



## **COMUNICATO STAMPA**

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del Q3 & 9M 2017:**

**'DIS e' riuscita a minimizzare gli effetti del difficile contesto di mercato che ha caratterizzato le navi cisterna nei primi nove mesi del 2017, realizzando un Risultato netto di US\$ (13,6) milioni, un EBITDA di US\$ 33,7 milioni e un margine operativo del 17.3%.**

**Nel corso del terzo trimestre dell'anno, il mercato ha mostrato segnali di miglioramento che hanno consentito a DIS di realizzare un ricavo medio spot del 18.4% superiore a quanto ottenuto nello stesso trimestre dell'anno precedente.'**

**Il Consiglio di Amministrazione di DIS ha inoltre deliberato di esercitare la facoltà di stabilire dei periodi addizionali di esercizio dei Warrant.**

---

### ***RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI 2017***

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 194,2 milioni (US\$ 203,0 milioni nei 9M'16)
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 33,7 milioni (17.3% sul TCE) (US\$ 48,1 milioni nei 9M'16)
- Risultato netto di US\$ (13,6) milioni nei primi 9M'17 (US\$ 6,1 milioni nei 9M'16)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ (3,5) milioni (US\$ 57,9 milioni nei 9M'16)
- Debito netto - US\$ 512,3 milioni al 30 settembre 2017 (US\$ 527,8 milioni alla fine di dicembre 2016)

---

### ***RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2017***

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 65,5 milioni (US\$ 58,5 milioni nel Q3'16)
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 9,0 milioni (13.7% sul TCE) (US\$ 7,9 milioni nel Q3'16)
- Risultato netto di US\$ (7,4) milioni (US\$ (7,5) milioni nel Q3'16)

**Lussemburgo, 09 novembre 2017** – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio per il periodo chiuso al 30 settembre 2017 / terzo trimestre 2017.

## **COMMENTO DEL MANAGEMENT**

Marco Fiori, Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta:

*'Nonostante non si sia ancora vista la ripresa del mercato delle navi cisterna, tanto attesa dalla maggior parte degli analisti di settore, abbiamo pero' notato alcuni segnali di miglioramento nel corso del terzo trimestre dell'anno, nel quale DIS ha realizzato un ricavo medio spot pari a circa US\$ 12,000 al giorno, superiore del 18% rispetto al livello ottenuto nello stesso trimestre del 2016. Ci attendiamo un mercato molto piu' solido nei prossimi mesi e per questo motivo al momento non stiamo incrementando la nostra copertura base time-charter, in modo da trarre il massimo vantaggio da tale atteso rafforzamento. Ritengo ci siano chiari segnali di miglioramento del mercato, sia dal lato dell'offerta che da quello della domanda. Dal lato della domanda, l'elevato livello di scorte di prodotti petroliferi che ha fortemente penalizzato il mercato negli ultimi due anni, sembra si stia assestando su livelli piu' ragionevoli. La crescita dell'economia mondiale attesa per il prossimo anno dovrebbe, inoltre, dare un'ulteriore spinta alla domanda per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati. Allo stesso tempo, dal lato dell'offerta, si stima*



*che il numero di consegne di nuove navi dovrebbe toccare un livello storicamente molto basso entro la fine del 2017. La nostra strategia di investimento unita alla vendita di alcuni delle nostre navi piu' vecchie, consentira' a DIS di avere a disposizione, gia' dall'inizio del prossimo anno, una delle flotte piu' giovani e flessibili al mondo nel mercato delle navi cisterna dedite al trasporto di raffinati. DIS avra' inoltre una esposizione al mercato spot molto piu' alta del passato, grazie anche alla consenga delle nostre LR1. Tutto cio' ci permettera' di far pienamente fronte ai requisiti richiesti dalla nostra primaria clientela, consentendoci di massimizzare a pieno i risultati della nostra Azienda'.*

Carlo Balestra di Mottola, CFO della DIS commenta:

*'Dopo aver lanciato un piano di investimenti di US\$ 755 milioni, cominciato nel 2012 e che dovrebbe completarsi nel corso del 2018, ci stiamo ora focalizzando nel rafforzamento della nostra struttura patrimoniale. Alla luce di questo obiettivo, nel corso del secondo trimestre dell'anno, abbiamo finalizzato un aumento di capitale, interamente sottoscritto, che ha generato risorse pari a US\$ 37,9 milioni, abbiamo venduto e ripreso in time-charter due navi, nel corso del primo trimestre, generando un effetto netto di cassa di US\$ 5,2 milioni, e abbiamo venduto e ripreso a noleggio a scafo nudo 2 ulteriori navi, rispettivamente nel secondo e nel terzo trimestre, generando US\$ 21,9 milioni di cassa. Tra settembre e ottobre, abbiamo inoltre annunciato la vendita di altre due navi, riprese rispettivamente e noleggio a scafo nudo e a noleggio base time-charter, che andranno a rafforzare ulteriormente la nostra posizione di liquidita' dell'ultimo trimestre dell'anno per US\$ 13,4 milioni. La maggior parte di questi accordi sono estremamente flessibili, prevedono opzioni di riacquisto e sono stati conclusi ad un costo assolutamente competitivo, consentendoci di finanziare la parte di equity dovuta sulla quota rimanente del nostro programma di investimenti. Alla fine di settembre 2017, DIS aveva investimenti ancora in essere per US\$ 183,1 milioni (US\$ 61,2 milioni nel quarto trimestre dell'anno e US\$ 121,9 milioni nel corso del 2018) ed il 69% di questi verra' finanziato con debito bancario, ad oggi gia' interamente sottoscritto'.*

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

### **SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2017**

Nel World Economic Outlook (WEO) di ottobre, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha affermato che come l'incremento dell'attivita' economica stia registrando un'accelerazione. Secondo le previsioni, la crescita mondiale, che nel 2016 è stata la più debole a partire dalla crisi finanziaria globale, attestandosi al 3,2%, raggiungerà il 3,6% nel 2017 e il 3,7% nel 2018. Le previsioni di crescita sia per il 2017 che per il 2018 sono più solide dello 0,1% rispetto a quanto riportato nel WEO dell'aprile 2017. Le revisioni al rialzo delle stime di crescita per l'Eurozona, il Giappone, i paesi emergenti dell'Asia, i paesi emergenti dell'Europa e la Russia – dove i risultati di crescita nel primo semestre del 2017 erano superiori alle attese – hanno più che compensato le revisioni al ribasso per gli Stati Uniti e il Regno Unito.

