



D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.
RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE – PRIMO TRIMESTRE 2018

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.
Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
RCS B124790
Capitale sociale al 31 marzo 2018 US\$ 65.321.531,80

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	3
DATI DI SINTESI	4
RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE	5
STRUTTURA DEL GRUPPO	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP)	10
SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2018	12
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE	18
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	19
 GRUPPO D' AMICO INTERNATIONAL SHIPPING	
BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2018.....	22
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO	22
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO	22
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA	23
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO	24
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	25
NOTE	26

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente

Paolo d'Amico

Amministratore delegato

Marco Fiori

Amministratori

Cesare d'Amico

Massimo Castrogiovanni

Stas Andrzej Jozwiak

John Joseph Danilovich

Heinz Peter Barandun

Carlos Balestra di Mottola *Direttore finanziario*

SOCIETÀ DI REVISIONE

Moore-Stephens Audit S.A.

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2018	1° trim. 2017
Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)	66.320	66.566
Risultato operativo lordo / EBITDA	10.086	16.508
<i>margin sul TCE in %</i>	15,21%	24,80%
Risultato operativo / EBIT	833	7.285
<i>margin sul TCE in %</i>	1,26%	10,94%
Utile / (perdita) netto	(3.598)	1.832
<i>margin sul TCE in %</i>	(5,42)%	2,75%
Utile / (perdita) base per azione	US\$ (0,006)	US\$ 0,004
Flussi di cassa operativi	495	(1.396)
Investimenti lordi (CapEx)	(61.123)	(27.183)
	Al	Al
	31 marzo 2018	31 dicembre 2017
Totale attività	1.029.501	1.013.235
Indebitamento finanziario netto	526.241	510.285
Patrimonio netto	393.492	394.432

ALTRI DATI OPERATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2018	1° trim. 2017
Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	13.446	14.412
Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	55,1	53,3
- Di proprietà	30,1	31,0
- A noleggio	25,0	22,3
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	0,6%	3,7%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	31,7%	41,2%

¹ Rappresenta i ricavi giornalieri su base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot* e per navi impiegate con contratti *time charter* al netto delle commissioni. I calcoli non includono le navi noleggiate attraverso i *pool*. Si rimanda agli Indicatori alternativi di performance riportati di seguito nella presente relazione.

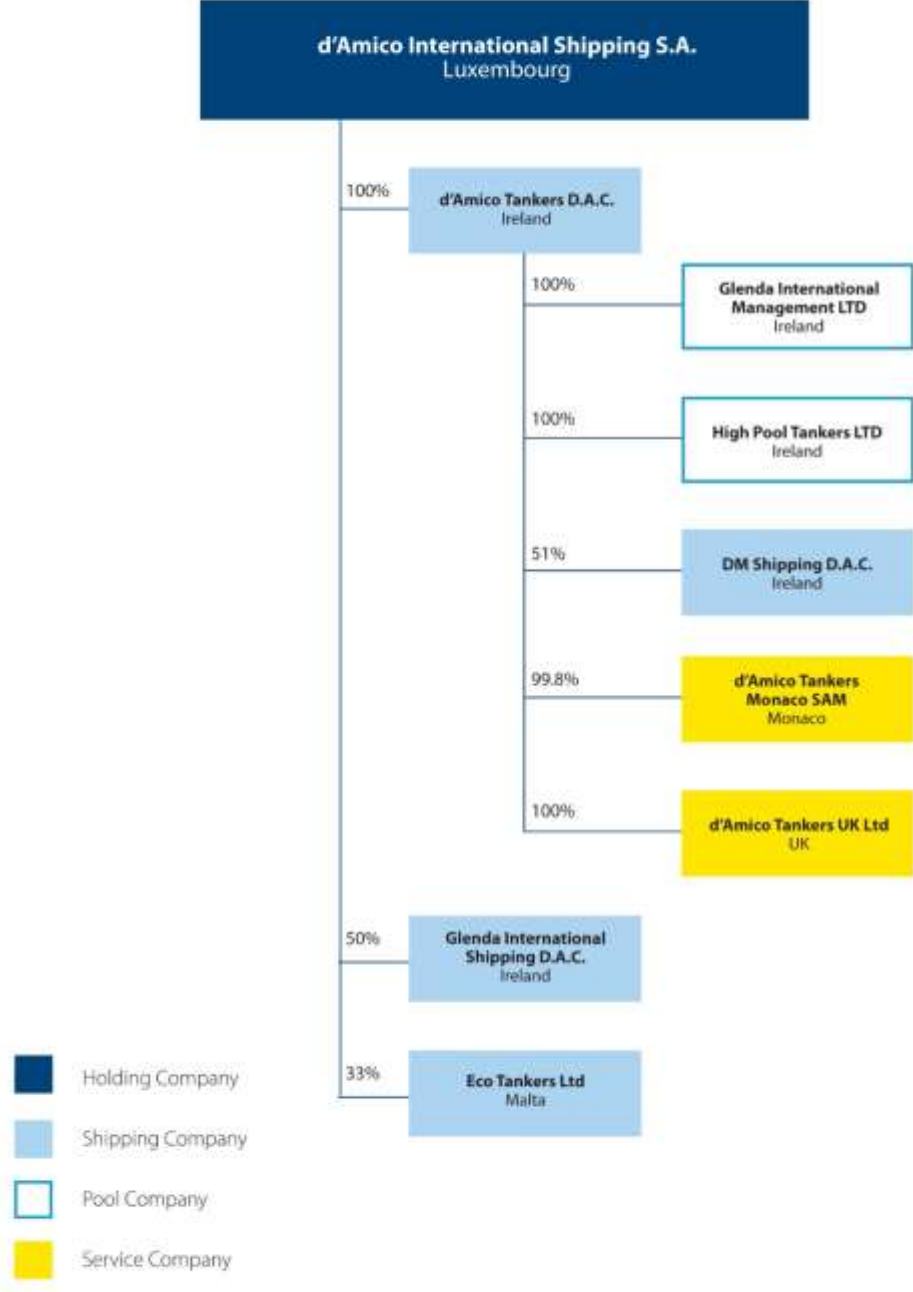
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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*.

RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE

STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping:



GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (Gruppo DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping) è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo, appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), una flotta con un'età media di circa 7,4 anni, rispetto a un'età media di settore di 10,5 anni (fonte: Clarksons). 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. Sono inoltre conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale) e MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 marzo 2018 il 68% delle navi della flotta di d'Amico International Shipping era classificato IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali prodotti.

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

DIS ritiene di possedere un solido marchio e una consolidata reputazione sul mercato internazionale grazie alla sua lunga storia, e che tale reputazione sia importante per mantenere e potenziare i rapporti di lungo periodo con i suoi partner e clienti esistenti, oltre che per instaurarne con i nuovi clienti. I partner e clienti del Gruppo apprezzano la trasparenza e l'affidabilità che lo caratterizzano e il modo in cui gestisce la sua attività fin dalla sua fondazione. Affidabilità, trasparenza e attenzione alla qualità sono i cardini delle attività svolte e sono essenziali per il successo del Gruppo DIS.

La qualità della flotta di DIS viene preservata attraverso programmi di manutenzione pianificata, imponendo il rispetto di rigorosi *standard* sulle navi di proprietà e, per quanto riguarda le navi prese a noleggio, collaborando con proprietari che garantiscono tali 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, ubicate nei principali centri marittimi di tutto il mondo, forniscono ai clienti di DIS accesso alla gamma completa dei servizi del Gruppo, promuovendone l'attività nella rispettiva area geografica. 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 marchio del Gruppo a livello mondiale. Inoltre, grazie ai diversi orari di apertura delle sedi ubicate in diversi fusi orari, DIS è in grado di monitorare continuamente le proprie attività e di assistere i suoi clienti 24 ore al giorno.

