ed al 72,9% di fine 2018.*

*La nostra solidità finanziaria e la nostra flotta moderna e principalmente 'Eco', ci danno la flessibilità strategica ed operativa per navigare agevolmente attraverso l'attuale difficile contesto di mercato, posizionandoci favorevolmente per trarre il massimo beneficio dall'imminente ripresa dei noli.'*



## ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

### SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2021

Nel terzo trimestre dell'anno il mercato delle navi cisterna ha affrontato un contesto sfidante caratterizzato da una domanda debole, soprattutto nel settore del greggio, causata dai persistenti effetti della pandemia di Covid-19 e dai consistenti tagli alla produzione dell'OPEC+. Il mercato dovrebbe rilevare qualche miglioramento verso la fine del 2021, con i volumi di produzione dell'OPEC+ destinati ad aumentare gradualmente negli ultimi mesi dell'anno.

Nell'agosto 2021 l'uragano Ida, una delle tempeste peggiori che abbia mai colpito la Costa del Golfo del Messico, ha ridotto la produzione petrolifera di 1,7 milioni di barili al giorno, provocando una perdita di fornitura stimata dall'AIE in 30 milioni di barili. La struttura del mercato del greggio in *backwardation* dall'inizio dell'anno ha dato luogo a un significativo utilizzo delle scorte mondiali e a una riduzione della domanda di stoccaggio a bordo di navi, esercitando ulteriore pressione sui mercati delle navi cisterna.

Nel terzo trimestre 2021, i volumi di produzione delle raffinerie sono stati molto inferiori a quanto previsto dall'AIE all'inizio dell'anno, favorendo l'utilizzo delle scorte di raffinati per 1,7 milioni di barili al giorno nell'esercizio, la più consistente riduzione di scorte negli ultimi otto anni. Questo è stato probabilmente uno dei principali fattori che hanno determinato il forte rialzo dei margini di raffinazione, raddoppiati durante il trimestre in Europa e a Singapore, raggiungendo livelli osservati nel primo trimestre del 2020.

L'andamento della domanda ha continuato ad essere sfidante per le raffinerie. La domanda di GPL, nafta, olio combustibile e altri prodotti minori è stata superiore ai livelli pre-pandemia sia nel secondo che nel terzo trimestre del 2021. I consumi di benzina, diesel e carburante per aviazione nel complesso vanno ancora a rilento, nonostante picchi di consumo stagionali, settimanali o mensili, siano registrati in singoli paesi con riferimento ai carburanti per il trasporto stradale. Questi tre combustibili rimangono il pilastro che determina i margini di raffinazione per la maggior parte delle raffinerie, ad eccezione degli impianti petrolchimici integrati.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di settembre 2021 era valutata intorno a US\$ 11.750 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo *Eco* valutata a un sovrapprezzo di circa US\$ 2.000-2.500 al giorno.

**DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (28,9) milioni nei primi 9 mesi del 2021** rispetto all'utile netto di US\$ 15,4 milioni registrato nello stesso periodo dello scorso esercizio. La variazione negativa è attribuibile al **consistente indebolimento del mercato delle navi cisterna rispetto ai primi nove mesi del 2020**. Escludendo i risultati da vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi nove mesi del 2020 e del 2021, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (22,6) milioni nei primi nove mesi dell'esercizio corrente rispetto a US\$ 26,1 milioni registrati nello stesso periodo del 2020. DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (13,8) milioni nel terzo trimestre 2021 rispetto ad una perdita netta di US\$ (1,7) milioni registrata nel terzo trimestre dello scorso esercizio. Escludendo le voci non ricorrenti sia per il terzo trimestre 2021 che per il terzo trimestre 2020, il risultato netto di DIS sarebbe stato rispettivamente pari a US\$ (8,2) milioni e a US\$ (0,4) milioni.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 47,9 milioni nei primi 9 mesi del 2021 rispetto a US\$ 103,4 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente, mentre i suoi flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 24,4 milioni rispetto a US\$ 70,5 milioni generati nello stesso periodo dell'anno precedente.



