



## **COMUNICATO STAMPA**

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il progetto di bilancio 2020:**

**'NEL 2020, RISULTATI IN NETTO MIGLIORAMENTO RISPETTO ALL'ESERCIZIO PRECEDENTE PER DIS:**

**UTILE NETTO DI US\$16,6M NEL 2020 VS. PERDITA NETTA DI US\$27,5M NEL 2019;  
UTILE NETTO RETTIFICATO DI US\$22,5M NEL 2020 VS. PERDITA NETTA DI US\$7,7M NEL 2019;  
EBITDA DI US\$127,3M NEL 2020, +22,1% RISPETTO ALLO SCORSO ANNO;  
FORTE GENERAZIONE DI CASSA OPERATIVA DI US\$84,1M NEL 2020 VS. US\$59,3M NEL 2019.'**

---

### **RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2020**

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 257,8 milioni (US\$ 258,3 milioni nel 2019)
- EBITDA di US\$ 127,3 milioni (49,4% sul TCE) (US\$ 104,2 milioni nel 2019)
- Risultato netto di US\$ 16,6 milioni (US\$ (27,5) milioni nel 2019)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 22,5 milioni (US\$ (7,7) milioni nel 2019)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 84,1 milioni (US\$ 59,3 milioni nel 2019)
- Indebitamento netto di US\$ 561,5 milioni (US\$ 465,1 milioni escludendo IFRS16) al 31 dicembre 2020 (US\$ 682,8 milioni e US\$ 560,0 milioni escludendo IFRS 16, al 31 dicembre 2019)

---

### **RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2020**

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 53,6 milioni (US\$ 72,2 milioni nel Q4'19)
- EBITDA di US\$ 23,8 milioni (US\$ 34,9 milioni nel Q4'19)
- Risultato netto di US\$ 1,2 milioni (US\$ 4,9 milioni nel Q4'19)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (3,6) milioni (US\$ 7,4 milioni nel Q4'19)

**Lussemburgo – 11 marzo 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 la relazione relativa al progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2020.

### **COMMENTO DEL MANAGEMENT**

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

*Il 2020 è stato per il settore delle navi cisterna un anno caratterizzato da un'estrema volatilità. Nel corso della prima metà dell'anno, i noli hanno raggiunto livelli record, a seguito del crollo della domanda di petrolio causata dal Covid-19, unita ad un aumento della produzione da parte principalmente dell'Arabia Saudita e della Russia. Questo ha generato una curva dei prezzi futuri del petrolio in 'contango', stimolando un incremento delle scorte mondiali della materia prima. Lo stoccaggio di petrolio a terra ha raggiunto rapidamente la piena capacità e quantità sempre maggiori di crudo e raffinati hanno cominciato ad essere stoccati a bordo di petroliere, riducendo bruscamente l'offerta di tonnellaggio e provocando un forte balzo dei noli marittimi. A seguito però dei forti tagli alla produzione da parte dell'Opec+, entrati in vigore da*



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

maggio, i noli spot delle petroliere hanno subito una brusca correzione, dovendo il mercato assorbire l'eccesso di stoccaggio creatosi nei mesi precedenti, con una graduale riduzione delle scorte di petrolio a bordo delle navi.

Sono orgoglioso degli ottimi risultati raggiunti da DIS, in questo contesto di mercato estremamente volatile. La nostra Società ha infatti generato un **Utile netto di US\$ 16,6 milioni nel 2020** rispetto ad una Perdita netta di US\$ 27,5 milioni nel 2019. Escludendo alcune poste non ricorrenti da entrambi gli esercizi, il nostro **Risultato netto rettificato** è pari a US\$ 22,5 milioni nel 2020 vs. US\$ (7,7) milioni nell'esercizio precedente, pari ad un **incremento di US\$ 30,2 milioni anno-su-anno**.

**DIS ha realizzato una media spot giornaliera pari a US\$ 16.771 nel 2020** vs. US\$ 13.683 ottenuti nel 2019 (+22,6% e +US\$ 3,088/giorno). Nella seconda metà del 2020, la nostra strategia commerciale di lungo termine di mantenere un'alta percentuale di copertura con contratti a tariffa fissa, si è rivelata assolutamente vincente. Infatti, nel secondo trimestre dell'anno, realizzando che il forte mercato dei noli di quei mesi non era sostenibile, abbiamo deciso di adottare un approccio realistico, incrementando a livelli profittevoli, la nostra copertura base time-charter. Nel 2020, il 61,9% dei giorni di impiego di DIS sono stati coperti con contratti 'time-charter' ad una media giornaliera di US\$ 16.429 (2019: 51,6% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 14.760). Abbiamo pertanto raggiunto una **media totale TCE (spot e time-charter) di US\$ 16.560 nel 2020**, rispetto agli US\$ 14.239 ottenuti nel 2019 (+16,3% anno-su-anno).