Flotta

Al 31 marzo 2018, il Gruppo DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 55,5 navi cisterna (31 marzo 2017: 53,8). Le navi cisterna del Gruppo DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 tonnellate (Dwt).

Dal 2012, DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, delle quali 5 ancora in costruzione alla fine del 2017. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alla recente legislazione ambientale. Possono pertanto soddisfare gli elevati *standard* richiesti dai clienti petroliferi del Gruppo, oltre ad 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; si tratta di un elemento di forza che costituisce 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* al fine di massimizzare gli utili e negoziare contratti vantaggiosi con i fornitori. Le tabelle seguenti riportano informazioni sulla flotta di DIS in uso al 31 marzo 2018.

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di	Costruttore, paese	Classe IMO
Flotta LR1				
Di proprietà				
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Flotta MR				
Di proprietà				
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	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
GLEND A Melissa ⁴	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl ⁵	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody ⁴	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie ⁵	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meredith ⁵	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Megan ⁴	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Scafo nudo con opzione d'acquisto e con obbligo d'acquisto				
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	IMO II/III
High Priority ⁶	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
Navi noleggate a lungo termine con opzione d'acquisto				
High Adventurer	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding,	IMO II/III
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding,	IMO II/III
Navi noleggate a lungo termine senza opzione d'acquisto				
Carina	47.962	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
High Efficiency ⁷	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Strength ⁷	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-

⁴ Navi di proprietà di GLEND A International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%) e noleggate a d'Amico Tankers d.a.c.

⁵ Navi di proprietà di GLEND A International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%)

⁶ Nave venduta da d'Amico Tankers d.a.c. nell'ottobre 2017 e ripresa a noleggio con contratto a scafo nudo per 5 anni

⁷ Nave di proprietà della *joint venture* DM Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e noleggate a d'Amico Tankers d.a.c.

High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe ⁸	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
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
Navi noleggiate a breve termine				
High Sun ⁹	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
Silver Express	44.935	2009	Onomichi, Giappone	-
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
High Current	46.590	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Beam	46.646	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
Freja Baltic	47.548	2008	Onimichi Dockyard,	-
Freja Hafnia	53.700	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-
Citrus Express	53.688	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-

Flotta *handysize*

Di proprietà

Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Guangzhou	38.877	2006	Canton, Cina	IMO II
Cielo di Milano	40.081	2003	Shina Shipbuilding Co., Corea	IMO II

Navi noleggiate a lungo termine senza opzione d'acquisto

SW Cap Ferrat I	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III
-----------------	--------	------	--------------------	------------

Navi noleggiate a breve termine

Port Stewart	38.877	2003	Canton, Cina	-
--------------	--------	------	--------------	---

Impiego della flotta e partnership

Al 31 marzo 2018, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 55,5 navi: 2 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 11,5 MR (navi a "Medio Raggio") e quattro navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre 32 MR e sei navi *handysize* sono attualmente impiegate sul mercato *spot*. Inoltre il Gruppo impiega una parte della propria flotta tramite *joint venture*.

GLENDIA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto al 50% con il Gruppo Glencore. La *joint venture* è proprietaria di sei navi MR costruite tra agosto 2009 e febbraio 2011. Glenda International Shipping in questo momento noleggia tre navi a d'Amico Tankers Limited e tre navi al Gruppo Glencore.

DM Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi. La *joint venture* possiede due navi MR costruite rispettivamente a luglio e ottobre 2009.

⁸ Ex High Presence venduta da d'Amico Tankers d.a.c nel febbraio 2018 e ripresa a noleggio con contratto *time charter* per 6 anni.

⁹ Nave di proprietà di Eco Tankers Limited, in cui DIS detiene una partecipazione del 33%

Eco Tankers Limited, una *joint venture* con Venice Shipping Logistics S.p.A., nella quale il Gruppo d'Amico International Shipping S.A. detiene una partecipazione del 33%. La *joint venture* possiede una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt) "*Eco design*" costruita presso Hyundai-Vinashin Shipyard Co., Ltd e consegnata a maggio 2014. La nave è attualmente noleggiata a d'Amico Tankers d.a.c. Il Gruppo d'Amico è responsabile della gestione commerciale, tecnica e amministrativa della nave.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico (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. Alla chiusura dell'esercizio il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà e a noleggio, di cui 55,5 fanno parte della flotta di DIS e operano nel mercato delle navi cisterna. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio conosciuto e di una consolidata reputazione sui mercati internazionali. Inoltre, può contare sulla competenza del Gruppo d'Amico, che fornisce a tutte le navi della d'Amico International Shipping supporto per i servizi di assistenza tecnica e per l'approvvigionamento di tutti i prodotti e i servizi relativi al controllo di qualità, alla sicurezza e alle esigenze tecniche, compresa la gestione degli equipaggi e delle polizze assicurative.

Il Gruppo d'Amico International Shipping opera tramite i propri uffici in Lussemburgo, Irlanda, Regno Unito, Monaco, Singapore e negli Stati Uniti. Al 31 marzo 2018 il Gruppo impiegava 726 dipendenti come personale marittimo e 37 dipendenti come personale di terra.

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Unitamente agli indicatori in gran parte direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il *management* di DIS utilizza regolarmente gli indicatori alternativi di *performance* che forniscono utili informazioni aggiuntive per gli utilizzatori del bilancio, indicando la *performance* dell'impresa nel corso del periodo e colmando le lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono ulteriori indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la *performance* aziendale passata e futura, la situazione finanziaria o i flussi di cassa, con rispetto agli 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. Nella sezione seguente sono riportate le definizioni date dal Gruppo agli IAP utilizzati:

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

Ricavi base time charter

Costituiscono 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 *spot*, noleggi a viaggio o Contratti di nolo (si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari). Come indicato nel Conto economico del bilancio, corrispondono alla differenza tra ricavi (di viaggio) e i costi diretti di viaggio.

EBITDA e margine di EBITDA

Il risultato operativo lordo / EBITDA è definito come risultato del periodo al lordo dell'impatto delle imposte, degli interessi, della quota di competenza del Gruppo dei risultati di *joint venture* e imprese collegate e degli ammortamenti. Equivale all'utile operativo lordo, che indica i ricavi di vendita del Gruppo al netto del costo dei servizi (di trasporto) prestati. Il margine di EBITDA è definito come l'EBITDA diviso per i ricavi base *time charter* (come descritti sopra). DIS ritiene che l'EBITDA e il margine di EBITDA siano utili indicatori aggiuntivi che gli investitori possono utilizzare per valutare i risultati operativi del Gruppo.

EBIT e margine di EBIT

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

Investimenti lordi (CapEx)

Indica la spesa in conto capitale lorda, ossia la spesa per l'acquisto di immobilizzazioni nonché le spese capitalizzate in conseguenza delle manutenzioni intermedie o speciali sulle nostre navi, o degli investimenti per il miglioramento delle navi di DIS, come indicato alla voce Acquisto di immobilizzazioni dei Flussi di cassa da attività di investimento; fornisce un'indicazione della pianificazione strategica (espansione) del Gruppo (settore ad elevata intensità di capitale).

Indebitamento netto

Comprende i finanziamenti bancari e altre passività finanziarie, al netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e delle attività finanziarie liquide o degli investimenti a breve termine disponibili per far fronte a tali voci di debito. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia rilevante per gli investitori in quanto indicatore della situazione debitoria complessiva di una società, qualificando il livello assoluto di finanziamento esterno dell'impresa. La relativa tabella nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione riconcilia il debito netto con le voci di stato patrimoniale pertinenti.