In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 10.635 nei primi nove mesi del 2021** rispetto agli US\$ 18.592 nello stesso periodo del 2020 (terzo trimestre 2021: US\$ 9.248 vs. terzo trimestre 2020: US\$ 12.866), un calo attribuibile al considerevole indebolimento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Allo stesso tempo, **il 48,2% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2021 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.414** (primi 9 mesi del 2020: copertura del 63,5% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 16.041). 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 *spot* che i contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 12.939 nei primi nove mesi del 2021**, rispetto a US\$ 16.973 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

### **RISULTATI OPERATIVI**

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 42,1 milioni nel terzo trimestre 2021 (US\$ 54,1 milioni nel terzo trimestre 2020) e di US\$ 131,0 milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ 204,2 milioni nei primi 9 mesi del 2020). L'importo totale per i primi 9 mesi dell'esercizio precedente includeva US\$ 6,2 milioni di "ricavi base *time charter*" generati dalle navi in gestione commerciale (nessun ricavo generato da tali contratti nei primi nove mesi del 2021), compensati da un importo quasi equivalente esposto nei "costi per noleggi passivi".

In dettaglio, **DIS ha realizzato una tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 9.248 nel terzo trimestre 2021** (US\$ 12.866 nel terzo trimestre 2020) e di **US\$ 10.635 nei primi 9 mesi del 2021** (US\$ 18.592 nei primi 9 mesi del 2020<sup>1</sup>). Tale variazione negativa rispetto ai primi nove mesi dell'esercizio precedente è attribuibile al mercato nettamente più debole.

Nei primi 9 mesi del 2021 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è stata del **48,2%** dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2020: 63,5%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.414** (primi 9 mesi del 2020: US\$ 16.041). Tali contratti consentono a DIS di garantire una parte dei propri ricavi, sostenendo la generazione di flussi di cassa operativi, e consentendo un ulteriore rafforzamento degli storici rapporti di DIS con le principali compagnie petrolifere.

---

<sup>1</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi per i primi 9 mesi del 2020 non includono US\$ 6,2 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è quasi compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.



I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)<sup>2</sup> sono stati di US\$ 12.113 nel terzo trimestre 2021 (US\$ 14.864 nel terzo trimestre 2020) e di US\$ 12.939 nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ 16.973 nei primi 9 mesi del 2020).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2020 NON REVISIONATO						2021 NON REVISIONATO			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	Primi 9 mesi	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	Primi 9 mesi
Spot	17.354	25.118	12.866	<b>18.592</b>	11.699	16.771	9.923	12.720	9.248	<b>10.635</b>
Fissa	15.864	16.236	16.038	<b>16.041</b>	17.866	16.429	15.842	15.231	15.163	<b>15.414</b>
Media	16.391	19.555	14.864	<b>16.973</b>	15.192	16.560	12.853	13.893	12.113	<b>12.939</b>

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato pari a US\$ 14,9 milioni nel terzo trimestre 2021 (US\$ 23,9 milioni nel terzo trimestre 2020) ed a US\$ 47,9 milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ 103,4 milioni nei primi 9 mesi del 2020), rispecchiando la debolezza registrata dai mercati dei noli nei primi nove mesi dell'anno in corso.

**Gli ammortamenti, le svalutazioni e lo storno di svalutazioni** ammontavano a US\$ (22,2) milioni nel terzo trimestre 2021 (US\$ (17,1) milioni nel terzo trimestre 2020) ed a US\$ (54,8) milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ (57,6) milioni nei primi 9 mesi del 2020). L'importo per i primi 9 mesi del 2021 include US\$ (5,8) milioni di svalutazione registrata su una nave di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. classificata come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) alla fine del periodo, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione ed il suo valore contabile, a conto economico. L'importo per i primi 9 mesi del 2020 include US\$ (6,3) 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 erano classificate come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 30 settembre 2020, imputando la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione ed il loro valore contabile a conto economico.

Il **risultato operativo (EBIT)** è stato pari a US\$ (7,3) milioni nel terzo trimestre 2021 (US\$ 6,9 milioni nel terzo trimestre 2020) ed a US\$ (6,9) milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ 45,8 milioni nei primi 9 mesi del 2020).