Clarksons stima che nel 2020, la domanda mondiale di petrolio si sia attestata a 91,4 milioni di barili al giorno, pari ad una riduzione del 8,8% rispetto all'anno precedente. L'AIE stima che nel 2021 la domanda di petrolio crescerà del 6% rispetto all'anno prima, grazie all'allentamento delle restrizioni legate al Covid-19, con la graduale diffusione dei vaccini in tutto il mondo. L'emergere di diversi nuovi ceppi del virus mette però fortemente a rischio l'effettiva ripresa della domanda nel 2021. Malgrado lo stoccaggio a bordo di navi sia stato in larga parte riassorbito, per una piena ripresa del mercato delle product tanker, abbiamo bisogno di una forte ripresa della domanda di petrolio, che stimoli un incremento dell'offerta di greggio e di conseguenza della produzione delle raffinerie. Rimaniamo pertanto cauti sulla prima parte del 2021.

Nel lungo termine siamo invece estremamente positivi, grazie ai **forti fondamentali che caratterizzano la nostra industria**. L'attesa ripresa dell'economia mondiale in uno scenario post-pandemico, grazie anche a stimoli fiscali senza precedenti da parte delle maggiori economie del pianeta, dovrebbe aumentare la domanda di petrolio, beneficiando il mercato delle product tankers. Il Covid-19 ha inoltre posto una pressione significativa sulle raffinerie, riducendo sensibilmente i margini delle stesse. Questo ha accelerato il processo di **chiusura degli stabilimenti più vecchi e meno competitivi, presenti principalmente in Europa, USA, Australia e Nuova Zelanda**. Dall'inizio della pandemia, è stata già confermata la chiusura o conversione di circa 1,9 milioni di barili al giorno di capacità di raffinazione, di cui circa il 60% è stimata avvenire nel corso del 2021, a cui si aggiungono circa 0,6 milioni di barili al giorno di ulteriore capacità produttiva a rischio. Queste raffinerie chiuse, **saranno sostituite da unità più moderne ed efficienti principalmente in Asia ed in Medio Oriente, generando quindi un notevole incremento della domanda 'tonnellate-miglia' per le product tankers**. Secondo l'AIE, la capacità di raffinazione mondiale aumenterà di 6,1 milioni di barili al giorno nel periodo 2020-2024 ed il 76% di questo incremento sarà in Asia e Medio Oriente. Sempre secondo l'AIE, nel corso dei prossimi anni, l'Europa e tutte le regioni dell'emisfero meridionale, saranno dipendenti dalle importazioni di prodotti raffinati dagli USA, Russia, Medio Oriente e Cina.

**Sul lato dell'offerta, la crescita è prevista essere molto contenuta**. Infatti, gli ordini di newbuilding sono a livelli storicamente molto bassi, grazie principalmente alla scarsa disponibilità di capitali e a forti incertezze in merito agli sviluppi tecnologici necessari a rispettare gli obiettivi di riduzione delle emissioni previste da IMO 2030/2050. Nuove regolamentazioni ambientali ed avanzamenti tecnologici dovrebbero anche favorire un incremento delle demolizioni delle navi più vecchie, fenomeno che è stato minimo



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

quest'anno dal momento che la maggior parte dei cantieri di demolizione sono rimasti chiusi per la maggior parte del tempo. Questo dovrebbe contribuire nei prossimi due anni ad una crescita ancora più limitata della flotta mondiale.

Sono convinto che DIS sia oggi ben posizionata per affrontare l'attuale debolezza del mercato, guardando con ottimismo al futuro. DIS può infatti contare su una flotta di product tanker estremamente moderna ed efficiente (l'età media delle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS è pari a 6,4 anni, rispetto ad una media nell'industria di 12,0 anni per le MR e di 11,6 anni per le LR1, secondo Clarksons) e su una solida struttura finanziaria. Nel 2019, abbiamo completato un piano di US\$ 755 milioni di investimenti in nuove costruzioni eco e ad oggi non abbiamo ulteriori impegni di investimenti in conto capitale (esclusi Capex di manutenzione). Inoltre, negli ultimi tre anni, ci siamo concentrati sul rafforzamento della nostra struttura finanziaria e, attraverso la cessione di asset e ad operazioni sia di equity che di debito, abbiamo costantemente migliorato la nostra posizione di liquidità, gestendo attentamente e riducendo, ove possibile, la nostra leva finanziaria. Attraverso investimenti tecnologici e miglioramenti ai nostri processi, siamo riusciti a ridurre i nostri costi, offrendo sempre un servizio di alta qualità sia a bordo che a terra. Grazie a questa strategia, DIS gode oggi di una struttura di costi estremamente competitiva e di un breakeven molto basso rispetto alla maggior parte dei nostri concorrenti.

Possiamo quindi guardare con ottimismo al futuro della nostra industria e della nostra azienda, e desidero ringraziare ancora una volta tutti i nostri stakeholder per il loro continuo sostegno e per la loro fiducia.'