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 della disponibilità di una nave a produrre utili 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 trascorsi in riparazione, interventi di bacino (*drydock*) e ispezioni, programmati o meno. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base *time charter* tra i diversi periodi (si veda la sezione Ricavi nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

Ricavi base time charter giornalieri

È un indicatore dei ricavi giornalieri medi di una nave durante un viaggio. 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 e i valori di riferimento del mercato (si vedano i Dati di sintesi).

Numero medio di navi

Il numero medio di navi in un periodo è pari alla somma tra i raffinati 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 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 7). Un noleggio a scafo nudo è noto anche come *demise charter* o *time charter* con *demise*.

Noleggio

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

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

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

Proprietario conduttore

La società che gestisce una nave controllandola attraverso un contratto *time charter* o un noleggio a scafo nudo.

Contratti a tariffa fissa

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

Noleggio spot o noleggio giornaliero a viaggio

È un tipo di contratto mediante il quale a un proprietario o a un proprietario conduttore di nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene corrisposto il nolo in base allo spostamento di merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il noleggiatore corrisponde al proprietario della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il

corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario conduttore è responsabile di sostenere sia le spese operative della nave che le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico.

Time charter

È un tipo di contratto mediante il quale al proprietario o al proprietario conduttore della nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo specificato (solitamente un contratto a tariffa fissa). Con questo tipo di contratto il noleggiatore è responsabile del pagamento delle spese di viaggio e dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la sua nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2018

Le tariffe delle navi cisterna sono state deboli nel primo trimestre del 2018, benché siano state decisamente più elevate rispetto agli ultimi nove mesi del 2017.

La crescita della flotta si è considerevolmente rallentata fino ad un tasso pressoché nullo durante il primo trimestre del 2018. Nel dettaglio, nei primi tre mesi dell'anno 2018 sono state consegnate 15 navi di tipo MR e 6 navi di tipo LR1, mentre 14 navi di tipo MR e due di tipo LR1 sono state vendute per la demolizione.

Nonostante la pianificazione delle attività di manutenzione, le raffinerie statunitensi hanno continuato a lavorare a livelli stagionali da record, esportando una media di 5 milioni di barili al giorno durante il primo trimestre di quest'anno, per rifornire il Messico ed il resto dell'America latina. Il maltempo nel bacino dell'Atlantico durante i mesi di gennaio e febbraio, congiuntamente all'aumento della domanda nell'Africa occidentale, hanno contribuito all'utilizzo della flotta, ma non sono riusciti a stimolare il mercato in modo significativo. I mercati asiatici sono stati relativamente stabili nella prima parte del trimestre, ma si sono indeboliti nel mese di marzo. Secondo dati della Joint Organisations Data Initiative, nel mese di gennaio il totale delle esportazioni di raffinati dell'Arabia Saudita hanno registrato il loro aumento mensile più consistente fino ad oggi (+406.000 barili al giorno su base mensile), toccando il record storico di 1,91 milioni di barili al giorno. Nel mese di gennaio le esportazioni di diesel e benzina dall'Arabia Saudita hanno raggiunto un picco, mentre le spedizioni di nafta e cherosene sono rimaste al di sopra delle medie dello scorso anno.

Il volume di produzione globale delle raffinerie ha raggiunto valori da record nel quarto trimestre 2017, per rallentare successivamente di 400.000 barili al giorno nel primo trimestre del 2018; tale calo è riconducibile principalmente alla recente attività di manutenzione negli Stati Uniti, seguiti dal Medio Oriente e dall'Asia. La capacità produttiva dovrebbe migliorare nei mesi di aprile e maggio, con l'aumento della domanda stagionale e la necessità di ripristinare le scorte.

La tariffa *time-charter* annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot* per i successivi 12 mesi. Poiché i mercati non hanno mostrato segni evidenti di miglioramento nel primo trimestre, le tariffe sono rimaste invariate a US\$ 13.500 al giorno.

DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (3,6) milioni nel primo trimestre 2018 rispetto all'utile netto di US\$ 1,8 milioni registrato nello stesso periodo dello scorso esercizio. Il primo trimestre del 2017 aveva beneficiato di US\$ 2,7 milioni di "utile dalla vendita di navi" generato dalla vendita di due navi, nonché di "costi per noleggi passivi" inferiori.

In termini di risultato *spot*, nel **primo trimestre del 2018 DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 12.726**, sostanzialmente in linea con il livello del primo trimestre del 2017 (US\$ 13.363 al giorno, inferiore del 4,8%), ma in sostanziale miglioramento rispetto agli ultimi tre trimestri dell'esercizio precedente.

Nel contempo, il 31,7% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2018 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.001, (primo trimestre 2017: copertura del 41,2% a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.908). Tale livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e liquidità. La tariffa giornaliera media complessiva di DIS (che include sia i

contratti *spot* che i contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 13.446 nel primo trimestre 2018 rispetto a US\$ 14.412 raggiunti l'anno precedente.

Nei primi tre mesi dell'anno DIS ha effettuato "investimenti" per US\$ 61,1 milioni. Questo valore è associato principalmente al programma di costruzione di nuove navi di DIS ed include l'acquisto di una nave in *leasing* per un totale di US\$ 28 milioni nel periodo, in seguito a un contratto di vendita e noleggio a scafo nudo sottoscritto alla fine del 2017, che ha generato una disponibilità di cassa netta pari a US\$ 13,7 milioni nel periodo. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"**¹⁰ (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui diciotto¹ sono già state consegnate alla fine del primo trimestre 2018. L'investimento complessivo previsto è di circa **US\$ 755,0 milioni** ed è in linea con la strategia del Gruppo volta a modernizzare la propria flotta con navi *eco design* di nuova costruzione. Inoltre, DIS ha già fissato la maggior parte di queste navi attraverso contratti di nolo a lungo termine a tariffe remunerative, con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante società di raffinazione.

Risultati operativi

US\$ migliaia	1° trim. 2018	1° trim. 2017
Ricavi	103.509	91.938
Costi diretti di viaggio	(37.189)	(25.372)
Ricavi base <i>time charter</i>	66.320	66.566
Costi per noleggi passivi	(31.963)	(28.928)
Altri costi operativi diretti	(20.549)	(19.905)
Costi generali e amministrativi	(3.960)	(3.902)
Utile dalla vendita di navi	238	2.677
Risultato operativo lordo/ EBITDA	10.086	16.508
Ammortamenti	(9.253)	(9.223)
Risultato operativo / EBIT	833	7.285
Proventi finanziari netti	3.099	1.513
Oneri finanziari netti	(7.331)	(6.870)
Quota di utile delle collegate	2	81
Utile / (perdita) ante imposte	(3.397)	2.009
Imposte sul reddito	(201)	(177)
Utile / (perdita) netto	(3.598)	1.832

I **ricavi** sono stati di US\$ 103,5 milioni nel primo trimestre 2018 rispetto a US\$ 91,9 milioni nel primo trimestre 2017. L'aumento dei ricavi lordi rispetto all'anno precedente è attribuibile principalmente alla maggiore esposizione al mercato *spot* nel 2018 e al maggior numero di navi gestite in media da DIS nel primo trimestre dell'anno (primo trimestre 2018: 55,1 vs. primo trimestre 2017: 53,5). Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo trimestre 2018 (0,6%) è stata notevolmente inferiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (3,7%) 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*, ammontavano a US\$ 37,2 milioni nel primo trimestre 2018 rispetto a US\$ 25,4 milioni nello stesso trimestre dell'anno precedente.