A causa del difficile contesto di mercato affrontato nell'anno in corso, DIS ha registrato una *perdita netta* di US\$ (13,8) milioni nel terzo trimestre 2021 (perdita netta di US\$ (1,7) milioni nel primo semestre 2020) e una **perdita netta di US\$ (28,9) milioni nei primi 9 mesi del 2021** (utile netto di US\$ 15,4 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente).

Escludendo i risultati da vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal terzo trimestre 2021 (US\$ 0,3 milioni<sup>3</sup>) e dallo stesso periodo del 2020 (US\$ (0,7) milioni<sup>4</sup>), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (5,8) milioni nel terzo trimestre 2021 e US\$ (0,3) milioni nello stesso periodo del 2020) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (terzo trimestre 2021: US\$ (0,1) milioni e terzo trimestre 2020: US\$ (0,4)

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

<sup>3</sup> US\$ (0,5) milioni di perdita su vendite, US\$ 0,9 milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

<sup>4</sup> US\$ (0,6) milioni di perdita su vendite, US\$ (0,1) milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (8,2) milioni nel terzo trimestre 2021** rispetto a US\$ (0,4) milioni registrati nello stesso trimestre dell'esercizio precedente.

Escludendo i risultati da vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi 9 mesi del 2021 (US\$ 0,05 milioni<sup>5</sup>) e dallo stesso periodo del 2020 (US\$ (3,2) milioni<sup>6</sup>), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (5,8) milioni nei primi 9 mesi del 2021 e US\$ (6,3) milioni nello stesso periodo del 2020) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primi 9 mesi del 2021: US\$ (0,6) milioni e primi 9 mesi del 2020: US\$ (1,1) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (22,6) milioni nei primi nove mesi del 2021** rispetto a US\$ 26,1 milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

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

I **flussi di cassa netti di DIS per i primi 9 mesi del 2021 sono stati negativi per US\$ (20,9) milioni** rispetto a US\$ 22,1 milioni dello stesso periodo del 2020 (terzo trimestre 2021: US\$ (10,2) milioni vs. terzo trimestre 2020: US\$ 6,7 milioni).

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi, attestandosi a US\$ 5,8 milioni nel terzo trimestre 2021 rispetto a US\$ 11,4 milioni nel terzo trimestre 2020 ed a US\$ 24,4 milioni nei primi 9 mesi del 2021, rispetto a US\$ 70,5 milioni nei primi 9 mesi del 2020. Tale variazione negativa è attribuibile al considerevole indebolimento dei mercati *spot* nei primi 9 mesi del 2021 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2021** ammontava a **US\$ 539,2 milioni** rispetto a US\$ 561,5 milioni al 31 dicembre 2020. A causa dell'applicazione dell'IFRS 16, tali saldi includono una passività aggiuntiva, pari a US\$ 86,9 milioni alla fine di settembre 2021 rispetto a US\$ 96,4 milioni alla fine del 2020. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 60,9% al 30 settembre 2021 rispetto al 65,9% al 31 dicembre 2020, al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

### **EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO**

Gli eventi principali per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 9 mesi del 2021 sono stati i seguenti:

#### **D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:**

**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. ad un prezzo medio per azione di 0,0949 euro, per un corrispettivo complessivo di 146.469,26 euro.

<sup>5</sup> US\$ (1,61) milioni di perdita su vendite, US\$ 1,66 milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

<sup>6</sup> US\$ (0,7) milioni di perdita su vendite, US\$ (2,5) milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.



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

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

**Piano d'incentivazione a medio-lungo termine:** In riferimento alla gestione del bonus relativo alla conclusione del primo ciclo (periodo di maturazione 2019-2020) del Piano d'incentivazione a medio-lungo termine adottato dalla Società (di seguito Piano di incentivazione a lungo termine), poiché DIS ha raggiunto gli obiettivi stabiliti, i Beneficiari sono stati ricompensati con la relativa parte in "contanti" del bonus con saldo finale erogato in azioni, attraverso un'allocazione differita in due anni e in due tranches di cui la prima nel 2022, secondo le disposizioni del documento informativo del Piano (pubblicato nella sezione Corporate Governance del sito web di DIS).