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

**Nel 2020, DIS ha registrato un Utile netto di US\$ 16,6 milioni vs. un Risultato netto di US\$ (27,5) milioni ottenuto nel 2019 ed un Utile netto rettificato (escluso IFRS 16 e alcune poste non ricorrenti) pari a US\$ 22,5 milioni nel 2020 vs. US\$ (7,7) milioni registrati nell'esercizio precedente. Abbiamo realizzato una media spot giornaliera di US\$ 16.771 nel 2020 vs. US\$ 13.683 nel 2019, grazie alle migliori condizioni di mercato della prima parte dell'anno. Grazie alla nostra prudente strategia commerciale, abbiamo avuto una copertura base time-charter pari al 61,9% ad una media giornaliera di US\$ 16.429, che ci ha aiutato a navigare attraverso il difficile contesto di mercato della seconda parte dell'anno. Abbiamo infatti ottenuto una media totale TCE (spot e time charter) di US\$ 16.560 nel 2020, rispetto a US\$ 14.239 nel 2019 (un incremento del 16,3% anno-su-anno).**

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

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

Grazie alla nostra solida posizione finanziaria e alle disponibilità liquide di cui godiamo oggi, a febbraio 2021 abbiamo annunciato l'esercizio di un'opzione di acquisto su una MR costruita nel 2005, che era stata venduta e ripresa in leasing da parte di d'Amico Tankers nel 2017, per un periodo di 5 anni, con opzioni di acquisto a partire dal secondo anno e con un obbligo di acquisto al termine del quinto anno di contratto.



*Questa operazione è perfettamente in linea con la nostra strategia di 'deleveraging' e di riduzione del nostro break-even finanziario, dato che il precedente leasing è stato sostituito da un debito bancario con una leva ed un costo del debito molto inferiori.*

*Oggi siamo ancora di fronte ad un mercato sfidante e manteniamo un approccio cauto per il 2021 e soprattutto per la prima metà dell'anno. I fondamentali di lungo termine del nostro settore sono però ancora estremamente favorevoli sia sul lato della domanda che dell'offerta e restiamo dunque molto positivi sulle prospettive future. La ripresa dell'attività economica, sostenuta anche dai forti stimoli fiscali e monetari nelle economie più avanzate del mondo, dovrebbe portare ad un forte incremento del consumo di petrolio, e di conseguenza ad una ripresa sostenibile dei noli.*

*DIS è oggi un'azienda finanziariamente solida, che opera una delle flotte di product tankers più moderne al mondo, con un breakeven relativamente basso e, grazie anche ad una comprovata strategia commerciale, possiamo contare su una buona copertura time-charter con cui affrontare l'attuale debolezza del mercato, pur mantenendo una significativa esposizione rispetto alla attesa successiva ripresa dei noli. In futuro, confidiamo quindi di poter generare molto valore per i nostri azionisti.'*

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

### **SINTESI DEI RISULTATI RELATIVI AL QUARTO TRIMESTRE 2020**

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

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

Il Covid-19 ha avuto un effetto molto positivo sui mercati delle navi cisterna tra aprile e maggio 2020, con le tariffe di nolo *spot* che hanno raggiunto livelli senza precedenti. Questa impennata dei ricavi è stata trainata principalmente dalla minore disponibilità di navi derivante dalle molte unità utilizzate per lo stoccaggio galleggiante, e dall'aumento della congestione nei porti. Come ampiamente previsto, il rialzo



iniziale è stato seguito da una netta correzione e da una stasi prolungata a partire da giugno 2020, quando il mercato ha assorbito il *surplus* di scorte di raffinati e lo stoccaggio galleggiante si è gradualmente ridotto.

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

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

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

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

Nel contempo, il 61,9% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2020 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 16.429, (2019: copertura del 51,6% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.760). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. **La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 16.560 nel 2020** rispetto a US\$ 14.239 dell'anno precedente, pari a un incremento del 16,3% su base annua.

## **RISULTATI OPERATIVI**

In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 16.771 nel 2020<sup>1</sup>** rispetto a US\$ 13.683 nel 2019<sup>2</sup>. Il risultato *spot* di DIS nel 2020 rappresenta un miglioramento del 22,6% (pari a US\$ 3.088 al giorno) rispetto all'esercizio precedente.

In linea con la strategia di DIS, nel 2020 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta alta**, rappresentando una media del 61,9% dei giorni-nave disponibili

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

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



(2019: 51,6%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 16.429** (2019: US\$ 14.760). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)<sup>3</sup>** sono stati di **US\$ 16.560 nel 2020** rispetto a US\$ 14.239 nel 2019 (**quarto trimestre 2020: US\$ 15.192** vs. quarto trimestre 2019: US\$15.965).

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

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

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (71,7) milioni nel 2020 (US\$ (89,2) milioni nel 2019). L'importo del 2020 include US\$ (2,2) milioni di svalutazione registrata su cinque navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e una nave di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) durante l'esercizio, imputando a conto economico la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione ed il loro valore contabile. Cinque di queste navi (M/T Cielo di Guangzhou, M/T Glenda Megan, M/T High Progress, M/T High Performance e M/T High Courage) sono state vendute durante l'anno. Al 30 dicembre 2020, la nave rimanente (M/T High Venture) è stata riclassificata da "attività disponibili per la vendita" nuovamente in "attività non correnti" e la sua svalutazione è stata conseguentemente stornata, con un impatto positivo di US\$ 2,8 milioni nel quarto trimestre dell'esercizio. L'importo per i primi 9 mesi del 2019 includeva US\$ (15,5) milioni di svalutazione registrata su quattro navi di proprietà di d'Amico Tankers e su due navi di proprietà di Glenda International Shipping.

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

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

<sup>3</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 e del 2019 non includono gli importi generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto i ricavi derivanti ogni anno dal noleggio di tali navi sono compensati da un importo quasi equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.



Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (39,9) milioni nel 2020 rispetto a US\$ (45,0) milioni del 2019. L'importo del 2020 include US\$ (36,7) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (2,6) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS e US\$ (0,5) milioni di perdite su cambi commerciali.

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

Le **perdite su alienazione di partecipazioni finanziarie** pari a US\$ (0,07) milioni nel 2020 si riferiscono allo storno della partecipazione in DM Shipping d.a.c., che si trova attualmente nelle fasi finali di un processo di cancellazione volontaria (\$0 nel 2019).

**Nel 2020, DIS ha registrato un utile netto di US\$ 16,5 milioni** rispetto a una perdita di US\$ (27,5) milioni nel 2019. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2020 (US\$ (2,9) milioni<sup>4</sup>) e dallo stesso periodo del 2019 (US\$ (2,3) milioni<sup>5</sup>), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,2) milioni nel 2020 e US\$ (15,5) milioni nel 2019) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (US\$ (0,8) milioni nel 2020: US\$ (2,0) milioni nel 2019), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 22,5 milioni nel 2020 rispetto a US\$ (7,7) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Di conseguenza, **se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il 2020 avrebbe superato di US\$ 30,2 milioni il valore per lo scorso esercizio.**

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

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

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

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

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

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

<sup>4</sup> US\$ (1,3) milioni di perdita su vendite, US\$ (1,6) milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

<sup>5</sup> US\$ (2,0) milioni di perdita su vendite, US\$ (1,3) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,2 milioni di fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping, US\$ 0,9 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.



**D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:**

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Risultati del Quarto Periodo Addizionale di Esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 28 dicembre 2020, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che il quarto periodo addizionale di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022" (i "Warrant"), codice ISIN LU1588548724, si era concluso il giorno precedente (il "Quarto Periodo Addizionale di Esercizio"). Nel corso del Quarto Periodo Addizionale di Esercizio sono stati esercitati n. 7.666 Warrant e sono





state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni *Warrant* esercitato) n. 7.666 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,368 ciascuna, ammesse alla quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche (incluso il diritto a dividendi) delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione (le “Azioni di Compendio”). A seguito di tali sottoscrizioni il capitale sociale di DIS risulta pertanto pari a US\$ 62.052.650,30 rappresentato da n. 1.241.053.006 azioni ordinarie prive del valore nominale.

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

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

Le controllate di d’Amico International Shipping S.A. stanno inoltre affrontando sfide operative dovute al COVID-19, come le restrizioni al carico/scarico e le misure di quarantena per le navi e gli equipaggi in determinati porti; nonostante ciò, stiamo collaborando con i nostri partner, i clienti e le autorità locali per trovare soluzioni che riducano al minimo l’impatto sulla nostra impresa. Il COVID-19 ha influito anche sull’approvvigionamento di ricambi per le nostre navi e ha reso la logistica più complicata. Sebbene attualmente il numero di contagi sia significativamente più basso in parte dell’Asia, stiamo ancora affrontando problemi legati ai viaggi aerei dei tecnici dell’assistenza che devono raggiungere le nostre navi e all’organizzazione di ispezioni “*vetting*” in tutto il mondo. Benché la rotazione degli equipaggi sia e rimanga la problematica principale, il settore si è adattato



rapidamente a questa nuova realtà, e siamo stati in grado di continuare a gestire le nostre navi con lo stesso livello di attenzione e sicurezza. Inoltre, nel 2021 il Gruppo d'Amico ha firmato la "Neptune Declaration", che delinea le principali azioni da intraprendere per risolvere questa crisi.

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

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

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

Nel mese di marzo 2020: i) d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per 6-9 mesi a partire da aprile 2020; ii) d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi *handysize* per 12 mesi a partire da marzo 2020.

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

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

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

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

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

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



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

- **Flotta in “noleggio passivo” ed in “gestione commerciale”:**

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

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

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

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

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

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

A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Progress e M/T High Performance, due navi cisterna MR da 51.303 Tpl (Dwt), costruite nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 12,95 milioni per nave. La M/T High Progress e la M/T High Performance sono state consegnate agli acquirenti rispettivamente nel terzo e nel quarto trimestre 2020.

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

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



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

- **Vendita di navi:** nel mese di aprile 2020, Glenda International Shipping d.a.c., una *joint venture* con il Gruppo Glencore in cui d'Amico Tankers detiene una partecipazione del 50%, ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* per la vendita della M/T Glenda Meredith, una nave cisterna MR da 46.147 Tpl (Dwt), costruita nel 2010 da Hunday Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 19,0 milioni. La nave è stata consegnata agli acquirenti nel secondo trimestre 2020.
- **Finanziamenti tramite prestiti bancari:** a settembre 2020, Glenda International Shipping d.a.c., la *joint venture* con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers detiene una partecipazione del 50%, ha sottoscritto un nuovo finanziamento da US\$ 45 milioni con Standard Chartered Bank per rifinanziare le quattro navi MR attualmente di proprietà della *joint venture* e precedentemente finanziate con Credit Suisse e Cross Ocean AGG Company. Nello stesso mese il nuovo finanziamento è stato utilizzato integralmente e il finanziamento precedente è stato rimborsato.