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 66,3 milioni nel primo trimestre 2018, sostanzialmente in linea con lo

¹⁰ È inclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in *joint venture* con Venice Shipping and Logistics S.p.A.).

stesso trimestre dell'anno precedente (US\$ 66,6 milioni). In particolare, DIS ha registrato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 12.726 nel primo trimestre 2018** rispetto a **US\$ 13.363** nello stesso trimestre dell'anno precedente. Il risultato *spot* di DIS nel primo trimestre 2018 rappresenta un miglioramento di circa US\$ 1.000 al giorno rispetto alla media dei tre trimestri precedenti.

In linea con la strategia di DIS, nel primo trimestre 2018 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta elevata, corrispondendo a **31,7%** dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2017: 41,2%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.001** (primo trimestre 2017: US\$ 15.908). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)** sono stati di **US\$ 13.446 nel primo trimestre 2018** rispetto a **US\$ 14.412 nel primo trimestre 2017**.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2017					2018
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.
Spot	13.363	11.763	11.960	11.299	12.026	12.726
Fissa	15.908	15.078	15.681	15.003	15.433	15.001
Media	14.412	12.851	12.977	12.459	13.150	13.446

I **costi per noleggi passivi** derivano dal noleggio di navi di terzi e nel primo trimestre 2018 sono stati di US\$ 32,0 milioni (US\$ 28,9 milioni nel primo trimestre 2017). Nel primo trimestre 2018 DIS ha gestito un numero di navi prese a noleggio superiore (primo trimestre 2018: 25,0 vs. primo trimestre 2017: 22,3) ma ad un costo giornaliero medio inferiore rispetto allo stesso trimestre dell'esercizio precedente.

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche e lubrificanti inerenti alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. Tali costi sono stati pari a US\$ 20,5 milioni nel primo trimestre 2018 (US\$ 19,9 milioni nel primo trimestre 2017). 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 e 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 2018 sono stati di US\$ 4,0 milioni, sostanzialmente in linea con gli US\$ 3,9 milioni registrati nello stesso periodo dell'anno precedente. Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi agli uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Utile dalla vendita di navi. Nel primo trimestre 2018, DIS ha venduto la M/T High Presence (una nave MR costruita nel 2005) e ha venduto e ripreso in *leasing* la M/T High Freedom (una nave MR costruita nel 2014). Tali operazioni hanno generato una plusvalenza netta totale di US\$ 0,2. Nel primo trimestre 2017 DIS ha venduto la M/T High Endurance e la M/T High Endeavour (due navi MR costruite nel 2004), generando una plusvalenza netta totale di US\$ 2,7 milioni.

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di **US\$ 10,1 milioni nel primo trimestre 2018** rispetto a US\$ 16,5 milioni nel primo trimestre 2017. Il calo rispetto all'esercizio precedente è dovuto principalmente ai minori ricavi base "*time charter*" giornalieri e agli "*utili dalla vendita di navi*" inferiori conseguiti nel primo trimestre 2018. Il **marginale di EBITDA di DIS si è attestato al 15,1% nel primo trimestre 2018** rispetto al 24,8% nel primo trimestre 2017.

Gli **ammortamenti e svalutazioni** sono stati di US\$ 9,3 milioni nel primo trimestre 2018 (US\$ 9,2 milioni nel primo trimestre 2017).

Il **risultato operativo (EBIT)** per i primi tre mesi del 2018 è stato positivo per US\$ 0,8 milioni, rispetto ad un risultato operativo di US\$ 7,3 milioni registrato nello stesso periodo dello scorso esercizio.

I **proventi finanziari netti** sono stati pari a US\$ 3,1 milioni nel primo trimestre 2018 rispetto a US\$ 1,5 milioni del primo trimestre 2017. L'importo del 2018 comprende US\$ 0,1 milioni di interessi bancari attivi realizzati (fondi detenuti presso istituti finanziari in depositi e conti corrente) nonché interessi percepiti sul finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping, US\$ 1,2 milioni di differenze di cambio positive (principalmente sul cambio USD/JPY) e US\$ 1,8 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS. La variazione rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio è dovuta a una maggiore differenza cambio positiva sul tasso USD/JPY registrato nel 2018 e a un maggiore utile non realizzato sui contratti di *swap* su tassi di interesse.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ 7,3 milioni nel primo trimestre 2018 rispetto a US\$ 6,9 milioni del primo trimestre 2017. Tale importo comprende gli interessi passivi dovuti sulle linee di credito di DIS e sui leasing finanziari, le spese effettive sugli *swap* su tassi di interesse e l'ammortamento delle commissioni finanziarie.

DIS ha registrato una **perdita ante imposte** di US\$ (3,4) milioni nel primo trimestre 2018 (utile di US\$ 2,0 milioni nel terzo trimestre 2017).

Le **imposte sul reddito** ammontavano a US\$ 0,2 milioni nel primo trimestre 2018, in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente.

Il **risultato netto** per il **primo trimestre 2018** è stato di **US\$ (3,6) milioni** rispetto ad un utile netto di US\$ 1,8 milioni nel primo trimestre 2017.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

<i>(US\$ migliaia)</i>	AI 31 marzo 2018	AI 31 dicembre 2017
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	850.222	823.752
Attività correnti	179.279	189.483
Totale attività	1.029.501	1.013.235
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	393.574	394.432
Passività non correnti	452.961	426.157
Passività correnti	182.966	192.646
Totale passività e patrimonio netto	1.029.501	1.013.235

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, e comprendono la quota relativa alle nuove navi in costruzione. Il saldo alla fine del primo trimestre 2018 è superiore rispetto all'esercizio precedente, dovuto soprattutto alle rate pagate al cantiere per il programma di costruzione di nuove navi durante il trimestre (incluse le ultime rate dovute in relazione alla consegna di una nave di nuova costruzione nel primo trimestre 2018). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 marzo 2018 era di US\$ 775,9 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo trimestre 2018 sono stati di US\$ 61,1 milioni (US\$ 27,2 milioni nel primo trimestre 2017). Questo importo per il 2018 comprende principalmente le rate pagate per le nuove navi attualmente in costruzione presso i cantieri Hyundai Mipo e l'acquisto della M/T High Freedom per US\$ 28 milioni, previsto in un'operazione di vendita e *lease-back*.

Le **attività correnti** al 31 marzo 2018 ammontavano a US\$ 179,3 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali a breve per importi rispettivamente pari a US\$ 15,8 milioni e US\$ 66,8 milioni), le attività correnti comprendono disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$ 32,0 milioni e attività disponibili per la vendita per US\$ 64,0 milioni, che comprendono il valore contabile di 3 navi *handysize* (M/T Cielo di Hanoi, M/T Cielo di Salerno e M/T Cielo di Milano).

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 453 milioni al 31 marzo 2018 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione) congiuntamente a US\$ 88,8 milioni in passività per *leasing* finanziari.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche e altri finanziatori (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione), sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 47,6 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 4,5 milioni per passività in relazione al *leasing* finanziario e US\$ 11,1 milioni per altre passività finanziarie correnti. Il saldo totale della voce Passività correnti include inoltre US\$ 48,7 milioni di debito sulle tre navi classificate come “Attività disponibili per la vendita”.

Il saldo del **patrimonio netto** al 31 marzo 2018 era di US\$ 393,6 milioni (US\$ 394,4 milioni al 31 dicembre 2017). La variazione rispetto all’anno precedente è dovuta principalmente al risultato netto generato nell’anno in corso e alla valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari.