I ricavi nel settore delle navi cisterna sono rimasti in generale sottotono in tutto il mese di luglio e gran parte di agosto. L'interruzione della capacità di raffinazione causata dall'uragano Harvey nella Costa del Golfo degli Stati Uniti ha provocato un'impennata dei ricavi delle navi fissate dall'Europa agli Stati Uniti e all'America Latina, nonché dall'Estremo Oriente nei viaggi transpacifici. Se nell'Atlantico tale impennata si è dimostrata di breve durata, nei mercati delle navi cisterna in Estremo Oriente i ricavi hanno continuato ad aumentare per tutto il mese di settembre, con diverse navi portate al di fuori della regione con viaggi a lungo raggio a seguito dei disagi dovuti all'uragano. L'uragano Harvey ha messo fuori esercizio circa il 20% della capacità di raffinazione totale statunitense. Servirà del tempo per valutare il vero impatto dei recenti uragani sui mercati delle navi cisterna, visto che la produzione delle raffinerie della Costa del Golfo statunitense ha continuato a subire ripercussioni durante l'intero mese di settembre. A parte ciò, la sovracapacità della flotta, unita agli elevati livelli di rimanenze e alla crescita solo modesta della



produzione, ha contribuito alla debolezza del mercato dei noli. L'andamento delle rimanenze di raffinati, tuttavia, ha avuto una tendenza al ribasso durante gran parte del 2017 ed esistono segnali derivanti dal fatto che tale contrazione sia continuata nel terzo trimestre, sia negli Stati Uniti (a causa degli uragani) che in Europa. I livelli più bassi di rimanenze potrebbero stimolare una maggiore domanda di navi verso la fine dell'anno.

La tariffa per il noleggio annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative future sul mercato *spot*. Dal momento che i mercati non hanno mostrato segni evidenti di miglioramento nel terzo trimestre, le tariffe sono rimaste invariate a US\$ 13.500 al giorno.

**DIS ha registrato una perdita netta di US\$ 13,6 milioni nei primi 9 mesi del 2017** rispetto all'utile netto di US\$ 6,1 milioni registrato nello stesso periodo dello scorso esercizio. La variazione rispetto all'esercizio precedente è in gran parte dovuta alla maggiore debolezza del mercato delle navi cisterna, soprattutto nel primo semestre dell'anno in corso. Ciò nonostante, un contesto di mercato leggermente migliore nel terzo trimestre 2017, insieme alla continua attenzione prestata da DIS al controllo dei costi, ha portato la Società a registrare una **perdita netta di US\$ 7,4 milioni nel terzo trimestre dell'esercizio** rispetto a US\$ 8,0 milioni di perdita netta registrata nel trimestre precedente e a US\$ 7,5 milioni di perdita netta generata nel terzo trimestre 2016. In particolare, la tariffa *spot* giornaliera di DIS dei primi 9 mesi del 2017 è stata pari a US\$ 12.290 rispetto ai US\$ 14.528 raggiunti nello stesso periodo dello scorso anno. La tariffa *spot* giornaliera di DIS del terzo trimestre 2017 è stata pari a US\$ 11.960 rispetto ai US\$ 10.101 registrati nello stesso trimestre dello scorso anno. Nel contempo, il 33,6% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2017 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.573 (primi 9 mesi del 2016: copertura del 47,3% a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.959). 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 di generazione di liquidità. La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 13.392 nei primi nove mesi del 2017 rispetto a US\$ 15.206 raggiunti l'anno precedente.

Grazie ad una strategia commerciale prudente e ad una piattaforma operativa efficiente in termini di costi, DIS ha realizzato un **EBITDA di US\$ 33,7 milioni nei primi 9 mesi del 2017** e un **marginale EBITDA del 17,3%** nonostante il mercato relativamente debole (primi 9 mesi del 2016: EBITDA pari a US\$ 48,1 milioni e un margine di EBITDA del 23,7%).

Nei primi nove mesi dell'anno DIS ha effettuato **"investimenti in conto capitale" per US\$ 99,9 milioni**. Questo valore è correlato principalmente al programma di costruzione di nuove navi di DIS e include l'acquisto di due attività in *leasing* per un totale di US\$ 55,0 milioni nel periodo, in seguito a due contratti di vendita e *lease-back* che hanno generato una disponibilità di cassa netta di US\$ 21,9 milioni nel periodo (US\$ 11,2 milioni nel secondo trimestre e US\$ 10,7 milioni nel terzo trimestre 2017). Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"**<sup>1</sup> (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui sedici<sup>1</sup> erano già state consegnate alla fine del terzo trimestre 2017. L'**investimento complessivo** previsto è di circa **US\$ 755 milioni** ed è in linea con la strategia della Società 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.

Nel secondo trimestre 2017 DIS ha lanciato un aumento di capitale emettendo diritti di sottoscrizione privilegiata per 140.250.109 nuove azioni con 140.250.109 *warrant* emessi contemporaneamente a un

<sup>1</sup> 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.)



prezzo di emissione di EUR 0,249 per nuova azione. L'offerta è stata completamente sottoscritta ed ha generato ricavi per US\$ 37,9 milioni a maggio 2017, rafforzando il bilancio e la posizione di liquidità della Società.

## **RISULTATI OPERATIVI**

I **ricavi base time charter** sono stati di US\$ 65,5 milioni nel terzo trimestre 2017 (US\$ 58,5 milioni nel terzo trimestre 2016) e di US\$ 194,2 milioni nei primi 9 mesi del 2017 (US\$ 203,0 milioni nei primi 9 mesi del 2016). La variazione dall'inizio dell'anno è dovuta alla debolezza del mercato *spot* registrata nel primo semestre 2017 rispetto alla prima metà dell'esercizio precedente, parzialmente mitigata da un risultato migliore conseguito nel terzo trimestre 2017 rispetto al terzo trimestre 2016.