#### **GLENDIA INTERNATIONAL MANAGEMENT LTD:**

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

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

##### **D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:**

**Programma di riacquisto eseguito:** il 14 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 5 gennaio e il 13 gennaio 2021, 1.543.118 azioni proprie (corrispondenti allo 0,124% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0949 euro e per un corrispettivo complessivo di 146.469,26 euro.

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

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

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

- **Acquisto di navi:** a febbraio 2021, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T High Priority, una nave cisterna MR da 46.847 Tpl (Dwt) costruita nel 2005 da Nakai Zosen (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 9,7 milioni. La Nave era stata venduta e ripresa in *leasing* da

d'Amico Tankers nel 2017, per un periodo di 5 anni, con opzioni di acquisto a decorrere dal 2° anniversario e un obbligo di acquisto alla fine del 5° anno.

- **Flotta impiegata a noleggio:** a gennaio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su due delle sue navi LR1 per un periodo di 9-18 mesi a decorrere da gennaio 2021.

Nel mese di febbraio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha fissato una delle sue navi di tipo *Handy-size* con un'importante compagnia petrolifera per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire dal mese di marzo 2021.

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

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

	Al 31 dicembre 2020				Al 11 marzo 2021			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	8,0	6,0	19,0	5,0	9,0	6,0	20,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	8,0	0,0	9,0	1,0	7,0	0,0	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0
Nolo a breve termine	0,0	3,0	0,0	3,0	0,0	1,0	0,0	1,0
<b>Totale</b>	<b>6,0</b>	<b>28,0</b>	<b>6,0</b>	<b>40,0</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**

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



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

## **ALTRE DELIBERE**

### **RELAZIONE SULLA CORPORATE GOVERNANCE E SUGLI ASSETTI PROPRIETARI 2020 E CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA ANNUALE DEGLI AZIONISTI**

Il Consiglio di Amministrazione ha preso in esame ed approvato anche la relazione sulla Corporate Governance e sugli Assetti proprietari della Società riferita all'esercizio 2020 ed ha stabilito di convocare l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti in data 20 Aprile 2021 (l'"Assemblea"). L'Assemblea sarà chiamata a deliberare, *inter alia* su: i) l'approvazione del bilancio d'esercizio della Società e del bilancio consolidato al 31 Dicembre 2020; ii) la nomina dei membri del Consiglio di Amministrazione; e iii) il rinnovo dell'autorizzazione al riacquisto di azioni proprie. L'avviso di convocazione e tutta la documentazione relativa all'Assemblea verrà resa disponibile al pubblico prossimamente, nel rispetto delle tempistiche e delle modalità previste dalla legge applicabile alla Società.

### **RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE DEL 2020 E POLITICA GENERALE DELLE REMUNERAZIONI 2021**

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre deliberato, previo parere favorevole ricevuto dal Comitato Nomine e Remunerazioni, l'approvazione della politica per la remunerazione relativa all'esercizio 2021 e della relazione del Consiglio di Amministrazione sulla remunerazione per l'esercizio 2020 (la "Relazione sulle Remunerazioni 2021").

La Relazione sulle Remunerazioni 2021 verrà inoltre sottoposta al voto non-vincolante dell'Assemblea, conformemente a quanto disposto dagli artt. 7bis e 7ter della legge del Gran Ducato del Lussemburgo del 1 agosto 2019.

### **RINNOVO DELL'AUTORIZZAZIONE AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE AL RIACQUISTO DI AZIONI PROPRIE DELLA SOCIETÀ**

Il Consiglio di Amministrazione in vista della prossima scadenza del programma di acquisto di azioni proprie approvato dall'assemblea generale annuale degli azionisti tenutasi il 20 aprile 2016, ha approvato oggi una proposta sul rinnovo dell'autorizzazione al riacquisto e alla vendita di azioni proprie della Società che sarà sottoposta per la relativa autorizzazione all'assemblea generale annuale degli azionisti della Società che si terrà il 20 aprile 2021 ai sensi dell'articolo 430-15 e ss. della legge lussemburghese del 10 agosto 1915 relativa alle società commerciali, come di volta in volta modificata (la "Legge Lussemburghese"), dell'articolo 8 dello Statuto della Società, delle disposizioni pertinenti del UE Reg. n. 596/2014 e suoi atti delegati e di esecuzione (il "Regolamento sugli Abusi di Mercato" o "MAR") insieme alle leggi, ai regolamenti e alle *best practice* di mercato italiane e lussemburghesi applicabili che sono accettate sul mercato regolamentato italiano e attualmente autorizzate o che in futuro saranno



autorizzate dalle leggi e regolamenti applicabili. La proposta del Consiglio riguarda il riacquisto, in una o più tranche, e la vendita di azioni proprie sulla base, senza limitazioni, delle seguenti finalità e considerazioni:

- **Finalità del riacquisto**

i) costituire - in conformità alle prassi di mercato ammesse o che in futuro saranno ammesse nel mercato regolamentato italiano - un "magazzino titoli" eventualmente disponibile come mezzo di pagamento, permuta, trasferimento, conferimento, cessione o altra azione di cessione nell'ambito di operazioni legate all'operatività della Società e delle controllate e di eventuali progetti costituenti un'effettiva opportunità di investimento in linea con la politica strategica della Società quali accordi con partner strategici, acquisizione di partecipazioni o pacchetti di azioni o altre operazioni di finanza straordinaria che implicano l'allocazione o l'assegnazione di Azioni Proprie (quali fusione, scissione, emissione di obbligazioni convertibili o warrant, ecc.) e più ampiamente per qualsiasi scopo consentito dalle leggi e dai regolamenti vigenti, incluso ma non limitato al fine di porre la Società in condizione di offrire azioni proprie, comprese quelle già detenute dalla Società, per la distribuzione ai direttori, funzionari o dipendenti della Società, delle sue controllate e delle società controllanti, indipendentemente dall'attuazione di un piano di stock option approvato e / o modificato di volta in volta dalla Società;

ii) mettere la Società nelle condizioni di poter intervenire sul mercato al fine di sostenere le politiche di liquidità del titolo o di investimento in conformità alle prassi di mercato accettate nel mercato regolamentato italiano fornendo supporto al prezzo delle azioni della Società durante un periodo di tempo limitato se subiscono pressioni di vendita, alleviando così la pressione di vendita generata dagli investitori a breve termine e mantenendo un mercato ordinato;

iii) per contribuire a stabilizzare il prezzo di mercato delle azioni della Società, se ritenuto opportuno e / o necessario, ai sensi dell'articolo 5 e seguenti del MAR e / o di qualsiasi altra legge e disposizione applicabile.

- **Numero massimo di azioni da riacquistare**

La proposta agli azionisti riguarda il rinnovo dell'autorizzazione al Consiglio di Amministrazione al riacquisto, in una o più tranche, fino ad un numero massimo di n. 186.157.950 azioni ordinarie della Società, comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società in conformità con l'articolo 430-15 della Legge lussemburghese.

**Alla data del Consiglio di Amministrazione la Società detiene n. 18.326.911 azioni proprie (corrispondenti all'1,48% del capitale sociale in circolazione della Società) senza diritto di voto e di dividendo.**

- **Periodo autorizzato**

L'autorizzazione al riacquisto di azioni proprie, in una o più tranche, è richiesta per un periodo massimo di cinque (5) anni dalla data dell'assemblea degli azionisti in questione che delibera sul rinnovo dell'autorizzazione. La vendita da parte del Consiglio di Amministrazione delle azioni proprie già riacquistate e/o di quelle che saranno riacquistate previa autorizzazione degli Azionisti non sarà soggetta ad alcun limite temporale.

- **Massima e minima considerazione**

Il Consiglio di Amministrazione propone agli azionisti di fissare il corrispettivo minimo e massimo per il riacquisto delle azioni proprie, in conformità alle leggi e ai regolamenti applicabili, come segue:

(i) a un prezzo minimo non superiore al 10% rispetto al prezzo ufficiale delle azioni riportato nella seduta di negoziazione il giorno prima dell'effettuazione di ogni singola operazione;

(ii) ad un prezzo massimo non superiore al 10% rispetto al prezzo ufficiale delle azioni riportato nella seduta di Borsa del giorno precedente l'effettuazione di ogni singola operazione;

- **Massima spesa potenziale per gli acquisti**

Secondo la legge lussemburghese, l'importo delle riserve disponibili e degli utili distribuibili sarà sufficiente per il riacquisto programmato delle azioni proprie interamente liberate, in modo che le acquisizioni non abbiano l'effetto di ridurre il patrimonio netto al di sotto dell'importo di cui al paragrafo 1 & 2 dell'articolo 461-2 della Legge lussemburghese (ossia la somma del capitale sottoscritto e delle riserve che non possono essere distribuite secondo la legge o lo Statuto).

- **Procedure e modalità**

Il Consiglio di Amministrazione propone agli azionisti che le operazioni di riacquisto e vendita di azioni proprie siano eseguite, in una o più tranche, sul mercato regolamentato gestito e organizzato da Borsa Italiana S.p.A. nel rispetto delle leggi e dei regolamenti applicabili in materia.

Le modalità e le procedure (i "Parametri") da osservare per ogni riacquisto o vendita di Azioni Proprie da parte della Società saranno approvate dal Consiglio di Amministrazione autorizzato, con facoltà di delega, a far compiere e pubblicizzare le operazioni. In ogni caso, ogni riacquisto sarà eseguito e pubblicizzato in conformità alle leggi e ai regolamenti lussemburghesi e italiani applicabili, nonché secondo le disposizioni pertinenti in materia di esenzioni dagli abusi di mercato per i programmi di riacquisto e stabilizzazione degli strumenti finanziari.

---

## CONFERENCE CALL

*Oggi alle ore 14.00 CET (08.00 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: <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>*

---

La relazione annuale, al 31 dicembre 2020 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 3 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, e successive modifiche, che recepisce la Direttiva 2004/109/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza, in relazione alle informazioni sugli emittenti le cui azioni sono ammesse alle negoziazioni su un mercato regolamentato. Il documento integrale è depositato nei termini prescritti dalle leggi e dai regolamenti applicabili alla Società presso Borsa Italiana S.p.A., la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), tramite il sistema eMarket SDIR and STORAGE, la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di meccanismo ufficiale prescelto dalla Società per lo stoccaggio delle informazioni regolamentate (OAM) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF). Lo stesso è altresì reso disponibile, presso la sede legale della Società ed il sul suo sito internet (<http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>).