Indebitamento netto

L’**indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2018** ammontava a **US\$ 526,2 milioni** rispetto a US\$ 510,2 milioni alla fine del 2017. Il rapporto tra indebitamento netto/valore di mercato della flotta era pari a 67,8% al 31 marzo 2018 rispetto al 66,6% al 31 dicembre 2017.

US\$ migliaia	AI	AI
	31 marzo 2018	31 dicembre 2017
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	32.032	29.694
Attività finanziarie correnti	682	344
Totale attività finanziarie correnti	32.714	30.038
Debiti verso banche e altri finanziatori – correnti	119.784	128.488
Prestito degli azionisti	-	-
Passività per <i>leasing</i> finanziari	4.513	3.267
Altre passività finanziarie correnti – terzi	11.060	10.043
Totale passività finanziarie correnti	135.357	141.798
Indebitamento finanziario netto corrente	102.643	111.760
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	6.429	5.947
Altre attività finanziarie non correnti - parte correlata DMS	22.934	21.685
Totale attività finanziarie non correnti	29.363	27.632
Debiti verso banche – non correnti	360.427	357.544
Passività per <i>leasing</i> finanziari	88.846	63.144
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	3.688	5.469
Totale passività finanziarie non correnti	452.961	426.157
Indebitamento finanziario netto non corrente	423.598	398.525
Indebitamento finanziario netto	526.241	510.285

Alla fine del primo trimestre 2018 la voce *Totale attività finanziarie correnti* (composta da *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* e da alcuni crediti finanziari a breve termine) era pari a US\$ 32,7 milioni.

Nella voce *Totale attività finanziarie non correnti* figura principalmente il prestito di DIS (attraverso d’Amico Tankers d.a.c.) in qualità di azionista a DM Shipping d.a.c., una *joint venture* al 51% - 49% con il Gruppo Mitsubishi. La Società è proprietaria di due navi MR, costruite e consegnate rispettivamente a luglio e ottobre 2009.

L’indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 marzo 2018 ammontava a US\$ 480,2 milioni, comprensivo di US\$ 119,8 milioni con scadenza entro un anno (inclusi anche US\$ 49,4 milioni di debito sulle 3 navi classificate come “attività disponibili per la vendita”). Fatte salve alcune linee di credito a breve termine,

l'indebitamento di DIS al 31 marzo 2018 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\$ 250 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, Credit Industriel et Commercial, DnB), per rifinanziare otto navi esistenti e fornire un finanziamento per sei navi di nuova costruzione, per un debito di US\$ 122,2 milioni; (ii) finanziamento a medio termine di Intesa per un debito di US\$ 30,0 milioni; (iii) finanziamento settennale concesso da Crédit Agricole-CIB e DnB NOR Bank per finanziare due navi MR costruite e consegnate nel 2012 per un debito totale di US\$ 27,8 milioni; (iv) finanziamento a 6 anni concesso da Danish Ship Finance per una nave MR costruita e consegnata a gennaio 2016, per un debito di US\$ 17,3 milioni; (v) finanziamento settennale concesso da Danish Ship Finance per finanziare due navi MR costruite nel 2014 e nel 2015 per un debito totale di US\$ 15,6 milioni; (vi) finanziamento quinquennale concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014 per un debito totale di US\$ 17,3 milioni; (vii) finanziamento a 6 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014 per un debito totale di US\$ 16,4 milioni; (viii) finanziamento settennale concesso da IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e nel 2016 per un debito totale di US\$ 39,8 milioni; (ix) finanziamento a 6 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare una nave MR costruita nel 2015 per un debito totale di US\$ 19,1 milioni; (x) finanziamento quadriennale concesso da Crédit Agricole CIB per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2006 e acquistata nel 2015 per un debito totale di US\$ 7,5 milioni; (xi) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare due navi LR1 (una consegnata nel novembre 2017 e l'altra in costruzione presso i cantieri Hyundai-Mipo e prevista in consegna nel 2018), per un debito di US\$ 37,4 milioni; (xii) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi *handysize* consegnate rispettivamente a luglio e a ottobre 2016 e una nave MR consegnata nel gennaio 2017, per un debito di US\$ 66,2 milioni; (xiii) finanziamento a 12 mesi concesso da ING per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2003 e acquistata a luglio 2016 per un debito totale di US\$ 5,9 milioni. In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 44,1 milioni concesso alla *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. dal Credit Suisse e Cross Ocean AGG Compan per le sei navi consegnate tra il 2009 e il 2011.

Passività per leasing finanziari comprende i *leasing* finanziari per M/T High Fidelity, M/T High Discovery, M/T High Priority e M/T High Freedom, che sono state vendute e riprese in *leasing* durante l'esercizio.

La voce *Altre passività finanziarie non correnti* include il *fair value* negativo degli strumenti derivati di copertura (contratti di *swap* su tassi di interesse), risonci passivi e commissioni finanziarie.

Flussi di cassa

I flussi di cassa netti di DIS per il primo trimestre 2018 sono stati positivi per US\$ 2,0 milioni rispetto al risultato negativo per US\$ (1,7) milioni del primo trimestre 2018. Nel corso dell'esercizio gli investimenti lordi pari a US\$ 61,1 milioni sono stati parzialmente compensati da US\$ 41,1 milioni di ricavi da vendite e US\$ 21,4 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie.

US\$ migliaia	1° trim. 2018	1° trim. 2017
Flussi di cassa da attività operative	495	(1.396)
Flussi di cassa da attività di investimento	(19.906)	(22)
Flussi di cassa da attività finanziarie	21.386	(273)
Variazioni della liquidità	1.975	(1.691)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	17.669	20.164
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	32.032	29.822
Scoperti di conto a fine periodo	(12.388)	(11.349)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	19.644	18.473

I **flussi di cassa operativi** sono stati positivi per US\$ 0,5 milioni nel primo trimestre 2018 (negativi per US\$ (1,4) milioni nel primo trimestre 2017). Il miglioramento del risultato per il primo trimestre 2018 è attribuibile principalmente a una riduzione del capitale circolante.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi per US\$ (19,9) milioni nel primo trimestre 2018 (prossimi allo zero nel primo trimestre 2017). L'importo per il 2018 comprende US\$ 61,1 milioni di spese in conto capitale legate alle rate relative alle nuove navi in costruzione presso Hyundai-Mipo, nonché i costi di bacino e l'acquisto di un diritto di utilizzo di una nave in *leasing* per US\$ 28,0 milioni (M/T High Freedom). I flussi di cassa netti da attività di investimento includono US\$ 41,1 milioni di ricavi dalla vendita di immobilizzazioni in relazione alla vendita delle navi M/T High Presence e M/T High Freedom nel primo trimestre 2018.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati positivi per US\$ 21,4 milioni nel primo trimestre 2018. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ (31,8) milioni di ammortamento del debito; (ii) US\$ 24,8 milioni di utilizzo delle linee di credito; (iii) US\$ 26,9 milioni di avvio ed ammortamento dei *leasing* finanziari; (iv) variazione di US\$ 1,4 milioni nei debiti finanziari.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel primo trimestre 2018 sono stati:

d'Amico Tankers d.a.c.:

- **Flotta in “noleggio passivo”:** nel mese di gennaio 2018, il contratto per la M/T Carina, una nave MR costruita nel 2010 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2013, è stato esteso per altri due anni a partire da maggio 2018 ad una tariffa contenuta.

Nel mese di gennaio 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Said, una nave MR costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers d.a.c. e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di febbraio 2018, il contratto relativo alla M/T SW Cap Ferrat I, nave MR costruita nel 2002 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2015, per il quale la scadenza è fissata a dicembre 2018, è stato esteso per un altro anno ad una tariffa ridotta.