In particolare, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 12.290 nei primi 9 mesi del 2017** rispetto a US\$ 14.528 nei primi 9 mesi del 2016. Questo risultato è stato particolarmente influenzato dal debole mercato *spot* del primo semestre 2017, durante il quale DIS ha ottenuto una tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 12.492 rispetto ai US\$ 16.848 del primo semestre 2016. Nel **primo trimestre 2017, il risultato spot di DIS è leggermente migliorato rispetto al trimestre precedente, raggiungendo una tariffa spot giornaliera media di US\$ 11.960** rispetto ai US\$ 10.101 ottenuti nel terzo trimestre 2016.

In linea con la strategia di DIS, nei primi nove mesi del 2017 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta elevata, assicurando una media del **33,6%** dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2016: 47,3%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.573** (primi 9 mesi del 2016: US\$ 15.959). 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\$ 12.977 nel terzo trimestre 2017** (US\$ 12.904 nel terzo trimestre 2016) e di **US\$ 13.392 nei primi 9 mesi del 2017** (US\$ 15.206 nei primi 9 mesi del 2016).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2016					2017			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9 mesi	4° trim.	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9 mesi
Spot	18.076	15.560	10.101	<b>14.528</b>	10.120	13.363	11.763	11.960	<b>12.290</b>
Fissa	15.706	16.059	16.106	<b>15.959</b>	16.085	15.908	15.078	15.681	<b>15.573</b>
Media	16.970	15.803	12.904	<b>15.206</b>	12.601	14.412	12.851	12.977	<b>13.392</b>

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di **US\$ 9,0 milioni nel terzo trimestre 2017** e di **US\$ 33,7 milioni nei primi nove mesi del 2017**, rispetto a US\$ 7,9 milioni nel terzo trimestre 2016 e US\$ 48,1 milioni nei primi nove mesi del 2016. La flessione rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente ai minori "Ricavi TCE" conseguiti nel primo semestre del 2017. Il **marginale di EBITDA di DIS si è attestato al 13,7% nel primo trimestre 2017 e al 17,3% nei primi 9 mesi del 2017** rispetto al 13,5% del terzo trimestre 2016 e al 23,7% dei primi 9 mesi del 2016.

Gli **ammortamenti e svalutazioni** ammontavano a US\$ 9,2 milioni nel terzo trimestre 2017 (US\$ 9,7 milioni nel terzo trimestre 2016) e a US\$ 27,8 milioni nei primi 9 mesi del 2017 (US\$ 27,9 milioni nei primi 9 mesi del 2016).

L'**EBIT** è stato leggermente negativo per US\$ (0,3) milioni nel terzo trimestre 2017 (negativo per US\$ (1,8)



milioni nel terzo trimestre 2016) e positivo per US\$ 5,9 milioni nei primi 9 mesi del 2017 (positivo per US\$ 20,1 milioni nei primi 9 mesi del 2016).

Il **risultato netto** di DIS per il primo trimestre 2017 è stato di US\$ (7,4) milioni (US\$ (7,5) milioni nel terzo trimestre 2016) e di US\$ (13,6) milioni nei primi nove mesi dell'esercizio (US\$ 6,1 milioni di utile nei primi 9 mesi del 2016). La variazione rispetto all'anno precedente è riconducibile quasi interamente a un mercato *spot* nettamente più debole registrato nel primo semestre del 2017.

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

I **flussi di cassa netti di DIS per i primi 9 mesi del 2017 sono stati negativi per US\$ (0,9) milioni** rispetto al risultato negativo per US\$ (12,1) milioni dei primi 9 mesi del 2016.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati negativi per US\$ (2,4) milioni nel terzo trimestre 2017 (positivi per US\$ 17,9 milioni nel terzo trimestre 2016) e negativi per US\$ (3,5) milioni nei primi 9 mesi del 2017 (positivi per US\$ 57,9 milioni nei primi 9 mesi del 2016). La flessione del risultato dei primi 9 mesi del 2017 è attribuibile principalmente all'indebolimento del mercato dei noli rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2017** ammontava a **US\$ 512,3 milioni** rispetto a US\$ 527,8 milioni alla fine del 2016. L'indebitamento netto/il rapporto del valore di mercato della flotta era pari a 68,5% al 30 settembre 2017 rispetto al 70,4% al 31 dicembre 2016.

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

Gli eventi principali per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 9 mesi del 2017 sono stati i seguenti:

**Modifiche allo statuto della Società e aumento del capitale sociale autorizzato:** nel mese di gennaio 2017, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che in ottemperanza alle recenti e importanti modifiche della legge del Lussemburgo del 10 agosto 1915 sulle società commerciali introdotte dalla legge del 10 agosto 2016 (la "Legge sulle società"), il diritto applicabile alla d'Amico International Shipping S.A., il consiglio di amministrazione della Società (il "Consiglio di Amministrazione") ha deliberato la convocazione di un'assemblea straordinaria degli azionisti da tenersi in data 3 marzo 2017 (l'"Assemblea straordinaria") volta a modificare lo statuto della Società così da allinearne le disposizioni con la modificata Legge sulle società del Lussemburgo, e allo stesso tempo cogliere l'opportunità di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso esistente della Società, ad un importo totale di cento milioni di dollari USA (US\$ 100.000.000), consentendo al Consiglio di Amministrazione di aumentare il capitale sociale della Società entro i prossimi cinque anni allo scopo di rafforzare il capitale sociale e la flessibilità finanziaria della Società.

**Il 3 marzo 2017 l'assemblea straordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato:**

- di approvare la proposta di modifica allo statuto della Società avanzata dal Consiglio di Amministrazione nella relazione esplicativa pubblicata il 30 gennaio 2017 e disponibile per gli Azionisti sul sito web della Società (<https://en.damicointernationalshipping.com/>);
- di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso, ad un importo totale di USD 100 milioni, ripartito in un miliardo di azioni senza valore nominale e di rinnovare, per un



periodo di cinque anni, l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione ad aumentare il capitale in una o più tranche entro i limiti del capitale autorizzato modificato, nonché l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione per limitare o annullare, in tutto o in parte, il diritto di sottoscrizione privilegiata degli azionisti esistenti.

**Il 3 marzo 2017 il Consiglio di Amministrazione della Società – esercitando i poteri delegatigli dall'assemblea straordinaria degli azionisti come descritta sopra – sulla base di tale autorizzazione ha deliberato:**

- di preparare il lancio di un'offerta pubblica costituita da diritti d'opzione, in Lussemburgo e in Italia, rivolta agli azionisti della Società che consisterebbe in un aumento di capitale sociale, mediante l'emissione di nuove azioni senza valore nominale e aventi gli stessi diritti (compreso, a titolo puramente esemplificativo, il diritto a dividendi) delle azioni esistenti al momento dell'emissione, fino all'equivalente in USD di max. 35 milioni di euro (compreso il sovrapprezzo azioni); le nuove azioni sarebbero offerte agli azionisti esistenti della Società in qualità di titolari di diritti di sottoscrizione privilegiata (i "Diritti di sottoscrizione privilegiata") per la sottoscrizione di nuove azioni della Società (le "Nuove azioni") abbinate gratuitamente a *warrant* – esercitabili in un orizzonte temporale di cinque anni – da emettersi contemporaneamente (i "*Warrant*"). I *Warrant* darebbero ai titolari il diritto di sottoscrivere azioni aggiuntive senza valore nominale e aventi gli stessi diritti (compreso, a titolo puramente esemplificativo, il diritto a dividendi) associati alle azioni esistenti (le "Azioni di compendio") (l'"Offerta in opzione"). Eventuali Nuove azioni, non sottoscritte durante il periodo del diritto di sottoscrizione privilegiata, verranno offerte prevedibilmente dalla Società tramite un collocamento privato successivo (il "Collocamento privato" e, unitamente all'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione, l'"Offerta");
- I *Warrant*, se debitamente esercitati secondo i loro termini e condizioni, consistono in un aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino all'equivalente in USD di un massimo di 60 milioni di euro (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l'emissione di Azioni di compendio senza valore nominale e dividendo ordinario e sarebbero dotati degli stessi diritti associati alle azioni esistenti al momento dell'emissione.

**"L'azionista di controllo di DIS garantirà il 100% dell'aumento di capitale":** Il 10 aprile 2017, d'Amico International S.A. ("DAM"), l'azionista di controllo di d'Amico International Shipping S.A., ha confermato il proprio impegno incondizionato e irrevocabile a esercitare tutti i Diritti di sottoscrizione privilegiata che riceverà nell'ambito dell'offerta e di sottoscrivere e versare per intero e in maniera tempestiva il numero corrispondente di nuove azioni con *Warrant* emessi contemporaneamente, come definito nella lettera d'intenti datata 30 gennaio 2017. In seguito al comunicato stampa rilasciato da DIS il 3 marzo 2017 e alla relativa delibera del Consiglio di Amministrazione di DIS dello stesso giorno, DAM si è inoltre impegnata irrevocabilmente a sottoscrivere qualsiasi azione che non sarà sottoscritta nell'ambito del collocamento privato e alle stesse condizioni (segnatamente in relazione al prezzo) proposte nell'offerta in opzione e nel collocamento privato.

**Il Consiglio di d'Amico International Shipping S.A. approva i termini e le condizioni dell'emissione in opzione.** Il lancio dell'operazione è previsto il 24 aprile 2017 e la sua conclusione il 18 maggio 2017. Il 18 aprile 2017 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A., esercitando i poteri delegatigli dall'assemblea straordinaria degli azionisti del 3 marzo 2017, ha deliberato:

- di approvare l'emissione in opzione rivolta agli azionisti della Società che consiste in (i) un'offerta da parte della Società ai titolari di Diritti di sottoscrizione privilegiata di nuove azioni della Società con *Warrant* emessi contemporaneamente esercitabili in azioni, e (ii) qualora i Diritti di sottoscrizione privilegiati vengano esercitati solo parzialmente durante l'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione, in un collocamento privato, nell'ambito del quale il Consiglio di



Amministrazione collocherà eventuali Nuove azioni non sottoscritte durante l'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione e con l'annullamento, in questa seconda tranches di offerta, di qualsiasi diritto di sottoscrizione privilegiata.

- di approvare un aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino a un massimo equivalente a USD di 34.922.277 euro (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l'emissione di massimo 140.250.109 Nuove azioni, che in generale saranno dello stesso grado delle azioni esistenti sotto tutti gli aspetti, ad un prezzo di emissione per Nuova azione di 0,249 euro (il "Prezzo di emissione"), secondo il rapporto di 1 Nuova azione ogni 3 Diritti di sottoscrizione privilegiata esercitati (il "Rapporto") e con un massimo di 140.250.109 *Warrant* associati gratuitamente, emessi in contemporanea secondo il rapporto di 1 *Warrant* ogni 3 Diritti di sottoscrizione privilegiati esercitati;
- di approvare un ulteriore aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino a un massimo equivalente a USD di 59.606.296 euro (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l'emissione – in una o più tranches – di massimo 140.250.109 Azioni di compendio all'esercizio dei *Warrant*, che in generale saranno dello stesso grado delle azioni esistenti sotto tutti gli aspetti alla relativa data di esercizio.

Il Consiglio di Amministrazione ha deciso di procedere con l'Offerta al fine di rafforzare il bilancio della Società. L'Offerta è stata strutturata in modo da premiare gli azionisti in un orizzonte di investimento di medio-lungo termine, con la lunga scadenza dei *Warrant*, offrendo agli investitori la possibilità di trarre vantaggio dalla ripresa prevista del mercato altamente ciclico delle navi cisterna.

I *Warrant* conferiscono diritti certi e possono essere esercitati secondo i Termini e condizioni dei *Warrant*, in base ai quali i titolari avranno il diritto di sottoscrivere Azioni di compendio secondo un rapporto di 1 Azione di compendio ogni 1 *Warrant* esercitato in base ai seguenti prezzi di esercizio e durante i seguenti periodi:

- 0,315 euro, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2018;
- 0,340 euro, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2019;
- 0,367 euro, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2020;
- 0,395 euro, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2021;
- 0,425 euro, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche nel giugno 2022.

**d'Amico International S.A. ha annunciato i risultati dell'emissione in opzione (adesione approssimativa del 99,2% durante il periodo di sottoscrizione privilegiata) – ricavi lordi dell'equivalente in USD pari a circa EUR 34,7 milioni**

Il 18 maggio 2017, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato – in relazione alla sua offerta con Diritti di sottoscrizione privilegiata di massimo 140.250.109 Nuove azioni con massimo 140.250.109 *Warrant* d'Amico International Shipping 2017–2022 a un Prezzo di emissione di EUR 0,249 per Nuova azione di aver ricevuto emessi simultaneamente (sottoscrizioni, tramite l'esercizio dei Diritti di sottoscrizione privilegiata, per 139.156.784 Nuove azioni con 139.156.784 *Warrant* emessi simultaneamente attraverso l'esercizio di Diritti di sottoscrizione privilegiata, pari a un'adesione del 99,2% circa.

**Risultati del periodo di sottoscrizione privilegiata**

Durante il periodo di esercizio per i Diritti di sottoscrizione privilegiata, iniziato il 24 aprile 2017 e terminato il 18 maggio 2017 (il "Periodo di sottoscrizione privilegiata"), sono stati esercitati complessivamente 417.470.352 Diritti di sottoscrizione privilegiata, pari a circa il 99,2% del numero complessivo di Diritti di sottoscrizione privilegiata. Considerato il rapporto di 1 Nuova azione con 1



*Warrant* emesso simultaneamente ogni 3 Diritti di sottoscrizione privilegiata, la Società emetterà 139.156.784 Nuove azioni con 139.156.784 *Warrant* gratuiti emessi simultaneamente, esercitabili in azioni (le “Azioni di compendio”), per i sottoscrittori che hanno sottoscritto le Nuove azioni durante il Periodo di sottoscrizione privilegiata. Le Nuove azioni sono scambiate sul Mercato Telematico Azionario con il codice ISIN LU0290697514, che è il codice ISIN per le azioni DIS.

#### **Warrant**

La negoziazione dei relativi *Warrant* sul Mercato Telematico Azionario della Borsa Italiana è iniziata a fine maggio con il codice ISIN LU1588548724.

#### **Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato i risultati del collocamento privato e i risultati finali dell'emissione in opzione. Aumento di capitale sottoscritto al 100% e ricavi lordi dell'offerta pari all'equivalente in USD di EUR 34,9 milioni.**

Il 23 maggio 2017, in relazione all'offerta con Diritti di sottoscrizione privilegiata di massimo 140.250.109 nuove azioni con massimo 140.250.109 *Warrant* emessi simultaneamente ad un Prezzo di emissione di EUR 0,249 per Nuova azione, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che, in seguito al collocamento privato delle Nuove azioni non sottoscritte, tutte le restanti 1.093.325 Nuove azioni sono state sottoscritte (per un aumento di capitale aggiuntivo, compreso il sovrapprezzo azioni, dell'equivalente in USD di circa EUR 272.238) con l'emissione simultanea di 1.093.325 *Warrant*. L'adesione al Collocamento privato, congiuntamente alla sottoscrizione del 99,2% circa durante il Periodo di sottoscrizione privilegiata, iniziato il 24 aprile 2017 e terminato il 18 maggio 2017, equivale a un'adesione totale del 100% all'offerta di diritti d'opzione nel suo complesso. A seguito del Collocamento privato, il capitale della Società è diventato pari a USD 56.876.046,50, ripartito in 568.760.465 azioni senza valore nominale.

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

- **“Flotta di proprietà di seconda mano”:** nel mese di gennaio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha venduto la MT High Endurance e la MT High Endeavour, due navi cisterna *medium range* da 46.992 Tpl (Dwt), costruite nel 2004 da STX, Corea del Sud (le “Navi”), a Sea World Tankers, un cliente di Sea World Management SAM (l'“Acquirente”), per un corrispettivo di US\$ 13,5 milioni ciascuna. Nel contempo, d'Amico Tankers manterrà l'impiego commerciale delle Navi avendo altresì concluso con l'Acquirente un contratto *time charter* quadriennale ad una tariffa interessante.

Nel mese di maggio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della MT High Fidelity, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd., per un corrispettivo di US\$ 27,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 11,2 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della Nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS e permettendo alla Società di trarre vantaggio dalla ripresa prevista del mercato. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della Nave, poiché è stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della Nave, a partire dal terzo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli

Nel mese di luglio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della MT High Discovery, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd., per un corrispettivo di US\$ 28,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di





generare una liquidità di circa US\$ 10,7 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della Nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS e permettendo alla Società di trarre vantaggio dalla ripresa prevista del mercato. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della Nave, poiché è stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della Nave, a partire dal terzo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli

Nel mese di settembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della MT High Priority, una nave cisterna *medium range* da 46.847 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da Nakai Zosen (Giappone) per un corrispettivo di US\$ 13,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 6,5 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della Nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della Nave, poiché è stato concluso con l'acquirente anche un contratto quinquennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del quinto anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della Nave, a partire dal secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli

- **Flotta impiegata a noleggio:** a febbraio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel primo trimestre.
- **Flotta in "noleggio passivo":** nel mese di febbraio 2017, il contratto per la M/T High Enterprise, nave MR costruita nel 2009 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. da allora, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.

A marzo 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha accettato di prendere in *time charter* la M/T High Sun, una nave MR costruita nel 2014 e di proprietà Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33%) per un periodo di 18 mesi. La nave è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. nel maggio 2017.

Nel mese di maggio 2017, il contratto per la M/T Freja Baltic, nave MR costruita nel 2008, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.

Nel mese di giugno 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T Silver Express, una nave MR costruita nel 2009, per un periodo di 12 mesi.

Nel mese di giugno 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T Crimson Jade, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Minaminippon Shipbuilding (Giappone), per un periodo di 7 anni con possibilità di proroga del contratto.

Nel mese di giugno 2017, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Russel, una nave *handysize* costruita nel 2002, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di luglio 2017, il contratto per la M/T High Force, nave MR costruita nel 2009, è stato prorogato per un altro anno (con opzione per altri 3 mesi) a decorrere dal settembre 2017 ad una tariffa ridotta.



Nel mese di agosto 2017, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Moody, una nave MR costruita nel 2002, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2017, la M/T High Challenge, una nuova nave cisterna MR di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata alla Società. Nel febbraio 2017, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud di rimandare la consegna della sua prima nave LR1 di nuova costruzione da aprile 2017 ad ottobre 2017. Questo accordo dà seguito alla specifica richiesta di una grande compagnia petrolifera nonché importante cliente della Società, che prenderà la nave a noleggio con un contratto *time charter* di 18 mesi alla sua consegna da parte di Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam. Allo stesso tempo, anche le date di consegna stimate delle altre 5 navi LR1 in costruzione presso Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam sono state leggermente posticipate di circa 2 mesi rispetto al programma originale.

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

**Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di febbraio 2017, GLENDIA International Shipping d.a.c. ha ridotto le tariffe di noleggio per le sue 6 navi MR di proprietà per un periodo di 12 mesi a decorrere dalla fine del primo trimestre 2017. Tre di queste navi sono attualmente date in *time charter* a d'Amico Tankers Limited d.a.c. e tre navi al Gruppo Glencore.

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

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

- **"Flotta di proprietà di seconda mano":** nel mese di ottobre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della MT High Prosperity, una nave cisterna *medium range* da 48.700 Tpl (Dwt), costruita nel 2006 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 14,245 milioni. L'operazione genererà una positiva disponibilità di cassa netta di circa US\$ 6,9 milioni per d'Amico Tankers, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della Nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS. Nel contempo, d'Amico Tankers manterrà l'impiego commerciale delle navi avendo altresì concluso con l'acquirente un contratto *time charter* sessennale ad una tariffa competitiva.
- **Flotta impiegata a noleggio:** a ottobre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel terzo trimestre.
- **Flotta in "noleggio passivo":** nel mese di ottobre 2017, i contratti per la M/T High Beam e la High Current, due navi MR costruite nel 2009 e prese in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2014, sono stati prorogati per un altro anno ad una tariffa ridotta.
- **Flotta in noleggio a scafo nudo:** nel mese di ottobre 2017, in seguito alla consegna della M/T High Priority ai nuovi proprietari, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso a noleggio a scafo nudo la nave per 5 anni.



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

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

	Al 30 settembre 2017			LR1	Al 9 novembre 2017		
	MR	Handysize	Totale		MR	Handysize	Totale
Di proprietà	20,0	8,0	28,0	1,0	19,0	8,0	28,0
Noleggio a scafo nudo*	2,0	0,0	2,0	0,0	3,0	0,0	3,0
Nolo a lungo termine	12,5	1,0	13,5	0,0	12,5	1,0	13,5
Nolo a breve termine	11,0	1,0	12,0	0,0	11,0	1,0	12,0
<b>Totale</b>	<b>45,5</b>	<b>10,0</b>	<b>55,5</b>	<b>1,0</b>	<b>45,5</b>	<b>10,0</b>	<b>56,5</b>

\* con obbligo di acquisto

### **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

Con l'inizio del quarto trimestre 2017, si è creata una situazione di disequilibrio tra domanda e offerta nell'Atlantico a causa degli uragani che hanno colpito la regione. L'esportazione dei raffinati dagli Stati Uniti è stata drasticamente ridotta nel mese di settembre, mentre le importazioni sono aumentate solo per un breve periodo. Il conseguente eccesso di offerta di navi nell'Atlantico ha mantenuto sottotono le tariffe nella regione. Nell'emisfero orientale, le raffinerie asiatiche sono tornate in esercizio dopo le manutenzioni ed il mercato ha iniziato a migliorare. Anche l'incremento della domanda verso l'Australia e la costa occidentale di Nord e Sud America sta contribuendo a sostenere il miglioramento sul mercato orientale. Le scorte di raffinati sono diminuite considerevolmente e si attestano ben al di sotto dei livelli elevati toccati negli ultimi anni, e solo leggermente al di sopra delle medie quinquennali. Le esportazioni statunitensi sono tornate a livelli storicamente elevati e dovrebbero iniziare ad assorbire l'eccesso di tonnellaggio. L'AIE prevede una crescita della domanda globale di circa 1,6 milioni di barili al giorno nel 2017 (pari all'1,6%) e di 1,4 milioni di barili al giorno nel 2018 (pari all'1,4%). Secondo le previsioni per il quarto trimestre 2017, l'input globale delle raffinerie aumenterà di 100.000 barili al giorno su base trimestrale, attestandosi a 80,9 milioni di barili al giorno, pari ad un incremento di 900.000 barili al giorno su base annua. Tuttavia si prevede che i volumi di produzione globali delle raffinerie aumentino di ben 2,9 milioni di barili al giorno da settembre a dicembre. Benché l'incremento globale dei margini di raffinazione causato dall'uragano Harvey sia in gran parte scomparso, i margini rimangono a livelli rassicuranti. I mercati globali dei raffinati nel quarto trimestre 2017 sembrano equilibrati dopo cali nel secondo e nel terzo trimestre del 2017.

### **ALTRE DELIBERE**

Il Consiglio di Amministrazione di DIS, riunitosi in data odierna, ha inoltre deliberato di esercitare la facoltà di cui all'art. 3.2 del regolamento dei "Warrant DIS 2017 – 2022", codice ISIN LU1588548724 e di stabilire 5 periodi addizionali di esercizio dei Warrant medesimi della durata di un mese consecutivo di calendario ciascuno (i "Periodi di Esercizio Addizionali") definendo per ogni nuova finestra di esercizio lo strike price in applicazione di quanto previsto all'art. 4.2 del regolamento dei Warrant come di seguito illustrato:

- Euro [0,283], per i Warrant esercitati in tutti i giorni lavorativi del mese di dicembre 2017;
- Euro [0,328], per i Warrant esercitati in tutti i giorni lavorativi del mese di dicembre 2018;



- Euro [0,354], per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni lavorativi del mese di dicembre 2019;
- Euro [0,381], per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni lavorativi del mese di dicembre 2020;
- Euro [0,410], per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni lavorativi del mese di dicembre 2021.

Il Consiglio di Amministrazione di DIS, anche tenuto conto della natura del business caratterizzato come noto da elevati livelli di volatilità nonché dalle ripercussioni che questo talvolta può avere sul corso del titolo azionario anche in corso d'anno, ha ritenuto opportuno fissare, in aggiunta al periodo di esercizio annuale previsto nel corso del mese di giugno a far data dal giugno 2018, 5 Periodi di Esercizio Addizionali al fine di: (i) incrementare la liquidità implicita dello strumento finanziario a beneficio dei possessori dello stesso; (ii) massimizzare, sempre a beneficio dei titolari dei *Warrants*, la componente opzionale dello strumento e di conseguenza – a parità di altre condizioni – il loro valore; (iii) agevolare la pianificazione dei flussi finanziari dei titolari dei *Warrants* nell'ambito dei 12 mesi (potendo i titolari spalmare l'eventuale esercizio in due momenti temporali); (iv) incrementare, dal punto di vista di DIS, le probabilità di sottoscrizione dei *Warrants* – con conseguente beneficio in termini di raccolta di equity; (v) in definitiva massimizzare – sia lato titolare del *Warrant* che lato DIS – l'efficacia dello strumento.

Si rammenta che il Regolamento dei *Warrant* è disponibile sul sito internet della società, all'indirizzo [investorrelations.damicointernationalshipping.com](http://investorrelations.damicointernationalshipping.com)

---

## CONFERENCE CALL

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

---

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



---

*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').*

---

**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)

Antonio Buozzi

Tel.: +39 320.0624418

E-Mail: [antonio.buozzi@havaspr.com](mailto:antonio.buozzi@havaspr.com)

**ALLEGATI**
**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

3° trim. 2017	3° trim. 2016	US\$ migliaia	9 MESI 2017	9 MESI 2016
101.082	81.082	Ricavi	289.184	260.973
(35.575)	(22.609)	Costi diretti di viaggio	(95.013)	(58.021)
<b>65.507</b>	<b>58.473</b>	<b>Ricavi base time charter</b>	<b>194.171</b>	<b>202.952</b>
(33.390)	(29.036)	Costi per noleggi passivi	(93.005)	(89.888)
(19.334)	(17.569)	Altri costi operativi diretti	(59.023)	(52.844)
(3.815)	(3.961)	Costi generali e amministrativi	(11.108)	(12.157)
4	-	Utile dalla vendita di navi	2.642	-
<b>8.972</b>	<b>7.907</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA</b>	<b>33.677</b>	<b>48.063</b>
(9.236)	(9.712)	Ammortamenti e svalutazioni	(27.815)	(27.923)
<b>(264)</b>	<b>(1.805)</b>	<b>Risultato operativo / EBIT</b>	<b>5.862</b>	<b>20.140</b>
83	523	Proventi finanziari netti	1.734	3.745
(7.004)	(6.198)	(Oneri) finanziari netti	(20.688)	(17.488)
2	102	Quota di utile delle collegate	92	167
<b>(7.183)</b>	<b>(7.378)</b>	<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>(13.000)</b>	<b>6.564</b>
(201)	(129)	Imposte sul reddito	(584)	(480)
<b>(7.384)</b>	<b>(7.507)</b>	<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>(13.584)</b>	<b>6.084</b>

*Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società*

<b>(0,013)</b>	<b>(0,018)</b>	<b>Utile / (perdita) per azione (US\$) <sup>2</sup></b>	<b>(0,028)</b>	<b>0,014</b>
----------------	----------------	---	----------------	--------------

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO**

3° trim. 2017	3° trim. 2016	US\$ migliaia	9 MESI 2017	9 MESI 2016
(7.384)	(7.507)	Utile / (perdita) del periodo	(13.584)	6.084
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
864	3.140	Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di	656	(7.381)
102	-	Differenze di cambio nella conversione di	271	-
<b>(6.418)</b>	<b>(4.367)</b>	<b>Utile/(Perdita) netto complessivo</b>	<b>(12.657)</b>	<b>(1.297)</b>
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>				
(0,011)	(0,007)	Utile / (perdita) per azione <sup>1</sup>	(0,026)	(0,018)

<sup>2</sup> Nel terzo trimestre e nei primi 9 mesi del 2017 l'utile per azione è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari rispettivamente a 560.930.465 e 490.084.754, mentre nel terzo trimestre e nei primi 9 mesi del 2016 era calcolato su un numero medio rispettivamente di 420.750.329 e 420.125.632 azioni circolanti.



## SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA INTERMEDIA CONSOLIDATA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2017	AI 31 dicembre 2016
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali	842.063	810.728
Investimenti e altre attività finanziarie non correnti	3.229	3.261
Altre attività finanziarie non correnti	27.254	23.066
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>872.546</b>	<b>837.055</b>
Attività disponibili per la vendita	28.250	66.352
Rimanenze	14.854	12.857
Crediti a breve e altre attività correnti	55.238	41.213
Altre attività finanziarie correnti	106	95
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.497	31.632
<b>Totale attività correnti</b>	<b>129.945</b>	<b>152.149</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>1.002.491</b>	<b>989.204</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	56.876	42.851
Utili portati a nuovo	50.889	64.472
Altre riserve	280.917	256.043
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>388.682</b>	<b>363.366</b>
Banche e altri finanziatori	398.626	427.304
Passività per <i>leasing</i> finanziari	52.101	-
Altre passività finanziarie non correnti	7.021	8.420
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>457.748</b>	<b>435.724</b>
Banche e altri finanziatori	99.708	124.975
Passività per <i>leasing</i> finanziari	2.244	-
Importi dovuti alla società controllante	-	10.001
Altre passività finanziarie correnti	11.464	11.885
Debiti a breve e altre passività correnti	42.638	43.059
Debiti per imposte correnti	7	194
<b>Totale passività correnti</b>	<b>156.061</b>	<b>190.114</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.002.491</b>	<b>989.204</b>

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2017	3° trim. 2016	US\$ migliaia	9 MESI 2017	9 MESI 2016
<b>(7.883)</b>	<b>(7.507)</b>	<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>(13.583)</b>	<b>6.084</b>
9.236	9.712	Ammortamenti e svalutazioni	27.815	27.923
201	129	Imposte correnti e differite	584	480
6.380	5.709	Oneri (proventi) finanziari	18.831	16.776
541	(36)	Variazioni di <i>fair value</i> su riconversione valutaria	123	(3.035)
(2)	(102)	Quota di utile delle collegate	(92)	(167)
(4)	-	Utile dalla vendita di navi	(2.642)	-
<b>8.969</b>	<b>7.905</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>31.036</b>	<b>48.061</b>
1.290	(1.739)	Variazioni delle rimanenze	(1.997)	(1.650)
(12.123)	2.197	Variazioni dei crediti a breve	(14.160)	20.116
4.895	14.182	Variazioni dei debiti a breve	(1.711)	7.128
(198)	(92)	Imposte pagate	(606)	(810)
(5.201)	(4.560)	Interessi netti e altri proventi finanziari (pagati) ricevuti	(16.016)	(14.917)
<b>(2.368)</b>	<b>17.893</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>(3.454)</b>	<b>57.928</b>
(37.020)	(42.877)	Acquisto netto di immobilizzazioni	(99.868)	(106.621)
27.938	-	- Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	78.229	-
-	-	Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	132	-
29	-	- Variazione dei credi da società controllate	87	-
<b>(9.053)</b>	<b>(42.877)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(21.420)</b>	<b>(106.621)</b>
(106)	-	- Aumento di capitale	37.788	2.921
163	140	Altre variazioni del patrimonio netto	454	1.628
-	-	- Dividendi distribuiti	-	(12.412)
-	-	- Azioni proprie	-	(609)
-	-	- Finanziamenti della controllante	(10.001)	-
-	32	Variazioni di altri crediti finanziari	-	404
-	-	- Variazioni di altri debiti finanziari	(2.000)	(1.000)
(30.465)	(28.040)	Rimborso finanziamenti bancari	(95.142)	(145.077)
4.374	54.028	Utilizzo finanziamenti bancari	38.543	190.702
28.000	-	- Avvio di un <i>leasing</i> finanziario	55.000	-
(401)	-	- Rimborso di un <i>leasing</i> finanziario	(654)	-
<b>1.565</b>	<b>26.160</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>23.988</b>	<b>36.557</b>
<b>(9.856)</b>	<b>1.176</b>	<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(886)</b>	<b>(12.136)</b>
29.134	26.975	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	20.164	40.287
<b>19.278</b>	<b>28.151</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>19.278</b>	<b>28.151</b>
31.497	34.787	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	31.497	34.787





---

(12.219)

(6.636) Scoperti di conto a fine periodo

(12.219)

(6.636)

---

*Il manager responsabile della redazione dei documenti contabili societari, Carlos Balestra di Mottola, dichiara nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping SA (la società) che l'informativa contabile contenuta nel presente comunicato corrisponde alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili.*

*Carlos Balestra di Mottola*  
Chief Financial Officer



## **ALTERNATIVE PERFORMANCE MEASURES**

**Ricavi base time charter** - Costituiscono uno standard nel settore dei trasporti marittimi che consente di confrontare i ricavi di nolo netti in base al periodo, 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 della Società 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 della Società.

**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 di 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 sia fissi che 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 ispezioni 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) della Società (settore ad elevata intensità di capitale).

**Indebitamento netto** - Comprende gli accordi di prestito e le passività finanziarie totali, 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, che ne indica 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.

**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 di una Società durante un periodo, tenendo conto della data di consegna alla Società e di riconsegna dalla Società delle navi appartenenti alla flotta.

**Noleggio a scafo nudo** - Indica il noleggio di una nave tramite il quale al proprietario viene solitamente corrisposto un importo fisso di noleggio per un certo periodo di tempo, durante il quale il noleggiatore è responsabile delle spese operative e di viaggio della nave, nonché della gestione di quest'ultima, equipaggio compreso. Un noleggio a scafo nudo è noto anche come demise charter o time charter con demise.

**Noleggio** - Indica 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.

**Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)** - Indica 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.

**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 della Società ai cambiamenti del mercato dei noli in un determinato periodo.



**Contratti a tariffa fissa** - Contratti time charter o Contratti di nolo. Si vedano le rispettive definizioni negli IAP non finanziari in questa sezione.

**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.

**Noleggio spot o noleggio a viaggio** - Indica il noleggio di una nave per un viaggio tra un porto di carico e 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.

**Time charter** - Indica un noleggio in cui al proprietario della nave viene corrisposto un importo giornaliero per un periodo di tempo specificato (un contratto a tariffa fissa). Solitamente il proprietario della nave è responsabile della fornitura dell'equipaggio e del pagamento delle spese operative della nave mentre il noleggiatore è responsabile del pagamento delle spese di viaggio e dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva.

**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 dal Gruppo 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 senza tenere in considerazione le variazioni nel mix di tipologie di noleggio (ossia noleggi spot, noleggi time charter e contratti di nolo) in base alle quali le navi possono essere impiegate in periodi specifici. Consente di confrontare la performance della Società con le controparti di settore e i valori di riferimento del mercato.

**Numero medio di navi** - Il numero medio di navi in un periodo è pari alla somma dei raffinati di tutte le navi controllate dalla Società in base ai giorni-nave disponibili totali in quel periodo e alla partecipazione della Società (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 della Società in un determinato periodo.

**Noleggio a viaggio** - Indica un noleggio in cui ad un proprietario di nave viene corrisposto il nolo in base allo spostamento di merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il proprietario della nave 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.