*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

---

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

---

## **Investor Relations**

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

#### **Anna Franchin - Investor Relations Manager**

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

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

## **Capital Link**

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

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

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

## **Media Relations**

### **Havas PR Milan**

Marco Fusco

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

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



## ALLEGATI

### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

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

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 28

### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	2020	2019
Utile / (perdita) del periodo	16.556	(27.527)
<i>Voci che successivamente potranno 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> )	(2.458)	(3.583)
Variazioni nella riserva di conversione	141	17
<b>Utile/(Perdita) netto complessivo</b>	<b>14.239</b>	<b>(31.093)</b>
<b>Utile/(Perdita) base complessivo per azione in US\$(1)</b>	<b>0,012</b>	<b>(0,031)</b>

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



## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	901.765	958.312
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.312	4.382
Altre attività finanziarie non correnti	12.110	17.348
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>918.187</b>	<b>980.042</b>
Rimanenze	8.885	10.080
Crediti a breve ed altre attività correnti	38.722	41.433
Altre attività finanziarie correnti	4.725	7.265
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	62.071	33.598
<b>Attività correnti</b>	<b>114.403</b>	<b>92.376</b>
Attività disponibili per la vendita	-	59.631
<b>Totale attività correnti</b>	<b>114.403</b>	<b>152.007</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>1.032.590</b>	<b>1.132.049</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	62.053	62.052
Perdite portate a nuovo	(43.307)	(59.801)
Sovraprezzo azioni	368.853	368.846
Altre riserve	(21.865)	(18.632)
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>365.734</b>	<b>352.465</b>
Banche ed altri finanziatori	263.089	270.169
Passività non correnti da <i>leasing</i>	269.941	313.418
Altre passività finanziarie non correnti	6.352	7.282
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>539.382</b>	<b>590.869</b>
Banche ed altri finanziatori	46.523	72.692
Passività correnti da <i>leasing</i>	43.411	37.736
Prestito a breve termine degli azionisti	-	5.000
Debiti a breve ed altre passività correnti	26.261	38.222
Altre passività finanziarie correnti	11.133	12.473
Debiti per imposte correnti	40	342
<b>Passività correnti</b>	<b>127.474</b>	<b>166.465</b>
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	-	22.250
<b>Totale passività correnti</b>	<b>127.474</b>	<b>188.715</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.032.590</b>	<b>1.132.049</b>



## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO

<i>US\$ migliaia</i>	2020	2019
<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>16.556</b>	<b>(27.527)</b>
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	69.522	73.666
Svalutazione	2.223	15.535
Imposte correnti e differite	267	584
Costo netto dei <i>leasing</i> finanziari	19.870	21.408
Altri oneri finanziari	18.873	22.737
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	1.303	2.173
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	-	(1.243)
Perdite di valore e svalutazioni (" <i>impairment</i> ") (storno) di attività finanziarie verso parte correlata	-	(934)
Perdita su alienazione di una partecipazione finanziaria	70	-
Altre variazioni del patrimonio netto che non influenzano le disponibilità liquide	20	(607)
Altre rettifiche per riconciliare utili o perdite	(25)	-
<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>128.679</b>	<b>105.792</b>
Variazioni delle rimanenze	1.194	3.413
Variazioni dei crediti a breve	6.680	9.161
Variazioni dei debiti a breve	(16.584)	(18.653)
Imposte pagate	(622)	(342)
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i> relativa all'IFRS 16	(19.866)	(21.408)
Interessi netti (pagati)	(15.353)	(18.689)
<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>84.128</b>	<b>59.274</b>
Acquisto di immobilizzazioni	(12.019)	(65.231)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	55.331	9.405
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	510	15.401
<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>43.822</b>	<b>(40.425)</b>
Aumento di capitale	8	49.788
Altre variazioni del patrimonio netto	(858)	(822)
Variazione del finanziamento dell'azionista	(5.000)	(26.880)
Variazione netta di altri crediti finanziari	2.263	(2.000)
Variazione netta di altri debiti finanziari	(2.699)	4.908
Rimborso finanziamenti bancari	(104.850)	(91.926)
Utilizzi di linee di credito	47.742	25.250
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	-	62.952
Rimborso della quota capitale di <i>leasing</i> finanziari	(36.779)	(37.722)
<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(100.173)</b>	<b>(16.452)</b>
<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>27.777</b>	<b>2.397</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	17.517	15.120
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>45.294</b>	<b>17.517</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	62.071	33.598
Scoperti di conto corrente	(16.777)	(16.081)



*Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci d'esercizio e consolidato 2020, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione intermedia del management sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.*

*Carlos Balestra di Mottola*  
Chief Financial Officer

## **INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)**

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il *management* di DIS utilizza regolarmente gli indicatori alternativi di *performance* perché forniscono utili informazioni aggiuntive per gli utilizzatori del suo bilancio, indicando la *performance* dell'impresa nel corso del periodo e colmando le lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la *performance* aziendale passata e futura, la situazione finanziaria o i flussi di cassa, diversi dagli indicatori finanziari definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria e dei principi contabili (IFRS) del Gruppo; per questo motivo potrebbero non essere comparabili con altri indicatori aventi denominazioni simili utilizzati da altre imprese e non costituiscono indicatori previsti dagli IFRS o dai GAAP, pertanto non dovrebbero essere considerati sostitutivi rispetto alle informazioni riportate nel bilancio del Gruppo. La sezione seguente riporta le definizioni date dal Gruppo agli IAP utilizzati:

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

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

Uno *standard* nel settore dei trasporti marittimi che consente di confrontare i ricavi di nolo netti in base alla durata del viaggio, non influenzati dal fatto che le navi siano state impiegate in noleggi *time charter*, noleggi a viaggio o Contratti di nolo (si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari). Come indicato nel Conto economico del bilancio, corrispondono alla differenza tra ricavi (di viaggio) ed i costi diretti di viaggio.

#### ***EBITDA e margine di EBITDA***

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

#### ***EBIT e margine di EBIT***

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

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

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

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

La spesa in conto capitale lorda, ossia la spesa per l'acquisto di immobilizzazioni nonché le spese capitalizzate in conseguenza delle manutenzioni intermedie o speciali sulle nostre navi, o degli investimenti per il miglioramento delle navi di DIS, come indicato alla voce Acquisto di immobilizzazioni dei Flussi di cassa da attività di investimento; fornisce un'indicazione della pianificazione strategica (espansione) del Gruppo (settore ad 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 è l'incremento dell'attività in *leasing* (o dell'immobilizzazione materiale) e delle passività finanziarie, con conseguenti variazioni dei principali parametri finanziari derivati dai dati patrimoniali.

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

#### **IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)**

##### **Giorni-nave disponibili**

Numero teorico di giorni in cui una nave è disponibile per la navigazione in un certo periodo. Fornisce un'indicazione dei potenziali utili della flotta del Gruppo durante un periodo, tenendo conto della data di consegna alla Società e di riconsegna dal Gruppo delle navi appartenenti alla flotta (si veda anche la sezione Altri dati operativi nei Dati di sintesi).

##### **Percentuale di copertura**

Rapporto che indica quanti giorni-nave disponibili sono già coperti da contratti a tariffa fissa (contratti *time charter* o contratti di nolo). Fornisce un'indicazione dell'esposizione del Gruppo ai cambiamenti del mercato dei noli in un determinato periodo (si veda la sezione Ricavi base *time charter* nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

##### **Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE**

La tariffa *spot* giornaliera fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri (si veda la definizione riportata di seguito) generati dall'impiego delle navi di DIS nel mercato *spot* (o durante un viaggio), mentre la tariffa giornaliera TCE fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS in contratti "*time charter*" (si veda l'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

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

Indica il periodo in cui una nave non è in grado di svolgere i servizi per i quali è immediatamente richiesta ai sensi di un contratto *time charter*. I periodi *off-hire* possono includere i giorni impiegati in riparazione, interventi di bacino (*drydock*) ed ispezioni, programmati o meno. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base *time charter* tra i diversi periodi (si veda la sezione Ricavi nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

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

È un indicatore dei ricavi giornalieri medi di una nave o della flotta di DIS. Il metodo di calcolo dei ricavi base *time charter* giornalieri applicato da DIS è coerente con gli *standard* di settore ed è stabilito dividendo i ricavi di viaggio (al netto delle spese di viaggio) per i giorni di noleggio del periodo di tempo in oggetto. I ricavi base *time charter* giornalieri costituiscono un indicatore di *performance standard* nel settore dei trasporti marittimi, utilizzato principalmente per comparare le variazioni della *performance* di una società di trasporto tra un periodo e l'altro poiché non è influenzato dalle variazioni nel *mix* di contratti di noleggio (ossia noleggi *spot*, noleggi *time charter* e contratti di nolo) attraverso i quali le navi sono impiegate. Si tratta di un



indicatore che consente di confrontare la *performance* del Gruppo con le controparti di settore ed i valori di riferimento del mercato (si vedano i Dati di sintesi).

#### **Numero medio di navi**

Il numero medio di navi in un periodo è pari alla somma tra i prodotti dei giorni nave disponibili totali in quel periodo per ogni nave e la partecipazione del Gruppo (diretta o indiretta) in tale nave, divisa per il numero di giorni solari in quel periodo. Fornisce un'indicazione delle dimensioni della flotta e degli utili potenziali del Gruppo in un determinato periodo (si vedano i Dati di sintesi).

### **ALTRE DEFINIZIONI**

#### **Noleggio a scafo nudo**

È un tipo di contratto tramite il quale al proprietario viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo determinato, durante il quale il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative (si veda la nota 6). Un noleggio a scafo nudo è noto anche come *demise charter* o *time charter* con *demise*.

#### **Noleggio**

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

#### **Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)**

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

#### **Proprietario conduttore**

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

#### **Contratti a tariffa fissa**

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

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

È un tipo di contratto mediante il quale ad un proprietario o ad un proprietario conduttore di nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene pagato il nolo per il trasporto di merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il noleggiatore corrisponde al proprietario della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario conduttore ha la responsabilità di sostenere sia le spese operative della nave che le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico.

#### **Time charter**

È un tipo di contratto mediante il quale al proprietario o al proprietario conduttore della nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo specificato (solitamente un contratto a tariffa fissa). Con questo tipo di contratto il noleggiatore è responsabile del pagamento delle spese di viaggio e dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo





che gestisce la sua nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.