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di gennaio 2018 è scaduto un contratto *time charter* triennale tra d'Amico Tankers d.a.c. ed un'importante compagnia petrolifera, pertanto la nave è impiegata al momento sul mercato *spot*.

Nel mese di febbraio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha “fissato” una delle sue navi MR di tipo “Eco” con un'importante compagnia petrolifera, attraverso un contratto di tipo *time charter* di 1 anno ad una tariffa profittevole.

Nel mese di marzo 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso un contratto *time charter* di 6 mesi con una società leader nel commercio di materie prime, su una delle sue navi LR1, per un periodo di 9 mesi con opzione per il noleggiatore di ulteriori 6 mesi.

Nel mese di marzo 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso i contratti *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su tre navi MR. Il primo di questi contratti è stato esteso per 28 mesi ad un nolo profittevole, con opzione per ulteriori 8 mesi; il secondo è stato esteso per 12 mesi ad un nolo profittevole, con opzione per il noleggiatore altri 12 mesi; il terzo è stato esteso per 32 mesi ad un nolo profittevole per il noleggiatore con opzione per altri 6 mesi.

- **Flotta in costruzione:** Nel mese di gennaio 2018, la M/T Cielo di Rotterdam, una nuova nave cisterna LR1 di tipo “Eco” costruita dalla società sudcoreana Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il loro cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

Nel gennaio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud di ricevere la consegna delle rimanenti navi LR1 in costruzione, secondo la tempistica approssimativa: una nave a gennaio 2018, 2 navi a luglio 2018 e le ultime 2 navi a gennaio 2019.

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

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

	Al 31 marzo 2018				Al 3 maggio 2018			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	2,0	16,0	8,0	26,0	2,0	16,0	8,0	26,0
Noleggio a scafo nudo*	0,0	4,0	0,0	4,0	0,0	4,0	0,0	4,0
Nolo a lungo termine	0,0	11,5	1,0	12,5	0,0	11,5	1,0	12,5
Nolo a breve termine	0,0	12,0	1,0	13,0	0,0	12,0	0,0	12,0
Totale	2,0	43,5	10,0	55,5	2,0	43,5	9,0	54,5

* con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile della gestione

Nel "Global Economic Outlook", il Fondo monetario internazionale (FMI) ha rivisto al rialzo di 0,2 punti percentuali le previsioni di crescita globale per il 2018 e per il 2019, che si attestano ora al 3,9%. L'AIE prevede una rapida espansione economica, che a sua volta sosterrà una robusta crescita della domanda di petrolio, di circa 1,2 milioni di barili al giorno all'anno, durante i prossimi cinque anni.

Ad oggi, si prevede che la domanda per navi cisterna continui a crescere allo stesso ritmo durante il resto dell'anno. Clarksons stima una crescita della domanda del 3,4% nel 2018, che dovrebbe essere sostenuta dall'aumento delle esportazioni da diverse aree, in particolare dagli Stati Uniti, dal Medio Oriente e dall'Estremo Oriente, in particolare da Cina ed India, in seguito all'entrata in esercizio di nuove raffinerie in queste regioni. L'AIE prevede che l'espansione della capacità di raffinazione si assesti a 1,2 milioni di barili al giorno nel 2018, concentrata principalmente in Asia ed in Medio Oriente. Anche le importazioni di raffinati provenienti dall'Asia dovrebbero registrare una crescita solida, sia sulle rotte intra regionali che in quelle intraregionali. Contestualmente, si prevede un'ulteriore espansione delle importazioni di raffinati dal Sudamerica.

Si attende, inoltre, un rallentamento della crescita della flotta attribuibile a cambiamenti normativi, alla riduzione delle disponibilità finanziarie proprie e fornite dagli istituti di credito, così come all'aumento dei costi di costruzione nei cantieri navali ed alla razionalizzazione della capacità di costruzione di nuove navi.

Si prevede che la combinazione del rallentamento della crescita della flotta e la forte espansione della domanda per le navi cisterna conducano ad un miglioramento dei noli e del valore stesso delle navi.

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli con cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) l'offerta globale di petrolio, (ii) il prezzo del greggio e i margini delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati e (iv) 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

- Secondo l'AIE, durante i prossimi cinque anni la crescita economica sosterrà un aumento annuale della domanda di 1,2 milioni di barili al giorno. Entro il 2023 la domanda petrolifera raggiungerà 104,7 milioni di barili al giorno, per un aumento di 6,9 milioni di barili al giorno rispetto al 2018;

- L'Asia ed il Pacifico saranno di gran lunga le regioni dalla crescita più rapida, contribuendo all'aumento totale della domanda per 4,2 milioni di barili al giorno, e vedranno tale crescita rallentare in Cina ed aumentare in India. Nello stesso periodo si prevede che il Medio Oriente contribuisca all'aumento della domanda per 1,1 milioni di barili al giorno mentre l'Africa e le Americhe dovrebbero espandersi rispettivamente di 0,7 e 0,5 milioni di barili al giorno. La domanda petrolifera europea, allo stesso tempo, dovrebbe tornare al suo andamento in diminuzione a lungo termine, segnando una contrazione di 0,2 milioni di barili al giorno;
- Secondo le previsioni, la crescita delle importazioni di raffinati dell'America Latina continuerà ad essere sostenuta dall'inibizione della produzione delle raffinerie in diversi paesi della regione, riconducibile a diversi problemi operativi e di manutenzione, che hanno condotto ad un calo della produzione delle raffinerie latino-americane di 1,2 milioni di barili al giorno dal 2014. La continua carenza di investimenti nel settore della raffinazione in paesi come il Messico ed il Brasile favorirà prevedibilmente le importazioni di raffinati; al contempo si prevede che le importazioni di raffinati nel Nordamerica registrino un calo del 3% nel 2018, dovuto in gran parte alla persistente solidità ed espansione del settore della raffinazione statunitense;
- Nel corso dei prossimi cinque anni, i settori dei trasporti e petrolchimico saranno responsabili della maggior parte della crescita prevista, rispettivamente per poco meno della metà e poco più di un terzo;
- L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha sancito che dal 2020 le navi dovranno utilizzare combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% al di fuori delle Aree di controllo delle emissioni, in calo rispetto all'attuale *standard* del 3,5%. Tale modifica normativa comporterà probabilmente un'impennata della domanda di gasolio e di distillati a bassissimo contenuto di zolfo. Poiché questi combustibili non sono disponibili in quantità sufficienti in molte regioni, dovranno essere importati, dando luogo ad un sostegno strutturale della domanda di navi cisterna;
- Secondo Clarksons, il volume totale di raffinati commercializzati e trasportati via mare è aumentato ad un tasso medio di crescita annua del 4,1% dal 2000, favorito dall'espansione dell'attività di raffinazione e dei volumi prodotti. Nel 2018 la domanda di Tpl (Dwt) delle navi cisterna dovrebbe aumentare del 3,4%, con un'espansione del commercio di raffinati prevista su diverse rotte commerciali, in parte dovuta alla solida crescita prevista per la domanda petrolifera non OPEC. Oltre ad aumentare la domanda di prodotti petroliferi, l'incremento della capacità di raffinazione in paesi chiave come gli Stati Uniti e la Cina dovrebbe sostenere la crescita del commercio di prodotti petroliferi, in particolare sulle rotte in partenza dalla Costa del Golfo degli Stati Uniti ed interne all'Asia.
- I commerci marittimi prosperano in presenza di discrepanze – nel settore dei raffinati, queste potrebbero riscontrarsi in qualsiasi paese a causa delle differenze tra le tipologie di prodotti prodotte e richieste, le tipologie e la qualità dei raffinati prodotti dalle raffinerie, e i margini raggiunti dalle raffinerie a causa dei diversi prezzi del greggio utilizzato, dell'energia consumata e della sofisticatezza tecnologica. La mappa mondiale delle raffinerie è in costante evoluzione, causando squilibri dell'offerta di raffinati tra le regioni. Con l'aumento di queste discrepanze, la domanda di navi cisterna aumenterà.