**Programma di riacquisto:** Il 6 maggio 2021 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'avvio di un programma di riacquisto di azioni proprie conformemente alla nuova autorizzazione rilasciata recentemente dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi il 20 aprile 2021 (il "Programma"). Secondo la nuova delibera degli azionisti, la Società può riacquistare fino a 186.157.950 azioni ordinarie della Società (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società conformemente all'art. 430-15 della legge lussemburghese).

Secondo la delibera del Consiglio di Amministrazione il controvalore massimo di azioni acquistabili non sarà superiore a euro 45.000.000,00.

L'autorizzazione per riacquistare e vendere le azioni proprie della Società in una o più tranches è stata concessa al Consiglio di Amministrazione, con l'opzione di delega, per un periodo massimo di cinque (5) anni dal 20 aprile 2021 (ossia la data dell'assemblea degli azionisti competente per l'approvazione del rinnovo dell'autorizzazione) e pertanto in scadenza il 20 aprile 2026.

Per quanto concerne l'attuazione del Programma, la Società conferma che il riacquisto e la cessione di azioni proprie saranno condotti in una o più tranches sul mercato regolamentato gestito e organizzato da Borsa Italiana S.p.A. conformemente alle disposizioni del regolamento sugli abusi di mercato, così da garantire un accordo equo per tutti gli azionisti e saranno eseguiti e coordinati da Equita Sim S.p.A., un intermediario specializzato debitamente incaricato a tal fine dal CFO, che opererà in piena indipendenza e senza alcuna ingerenza della Società con riguardo ai tempi in cui effettuare tali riacquisti e cessioni, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa applicabile e dalla citata nuova delibera assembleare. In tutti i casi, ogni operazione sarà eseguita e pubblicizzata in conformità con le leggi e le normative lussemburghesi e/o italiane ove applicabili, oltre che secondo le disposizioni vigenti concernenti le esenzioni dalla legislazione applicabile in materia di abuso di mercato per i programmi di riacquisto e la stabilizzazione degli strumenti finanziari. In particolare, qualsiasi operazione di vendita di azioni proprie autorizzata sarà condotta in qualsiasi momento, senza alcuna limitazione temporale e segnatamente al fine di perseguire le finalità del Programma.



**Quarto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** Il 31 maggio 2021, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi Giorno Lavorativo (giorno in cui le banche in Lussemburgo e in Italia sono generalmente aperte come definite nei termini e condizioni dei Warrant) dal 1° giugno 2021 al 30 giugno 2021, entrambe le date incluse (il "Quarto Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., ognuna senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"), in un rapporto di una (1) azione ordinaria di DIS per (1) Warrant esercitato. Il prezzo di esercizio per il Quarto Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,382 (zero virgola trecentottantadue euro) per Azione di Compendio.

**Aumento di capitale in seguito al quarto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 2 luglio 2021, a seguito del completamento del Quarto Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 343 Warrant, portando all'emissione di 343 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.052.667,45, suddiviso in 1.241.053.349 azioni senza valore nominale.

#### **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 una società di intermediazione di materie prime su due delle sue navi LR1 per un periodo di 9-18 mesi a decorrere da gennaio 2021.

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

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

Nel mese di aprile 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi *handysize* ad una società di intermediazione di materie prime per 12 mesi con un'opzione per ulteriori 12 mesi, a partire da fine aprile 2021.

Nel mese di maggio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante società di intermediazione di materie prime per 12 mesi con un'opzione per altri 12 mesi, a partire da fine maggio 2021, ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per 24 mesi, a partire da metà settembre 2021, ed ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante società di intermediazione di materie prime per una delle sue navi LR1 per 6 mesi, a partire da metà settembre 2021.

Nel mese di giugno 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per 6 mesi con un'opzione per altri 6 mesi, a partire da metà luglio 2021, e ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante società di

intermediazione di materie prime per 12 mesi con un'opzione per altri 12 mesi, a partire da metà giugno 2021.

Nel mese di luglio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi *handysize* ad una controparte rinomata per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 3 mesi, a partire da luglio 2021.

Nel mese di settembre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 ad una società di intermediazione di materie prime per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da settembre 2021.

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

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

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

**Flotta impiegata a noleggio a scafo nudo:** nel mese di ottobre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi LR1 a una controparte industriale rinomata, tramite un contratto a scafo nudo di una durata di 5 anni. Inoltre, il noleggiatore ha l'opzione di prorogare il contratto per altri due anni.

**Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di ottobre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* di 6 mesi con una società di intermediazione di materie prime su una delle sue navi MR per un periodo di 6 mesi con un'opzione per altri 6 mesi.

Nel mese di novembre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 ad una società di intermediazione di materie prime per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da novembre 2021.

**Vendita di navi:** a ottobre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Venture, una nave cisterna MR da 51.087 Tpl (Dwt), costruita nel 2006 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 10,7 milioni.

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

	Al 30 settembre 2021				Al 11 novembre 2021			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	9,0	6,0	20,0	5,0	9,0	6,0	20,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	7,0	0,0	8,0	1,0	7,0	0,0	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0
Nolo a breve termine	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0
<b>Totale</b>	<b>6,0</b>	<b>26,0</b>	<b>6,0</b>	<b>38,0</b>	<b>6,0</b>	<b>26,0</b>	<b>6,0</b>	<b>38,0</b>

\* con obbligo di acquisto

## **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

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, (v) il tasso di aumento della flotta di navi cisterna, (vi) l'efficienza della flotta dovuta *inter alia* alla congestione e alle velocità medie di navigazione, e (vii) la lunghezza media delle tratte di navigazione. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che potrebbero favorire una ripresa del mercato delle navi cisterna nel medio periodo:

### **Domanda di navi cisterna**

- Nella relazione di ottobre, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha previsto una crescita dell'economia globale del 5,9% nel 2021 e di un ancora forte 4,9% nel 2022 (una riduzione di 0,1 punti percentuali rispetto alla precedente previsione di luglio 2021). La revisione al ribasso per il 2021 rispecchia le stime di crescita inferiori sia per le economie più avanzate (in parte dovute alle interruzioni delle forniture) che per i paesi in via di sviluppo e a basso reddito, soprattutto a causa del peggioramento delle dinamiche della pandemia. Tale previsione è parzialmente compensata da prospettive a breve termine più solide in alcuni dei mercati emergenti esportatori di materie prime ed in altre economie in via di sviluppo. In generale, l'occupazione dovrebbe continuare a rimanere indietro rispetto alla ripresa della produzione. Guardando oltre il 2022, la crescita globale dovrebbe assestarsi intorno al 3,3% sul medio termine. In particolare, si prevede che la produzione delle economie avanzate superi le proiezioni di medio periodo precedenti alla pandemia (rispecchiando in buona parte le ulteriori forti politiche di supporto previste negli Stati Uniti e in Europa). Per contro, nei mercati emergenti e nelle economie in via di sviluppo si prevedono persistenti perdite di produzione dovute alla più lenta diffusione dei vaccini e a politiche di supporto generalmente ridotte rispetto alle economie avanzate.
- Secondo l'AIE, in agosto il totale delle scorte petrolifere industriali dell'OCSE ha registrato un considerevole calo per il terzo mese consecutivo, scendendo al disotto del minimo dell'intervallo degli ultimi cinque anni. Le scorte industriali totali dell'OCSE hanno subito una riduzione di 27,9 milioni di barili, pari a 900.000 barili al giorno, attestandosi a 2.824 milioni di barili. Questo calo è attribuibile principalmente al minore accumulo di scorte di prodotti raffinati da parte dell'industria, rispetto alle normali tendenze stagionali. A fine agosto le scorte di petrolio totali erano 214,8 milioni di barili al disotto della media del periodo 2016-2020 e 162,2 milioni di barili in meno rispetto alla media pre-Covid del periodo 2015-2019. Rispetto alla domanda attesa, le scorte industriali dell'OCSE coprivano 61,8 giorni a fine agosto, con una riduzione di 0,4 giorni su base mensile e di 3,7 giorni rispetto alla media del quinquennio 2016-2020.
- Secondo la relazione di ottobre dell'AIE, i volumi raffinati dovrebbero aumentare di 3,2 milioni di barili al giorno tra settembre e dicembre 2021, con i volumi di dicembre comunque inferiori di 2,3 milioni di barili al giorno rispetto a quelli dello stesso mese del 2019.
- La sostituzione del gas con il petrolio per la produzione di elettricità potrebbe potenzialmente dar vita ad un incremento della domanda durante il prossimo inverno nell'emisfero settentrionale. Secondo il rapporto dell'AIE di ottobre 2021, la domanda di petrolio e raffinati per la produzione di energia potrebbe contribuire ad un aumento della domanda di crudo di 0,5 milioni di barili al giorno.
- Secondo quanto riportato nel rapporto dell'AIE di ottobre 2021, la domanda di petrolio nel 2022 dovrebbe aumentare di 3,3 milioni di barili al giorno rispetto al 2021.

- Nel 2022, l'AIE prevede che i volumi di produzione delle raffinerie continuino ad aumentare, superando i livelli pre-Covid nella seconda metà dell'anno.
- Nel rapporto di settembre 2021, Clarksons stima che nel 2022 la domanda di navi cisterna crescerà del 5,3%, ben al di sopra dell'aumento previsto per l'offerta di navi (si veda sotto).
- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a est di Suez. L'AIE stima che dall'inizio della pandemia in Nord America sia stata chiusa una capacità di raffinazione di circa 800.000 barili al giorno. Engen ha annunciato la conversione della sua raffineria da 120.000 barili al giorno di Durban (responsabile del 17% circa della produzione di combustibile del paese) in un terminal / deposito. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda e le dislocazioni strutturali nel settore della raffinazione dovrebbero portare ad un incremento del trasporto a lungo raggio di prodotti petroliferi.

#### **Offerta di navi cisterna**

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2021 sarebbero state consegnate 97 MR e LR1, di cui 77 avrebbero dovuto essere consegnate nei primi nove mesi dell'anno. Di fatto, solo 57 di quelle navi sono state consegnate nei primi tre trimestri del 2021.
- Nel rapporto di settembre 2021, Clarksons stima che nel 2022 la flotta di navi cisterna crescerà dell'1,4%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi nel 2020 durante la pandemia. Tuttavia, la ripresa dei prezzi dell'acciaio ha migliorato la domanda per il riciclaggio di tonnellaggio. Le demolizioni dovrebbero continuare a ritmo sostenuto nel prossimo futuro, fintanto che i mercati dei noli rimangono deboli.
- Secondo Clarksons, i nuovi prezzi di costruzione per le MR e le LR1 sono aumentati di poco più del 15% nel 2021. Ciò è attribuibile principalmente a una riduzione degli spazi destinati alla costruzione di nuove navi cisterna, dovuta alle considerevoli commesse negli altri settori, e a un aumento del prezzo dell'acciaio.
- Secondo Clarksons, il 6,3% della flotta di navi MR e LR1 ha più di 20 anni, mentre l'attuale portafoglio ordini in questi segmenti rappresenta solo il 4,8% dell'attuale flotta commerciale.
- 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 convenzioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere il settore della 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 società di intermediazione di materie prime 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 76), tenutasi a giugno di quest'anno, sono state adottate misure che saranno applicabili dal 1° novembre 2022, che impongono 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 valuta 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, necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo la propensione alle commesse di navi di nuova costruzione, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna. Inoltre, l'attrattiva delle nuove costruzioni è stata scalfita anche dall'aumento dei prezzi richiesti e dalla riduzione della disponibilità dei cantieri.

## CONFERENCE CALL

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

---

Da oggi questo comunicato stampa è disponibile nella sezione Investor Relations del sito internet della Società, depositato presso la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), diffuso utilizzando il circuito e-market SDIR ed archiviato presso Borsa Italiana S.p.A. tramite il sistema e-market STORAGE e presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM.

---

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

---

### **d'Amico International Shipping S.A**

**Anna Franchin - Investor Relations Manager**

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: [ir@damicointernationalshipping.com](mailto:ir@damicointernationalshipping.com)

### **Capital Link**

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

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

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

### **Havas PR Milan**

Marco Fusco

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

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

## ALLEGATI

### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2021	3° trim. 2020	US\$ migliaia	9 MESI 2021	9 MESI 2020
59.298	64.337	Ricavi	181.335	249.679
(17.192)	(10.255)	Costi diretti di viaggio	(50.338)	(45.523)
<b>42.106</b>	<b>54.082</b>	<b>Ricavi base time charter*</b>	<b>130.997</b>	<b>204.156</b>
(895)	(877)	Costi per noleggi passivi	(2.515)	(12.132)
(22.564)	(25.618)	Altri costi operativi diretti	(68.755)	(78.635)
(3.238)	(3.069)	Costi generali ed amministrativi	(10.228)	(9.252)
(538)	(583)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.611)	(700)
<b>14.871</b>	<b>23.935</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>	<b>47.888</b>	<b>103.437</b>
(22.191)	(17.085)	Ammortamenti e svalutazioni	(54.822)	(57.641)
<b>(7.320)</b>	<b>6.850</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBIT*</b>	<b>(6.934)</b>	<b>45.796</b>
1.117	182	Proventi finanziari netti	2.136	250
(7.552)	(8.676)	(Oneri) finanziari netti	(23.975)	(30.367)
-	(70)	Perdite su cessione di investimenti	-	(70)
<b>(13.755)</b>	<b>(1.714)</b>	<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>(28.773)</b>	<b>15.609</b>
4	(19)	Imposte sul reddito	(157)	(203)
<b>(13.751)</b>	<b>(1.733)</b>	<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>(28.930)</b>	<b>15.406</b>
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>				
<b>(0,011)</b>	<b>(0,001)</b>	<b>Utile / (perdita) per azione in US\$ <sup>(1)</sup></b>	<b>(0,024)</b>	<b>0,013</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 11

### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2021	3° trim. 2020	US\$ migliaia	9 MESI 2021	9 MESI 2020
<b>(13.751)</b>	<b>(1.733)</b>	<b>Utile / (perdita) del periodo</b>	<b>(28.930)</b>	<b>15.406</b>
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in profitti o perdite</i>				
230	657	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	2.504	(3.397)
(46)	73	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(61)	(89)
<b>(13.567)</b>	<b>(1.003)</b>	<b>Utile/(Perdita) complessivo del periodo</b>	<b>(26.487)</b>	<b>11.916</b>

*Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società*

<sup>(1)</sup> L'utile base per azione è calcolato sul numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.854.116 nei primi nove mesi del 2021 (1.230.890.447 azioni nei primi nove mesi del 2020) e pari a 1.222.726.438 nel terzo trimestre del 2021 (terzo trimestre 2020: 1.230.890.447 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2021 e nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2020 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

**SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA**

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2021	AI 31 dicembre 2020
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	847.022	901.765
Partecipazioni in società a controllo congiunto	-	4.312
Altre attività finanziarie non correnti	10.346	12.110
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>857.368</b>	<b>918.187</b>
Rimanenze	10.477	8.885
Crediti a breve ed altre attività correnti	33.048	38.722
Altre attività finanziarie correnti	3.261	4.725
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	42.045	62.071
<b>Attività correnti, al netto delle attività disponibili per la vendita</b>	<b>88.831</b>	<b>114.403</b>
Attività disponibili per la vendita	10.486	-
<b>Totale attività correnti</b>	<b>99.317</b>	<b>114.403</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>956.685</b>	<b>1.032.590</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	62.053	62.053
Perdite portate a nuovo	(72.237)	(43.307)
Sovraprezzo azioni	368.822	368.853
Altre riserve	(19.724)	(21.865)
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>338.914</b>	<b>365.734</b>
Banche ed altri finanziatori	212.017	263.089
Passività non correnti da <i>leasing</i>	246.779	269.941
Altre passività finanziarie non correnti	2.950	6.352
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>461.746</b>	<b>539.382</b>
Banche ed altri finanziatori	87.388	46.523
Passività correnti da <i>leasing</i>	36.511	43.411
Debiti a breve ed altre passività correnti	22.867	26.367
Altre passività finanziarie correnti	6.307	11.133
Debiti per imposte correnti	66	40
<b>Passività correnti, escluse banche associate ad attività disponibili per la vendita</b>	<b>153.139</b>	<b>127.474</b>
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	2.886	-
<b>Totale passività correnti</b>	<b>156.025</b>	<b>127.474</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>956.685</b>	<b>1.032.590</b>

**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

3° trim. 2021	3° trim. 2020	US\$ migliaia	9 MESI 2021	9 MESI 2020
<b>(13.751)</b>	<b>(1.732)</b>	<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>(28.930)</b>	<b>15.406</b>
16.428	16.805	Ammortamenti	49.059	51.354
5.763	2.300	Svalutazione	5.763	6.286
(4)	19	Imposte correnti e differite	157	203
4.185	4.930	Costo netto dei <i>leasing</i> finanziari	13.101	15.072
2.250	3.564	Altri oneri (proventi) finanziari	8.738	15.045
538	583	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	1.611	(700)
-	70	Saldo su cessione di investimenti	2	70
(71)	322	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(76)	(65)
<b>15.338</b>	<b>24.839</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale</b>	<b>49.425</b>	<b>104.071</b>
267	708	Variazioni delle rimanenze	(1.591)	2.483
(1.813)	(381)	Variazioni dei crediti a breve	2.485	1.667
(1.131)	(6.217)	Variazioni dei debiti a breve	(3.628)	(11.238)
(41)	(43)	Imposte (pagate) ricevute	(184)	(506)
(4.183)	(4.935)	Deflussi netti per la quota di interessi dei <i>leasing</i> relativa all'IFRS 16	(13.100)	(15.072)
(2.599)	(2.534)	Interessi netti (pagati) ricevuti	(9.036)	(10.906)
<b>5.838</b>	<b>11.437</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>24.371</b>	<b>70.499</b>
(970)	(2.090)	Acquisto di immobilizzazioni	(5.154)	(9.118)
-	12.507	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	-	30.692
-	-	Afflussi differiti dalla vendita di immobilizzazioni	3.200	-
-	19	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	510
<b>(970)</b>	<b>10.436</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(1.954)</b>	<b>22.084</b>
*.	5	Aumento di capitale	*.	5
(17)	73	Altre variazioni del patrimonio netto	(31)	(354)
-	-	Acquisto di azioni proprie	(336)	-
-	-	Finanziamenti degli azionisti	-	(5.000)
658	1.426	Variazioni di altri crediti finanziari	1.769	2.256
-	-	Variazione netta di altri debiti finanziari	-	(2.700)
(6.996)	(17.627)	Rimborso finanziamenti bancari	(22.956)	(46.618)
-	9.956	Utilizzi di linee di credito	13.756	9.956
(8.717)	(9.053)	Rimborsi della quota capitale della passività del <i>leasing</i>	(35.509)	(28.002)
<b>(15.072)</b>	<b>(15.220)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(43.307)</b>	<b>(70.457)</b>
<b>(10.204)</b>	<b>6.653</b>	<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(20.890)</b>	<b>22.126</b>
34.608	32.990	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	45.294	17.517
<b>24.404</b>	<b>39.643</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>24.404</b>	<b>39.643</b>
42.045	59.339	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	42.045	59.339
(17.641)	(19.696)	Scoperti di conto a fine periodo	(17.641)	(19.696)

\* In seguito all'esercizio dei *warrant*, il 1° luglio 2021 ha avuto luogo un aumento di capitale pari a US\$ 157; tale importo è inferiore alla soglia di rendicontazione di US\$ 1 migliaia di DIS.

## **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 i lettori 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 tramite 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 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 la propria profittabilità 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 e di terzi. 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, 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 tramite 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 per riparazioni, interventi di bacino (*drydock*) ed ispezioni, programmate 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 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).