Offerta di navi cisterna

- Secondo Clarksons, nel 2018 saranno consegnate 74 navi cisterna MR che, unitamente ai ritiri previsti, condurrebbe ad una modesta crescita dell'offerta del 2,5%. Nel 2018 è prevista la consegna di 13 navi LR con un pronostico di crescita delle demolizioni nel segmento pari al 2,7% circa;
- A fine marzo 2018 sono state consegnate 15 navi MR e 6 LR1; nello stesso periodo sono state vendute per la demolizione 14 navi MR e 2 di tipo LR;
- Ritardi, cancellazioni e modifiche degli ordini hanno ridotto le consegne del 33% nel 2016 ed in media del 30% nei cinque anni precedenti;
- Mediamente le navi cisterna MR vengono demolite dopo circa 24 anni. Secondo Clarksons esistono circa 103 navi con età superiore ai vent'anni, vale a dire il 5% della flotta esistente;
- Le demolizioni hanno accelerato durante tutto il corso del 2017 fino ad oggi, con un numero di navi rimosse dalla flotta equivalenti al 53% di quante demolite durante tutto il corso del 2017;
- I cantieri stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti stanno causando una riduzione della loro capacità globale;
- Ci si attende che i cambiamenti normativi riducano la crescita della flotta nel breve termine. In particolare:
 - L'obbligo sancito dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) che prescrive per le navi, a partire dal 2020, l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5%, potrebbe causare il ritiro dal commercio di navi di età superiore e meno efficienti man mano

-
- che queste diventano meno competitive e sono obbligate a bruciare combustibili a basso contenuto di zolfo più costosi;
- Il requisito obbligatorio di installare il sistema di trattamento dell'acqua di zavorra al primo intervento di bacino certificato, dopo il mese di settembre 2019, dovrebbe indurre alla demolizione delle vecchie navi, che avrebbero un minore tempo per ammortizzare tale costo;
 - I ritardi nei porti e la crescente lunghezza dei viaggi hanno costituito un importante fattore nel commercio di navi cisterna e stanno riducendo di fatto la pronta offerta di tonnellaggio.

GRUPPO D' AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2018

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2018	1° trim. 2017
Ricavi	103.509	91.938
Costi diretti di viaggio	(37.189)	(25.372)
Ricavi base time charter	66.320	66.566
Costi per noleggi passivi	(31.963)	(28.928)
Altri costi operativi diretti	(20.549)	(19.905)
Costi generali e amministrativi	(3.960)	(3.902)
Utile dalla vendita di navi	238	2.677
Risultato operativo lordo / EBITDA*	10.086	16.508
Ammortamenti	(9.253)	(9.223)
Risultato operativo / EBIT*	833	7.285
Proventi finanziari netti	3.099	1.513
(Oneri) finanziari netti	(7.331)	(6.870)
Quota di utile delle collegate	2	81
Utile / (perdita) ante imposte	(3.397)	2.009
Imposte sul reddito	(201)	(177)
Utile / (perdita) netto	(3.598)	1.832
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		
Utile / (perdita) base per azione ⁽¹¹⁾	US\$ (0,006)	US\$ 0,004

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 10

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2018	1° trim. 2017
Utile / (perdita) del periodo	(3.598)	1.832
<i>Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedge</i>)	2.616	551
Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	6	28
Utile/(Perdita) complessivo del periodo	(988)	2.411
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		
Utile / (perdita) base per azione	US\$ (0,002)	US\$ 0,006

¹¹ L'utile / (perdita) base per azione è stato calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 645.455.291 nel primo trimestre del 2018 e 420.750.329 nel primo trimestre del 2017. Nel primo trimestre del 2018 e nel primo trimestre del 2017 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	Al 31 marzo 2018	Al 31 dicembre 2017
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali	817.603	792.851
Partecipazioni in società a controllo congiunto	3.256	3.269
Altre attività finanziarie non correnti	29.363	27.632
Totale attività non correnti	850.222	823.752
Attività disponibili per la vendita	64.000	77.750
Rimanenze	15.798	15.495
Crediti a breve e altre attività correnti	66.767	66.200
Altre attività finanziarie correnti	682	344
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	32.032	29.694
Totale attività correnti	179.279	189.483
TOTALE ATTIVITÀ	1.029.501	1.013.235
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	65.322	65.322
Utili portati a nuovo	22.791	26.389
Altre riserve	305.461	302.721
Patrimonio netto totale	393.574	394.432
Banche e altri finanziatori	360.427	357.544
Passività per <i>leasing</i> finanziari	88.846	63.144
Altre passività finanziarie non correnti	3.688	5.469
Totale passività non correnti	452.961	426.157
Banche e altri finanziatori	119.784	128.488
Passività per <i>leasing</i> finanziari	4.513	3.267
Altre passività finanziarie correnti	11.060	50.811
Debiti a breve e altre passività correnti	47.607	10.043
Debiti per imposte correnti	2	37
Totale passività correnti	182.966	192.646
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.029.501	1.013.235

3 maggio 2018

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Marco Fiori
Amministratore delegato

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2018	1° trim. 2017
Utile / (perdita) del periodo	(3.598)	1.832
Ammortamenti	9.253	9.223
Imposte correnti e differite	201	177
Oneri finanziari	4.989	6.168
Risultato di iconversione valutaria non realizzata	(757)	(811)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(237)	(2.677)
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	(2)	(81)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	9.849	13.831
Variazioni delle rimanenze	(302)	(1.216)
Variazioni dei crediti a breve	(864)	(2.777)
Variazioni dei debiti a breve	(3.770)	(5.502)
Imposte pagate	64	(78)
Interessi netti (pagati)	(5.143)	(5.690)
Variazioni di altre passività finanziarie	593	36
Variazioni della riserva sovrapprezzo azioni	68	58
Flussi di cassa netti da attività operative	495	(1.338)
Acquisto di immobilizzazioni	(61.123)	(27.183)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	41.103	27.000
Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	83	132
Interessi sul finanziamento alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	31	29
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(19.906)	(22)
Aumento di capitale	(20)	-
Altre variazioni del patrimonio netto	(7)	28
Variazione netta di altri crediti finanziari	-	(3.200)
Variazione netta di altri debiti finanziari	1.440	4.137
Rimborso finanziamenti bancari	(31.823)	(31.103)
Utilizzo finanziamenti bancari	24.849	-
Avvio di un <i>leasing</i> finanziario	28.000	-
Rimborso di un <i>leasing</i> finanziario	(1.053)	-
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	21.386	(331)
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.975	(1.691)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	17.669	20.164
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	19.644	18.473
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	32.032	29.822
Scoperti di conto a fine periodo	(12.388)	(11.349)

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale	Utili portati	Altre riserve		Totale
	sociale	a nuovo	Altro	Cash flow hedge	
Saldo al 1 gennaio 2018	65.322	26.389	301.757	964	394.432
Riserva sovrapprezzo azioni	-	-	68	-	68
Costo dell'emissione	-	-	(20)	-	(20)
Utile (perdita) complessivo	-	(3.598)	(76)	2.616	(906)
Saldo al 31 marzo 2018	65.322	(22.791)	301.881	3.580	393.574

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale	Utili portati	Altre riserve		Totale
	sociale	a nuovo	Altro	Cash flow hedge	
Saldo al 1 gennaio 2017	42.851	64.472	257.535	(1.492)	363.366
Riserva sovrapprezzo azioni	-	-	58	-	58
Utile (perdita) complessivo	-	1.832	28	551	2.411
Saldo al 31 marzo 2017	42.851	66.304	257.621	(941)	365.835

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 e avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo è d'Amico Società di Navigazione.

Il bilancio del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting Standards e IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e 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) adottate 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.

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 marzo 2018.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio annuale, e dovrebbe essere letto congiuntamente al bilancio annuale al 31 dicembre 2017 del Gruppo.

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 e 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 continuamente.

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. Il responsabile delle decisioni strategiche 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.

Principi contabili

I principi contabili adottati sono coerenti con quelli dell'esercizio precedente, salvo quanto descritto nei paragrafi seguenti, che ha un impatto rilevante sul Gruppo.

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2018

IFRS 15 – *Ricavi da contratti con i clienti*, è in vigore per periodi contabili a decorrere dal 1° gennaio 2018. Il principio è stato elaborato allo scopo di fornire un insieme completo di principi per presentare la natura, l'ammontare, la tempistica e l'incertezza dei ricavi e dei flussi di cassa derivanti dai contratti con un cliente. Il principio si fonda su cinque passaggi per rilevare i ricavi:

- 1) Identificare le obbligazioni di prestazione previste dal contratto;
- 2) Determinare il prezzo dell'operazione;
- 3) Allocare il prezzo dell'operazione;
- 4) Rilevare il ricavo quando un'obbligazione di prestazione viene soddisfatta;
- 5) 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.

Il Gruppo ha intrapreso una revisione dei suoi contratti e ritiene che i principali cambiamenti saranno probabilmente una rilevazione successiva dei ricavi sui noleggi a viaggio, passando dal metodo "da scarico a scarico" (*discharge-to-discharge*) al metodo "da carico a scarico" (*load to discharge*), e una rilevazione successiva dei ricavi su alcuni dei contratti di nolo. L'effetto di tali cambiamenti sugli utili portati a nuovo al 31 marzo 2018 è di 1.1 milione di dollari. L'IFRS 15 non ha un impatto rilevante sulla situazione patrimoniale, finanziaria o reddituale del Gruppo DIS, ma lo avrà sull'informativa da presentare in bilancio.

IFRS 9 – *Strumenti finanziari* è in vigore per periodi contabili a decorrere dal 1° gennaio 2018. L'IFRS 9 sostituisce lo IAS 39 e riguarda la rilevazione, la valutazione e l'eliminazione di attività e passività finanziarie, la svalutazione (*impairment*) di attività finanziarie e la contabilizzazione degli strumenti di copertura.

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 solo se il Gruppo ha un modello di business volto a detenere l'attività finanziaria al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa sono realizzati in date specifiche e costituiscono 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. Il Gruppo ha esaminato le proprie attività finanziarie disponibili per la vendita e detenute fino a scadenza e non ritiene che i cambiamenti di classificazione ai sensi dell'IFRS 9 comporteranno rettifiche di rilievo.

I derivati incorporati all'interno di un contratto ospitante ai sensi dell'IFRS 9 non sono più separati e l'intero contratto è al *fair value* a conto economico. Nessuna modifica invece al trattamento dei derivati incorporati in un contratto ospitante che non costituisce uno strumento finanziario. Il Gruppo ha derivati incorporati sia all'interno di contratti che costituiscono strumenti finanziari che contratti che non costituiscono strumenti finanziari ai sensi dell'IFRS 9.

I principi di esclusione previsti dallo IAS 39 "Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione" sono stati trasferiti nell'IFRS 9 e non si rileva alcun impatto a livello dell'attivo netto del Gruppo.

Diversamente dal modello delle perdite sostenute previste dallo IAS 39, nell'IFRS 9 l'esposizione delle svalutazioni (*impairment*) si sposta verso un modello basato sulle svalutazioni previste 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 con svalutazioni dei crediti previste iscritte alla rilevazione iniziale sulla base delle svalutazioni dei crediti previste per 12 mesi, oppure, qualora si rilevi un significativo incremento del rischio di credito dell'attività finanziaria, la svalutazione si basa sulle perdite previste lungo l'intera durata della stessa. Le attività finanziarie del Gruppo consistono principalmente in crediti commerciali senza un elemento significativo di finanziamento, e il Gruppo intende avvalersi della possibilità di applicare un modello di svalutazione (*impairment*) basato sulle perdite previste per l'intera durata di tali strumenti. Nel primo trimestre 2018 l'aumento del fondo rilevato su questa base è stato di US\$ 0,1 milioni. Oltre alle disponibilità liquide e mezzi equivalenti, l'altra attività finanziaria rilevante del Gruppo non valutata al *fair value* è il finanziamento concesso a DMS (si veda la nota 15). Secondo l'IFRS 9, quest'attività è valutata 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, si creerebbe creato un fondo per le svalutazioni previste del credito lungo la sua durata. In caso contrario, sarebbero rilevate solo le svalutazioni del credito previste sugli inadempimenti entro 12 mesi dalla fine del periodo. Finora non si è verificato alcun aumento significativo del rischio di credito su questa attività e non si prevedono svalutazioni future del credito.

Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore

Alla data di bilancio i seguenti principi contabili e le relative interpretazioni, applicabili al Gruppo, erano stati emessi ma non erano ancora entrati in vigore:

IFRS 16 – *Leasing* è in vigore per periodi contabili annui a decorrere dal 1° gennaio 2019, con la possibilità di applicarlo anticipatamente a condizione che sia applicato anche l'IFRS 15.

Se i cambiamenti per i locatori, e per i locatari nei *leasing* finanziari in essere, saranno limitati, il principio avrà effetti significativi sul trattamento da parte dei locatari di quelli che attualmente sono trattati come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, i locatari di contratti di *leasing* operativo in essere saranno tenuti a registrare una passività per i pagamenti previsti dal contratto, che rimane attualizzata al tasso implicito nella locazione (o se ignoto, al tasso di finanziamento marginale del locatario) e a rilevare una corrispondente attività per 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).

Sulla base degli impegni di locazione operativa esistenti, gli amministratori stimano che il 31 marzo 2018 verrebbe rilevata un'ulteriore attivo immobilizzato per diritto di utilizzo pari a US\$ 144.1 milioni e una passività per *leasing* aggiuntiva pari a US\$ 144.1 milioni.

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

2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Al 31 marzo 2018, gli impegni finanziari del Gruppo ammontavano a US\$ 113,8 milioni.

<i>US\$ milioni</i>	AI 31 marzo 2018	AI 31 dicembre 2017
Entro un anno	113,8	91,9
Tra 1 e 3 anni	-	52,5
	<u>113,8</u>	<u>144,4</u>

Gli impegni finanziari del Gruppo sono relativi al pagamento di 4 navi cisterna per di 75.000 tonnellate, di nuova costruzione presso i cantieri Hyundai-Mipo

3 maggio 2018

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Marco Fiori
Amministratore delegato

Il dirigente responsabile della predisposizione del bilancio della Società, Antonio Carlos Balestra di Mottola, in qualità di Direttore finanziario della Società, dichiara che le informazioni contabili contenute nel presente documento corrispondono ai risultati documentati nei libri e nei registri contabili e di altra natura della Società.

Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario