



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Relazione Annuale 2018

d'Amico International Shipping S.A.

d'Amico International Shipping S.A.

2018 Relazione Annuale

BILANCIO D'ESERCIZIO E CONSOLIDATO

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2018

d'Amico International Shipping S.A.
Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
RCS B124790
Capitale sociale al 31 dicembre 2018 US\$ 65.375.803

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

Contents

LETTERA AGLI AZIONISTI	4
ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	6
DATI DI SINTESI	7
d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE	8
Struttura del Gruppo	9
Gruppo d'Amico International Shipping	10
Informazioni di natura non finanziaria	15
<i>Responsabilità sociale d'impresa</i>	15
<i>Risorse umane, questioni sociali e lavorative, rispetto dei diritti umani</i>	22
<i>Politica sulla strategia di gestione dei rischi</i>	24
<i>Corporate Governance e assetto proprietario</i>	29
<i>Informazioni per gli azionisti</i>	30
<i>Indicatori alternativi di performance (IAP)</i>	32
<i>Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2018</i>	35
<i>Risultati trimestrali</i>	44
<i>Eventi significativi verificatisi nell'esercizio</i>	46
<i>Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione</i>	51
GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO	58
Conto economico consolidato	59
Conto economico consolidato complessivo	59
Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata	60
Rendiconto finanziario consolidato	61
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	62
Note	63
d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO	118
Resoconto di gestione	119
Eventi significativi verificatisi nell'esercizio	121
Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione	126
d'Amico International Shipping S.A. Bilancio e nota integrativa	131
RELAZIONI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	151

LETTERA AGLI AZIONISTI

Gentili Azionisti,

Sono lieto di presentarvi la relazione annuale di d'Amico International Shipping. Il 2018 è stato purtroppo uno degli anni peggiori dell'ultimo decennio per le navi cisterna per prodotti raffinati. Ciononostante, DIS è riuscita a mitigare gli effetti di questo mercato avverso, grazie alla combinazione di una strategia commerciale prudente e ad un costante impegno a rafforzare il proprio bilancio e la sua posizione di liquidità. In questo difficile contesto, d'Amico International Shipping ha registrato una perdita netta di US\$ (55,1) milioni nel 2018.

Il mercato è stato debole durante i primi nove mesi del 2018, con noli tra i più bassi degli ultimi anni, nel terzo trimestre e all'inizio del quarto trimestre. Abbiamo però osservato una ripresa dei noli a livelli redditizi verso fine anno, con chiari segnali di miglioramento confermati anche all'inizio del 2019, rispetto all'esercizio precedente.

La media TCE giornaliera dei noli *spot* di DIS si è attestata a US\$ 10.798 nel 2018 in confronto con US\$ 12.026 raggiunti nell'anno precedente. Al contempo, durante l'esercizio abbiamo potuto contare su una copertura del 34,2% dei giorni nave disponibili, attraverso contratti *time charter* ad un nolo medio TCE giornaliero di US\$ 14.850. Il nolo medio TCE giornaliero complessivo (*spot* e *time charter*) è stato di US\$ 12.184: si tratta di un livello piuttosto soddisfacente, se si considera il difficile contesto per il mercato. Questo dato, dimostra ancora una volta, che la nostra prudente strategia di copertura, attraverso contratti a lungo termine, ci consente di mitigare considerevolmente gli effetti dei ciclici negativi.

La maggior parte degli analisti e degli operatori è positivo sulle prospettive del mercato per le navi cisterne per prodotti raffinati, ed io condivido pienamente la loro opinione. Sul fronte della domanda, i commerci marittimi di raffinati a livello mondiale dovrebbero crescere del 3% già nel 2019, sostenuti da una solida crescita dei consumi petroliferi e da un forte incremento nella capacità di raffinazione, pari a 4,9 milioni di barili al giorno a livello globale, tra il 2019 e il 2021 (secondo Clarksons). Soprattutto il 2019 dovrebbe essere caratterizzato da uno dei più consistenti aumenti annuali della capacità di raffinazione degli ultimi anni, con un crescita stimata di 3,1 milioni di barili al giorno (secondo Clarksons). Inoltre, secondo le previsioni, la nuova normativa IMO, che limita il contenuto di zolfo nei carburanti *bunker* e la cui entrata in vigore è prevista a gennaio 2020, avrà un significativo impatto positivo sulla domanda di navi cisterna già dalla seconda metà del 2019. Al contempo, nei prossimi due anni la crescita netta della flotta nei segmenti in cui operiamo (MR e LR1), è prevista essere inferiore al 2,0% annuo.

Ritengo che i recenti investimenti di DIS e la nostra prudente strategia commerciale, insieme ad una forte organizzazione aziendale e ad una flotta moderna, versatile e di alta qualità, ci consentiranno di trarre pieno vantaggio dal prossimo ciclo positivo per il nostro settore. Il nostro piano d'investimento basato su 22 nuove costruzioni, ordinate dal 2012, sta volgendo al termine, con la consegna dell'ultima nave, una LR1, prevista nel terzo trimestre 2019, per investimenti corrispondenti a US\$ 31,6 milioni, di cui circa US\$ 18,8 milioni dovrebbero essere finanziati tramite prestiti bancari ed il resto con fondi propri.

Al contempo, rimaniamo concentrati sul rafforzamento del nostro bilancio e della nostra posizione di liquidità. Oltre agli oltre US\$ 40 milioni di flussi di cassa netti (dopo il rimborso del debito) generati nel 2017 dalle operazioni di vendita e da quelle di vendita e *lease-back*, nel 2018 siamo riusciti a raccogliere altri US\$ 56,5 milioni attraverso operazioni simili, di cui US\$ 46,9 milioni derivanti da operazioni di vendita e *lease-back* su quattro navi e US\$ 9,6 milioni dalla vendita di due navi. Nel primo trimestre 2019, abbiamo chiuso operazioni di vendita e di vendita e

lease-back per tre navi, che hanno già generato una liquidità netta di US\$ 10,2 milioni per la Società a gennaio e altri US\$ 6,2 milioni ad aprile; ulteriori US\$ 9,6 milioni saranno incassati alla consegna della terza nave ai nuovi proprietari.

Dal 2020, i minori impegni per investimenti e per rimborsi sul debito bancario, unitamente alla crescita prevista dei noli, dovrebbero contribuire ad una significativa generazione di cassa per i nostri azionisti, oltre a permetterci di ridurre rapidamente la nostra posizione finanziaria netta.

Abbiamo attraversato un periodo molto impegnativo per il nostro settore ed abbiamo superato con successo tutte le difficoltà finanziarie attribuibili alla debolezza dei noli, rispettando sempre i nostri covenant finanziari e gli interessi di tutti i nostri *stakeholder*. Sono fortemente convinto che il nostro mercato si trovi ad un punto di svolta e penso che ci attenda un futuro prospero. Con questo fine, ritengo sia adesso essenziale ridurre il nostro indebitamento finanziario e conseguire una struttura di capitale più robusta, permettendoci di trarre pieno vantaggio dal prossimo ciclo positivo, creando valore per i nostri azionisti.

A questo scopo, il 20 marzo 2019 il Consiglio di Amministrazione di DIS ha approvato un aumento di capitale pari all'equivalente in US\$ di 44 milioni di euro. Ancora una volta il nostro azionista di maggioranza, d'Amico International S.A., che ha sostenuto DIS durante questo periodo difficile attraverso aumenti di capitale, l'esercizio anticipato dei suoi *warrant* e prestiti diretti, ha espresso il suo impegno irrevocabile e incondizionato a sottoscrivere pienamente l'offerta di diritti di opzione.

Per conto del Consiglio di Amministrazione, vorrei ringraziare i nostri Azionisti, i nostri Finanziatori e tutti i nostri *Stakeholder* per il loro costante sostegno e per la rinnovata fiducia che ci accordano. Ci attende un futuro radioso.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paolo d'Amico'. The signature is fluid and cursive, with a prominent vertical stroke on the right side.

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

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

Consiglio di Amministrazione

Presidente e Amministratore Delegato

Paolo d'Amico

Amministratori

Antonio Carlos Balestra di Mottola, Direttore Finanziario

Cesare d'Amico

Massimo Castrogiovanni

Stas Andrzej Jozwiak

John Joseph Danilovich

Heinz Peter Barandun

Società di Revisione

Moore Stephens Audit S.A.

DATI DI SINTESI

Dati Finanziari

US\$ migliaia	2018	2017
Ricavi base time charter (TCE)*	244.870	257.437
Risultato operativo lordo / EBITDA *	17.519	36.838
margine sul TCE in %	7,15%	14,31%
Risultato operativo / EBIT *	(17.325)	(11.428)
margine sul TCE in %	(7,07)%	(4,44)%
Utile / (perdita) netto	(55.100)	(38.083)
margine sul TCE in %	(22,50)%	(14,79)%
Utile / (perdita) per azione (US\$)	(0.085)	(0.075)
Flussi di cassa operativi	7.587	(11.308)
Investimenti lordi (CapEx)*	(101.485)	(80.102)
	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Totale attività	1.039.737	1.013.235
Indebitamento finanziario netto*	588.708	510.285
Patrimonio netto	337.343	394.432

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 32

Altri dati operativi*

	2018	2017
Dati operativi giornalieri		
Ricavi base time charter* per giorno di utilizzo (US\$) ¹	12.184	13.150
Sviluppo della flotta		
Numero medio di navi	54,4	54,7
- Di proprietà e a scafo nudo	30,5	30,3
- A noleggio	23,9	24,4
Numero medio di navi in gestione commerciale	1,5	-
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili (%)	0,9%	2,0%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%)	34,2%	33,0%

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 32

¹ Tale valore rappresenta i ricavi base time charter per le navi impiegate sul mercato spot e per navi impiegate con contratti time charter, al netto delle commissioni. Si rimanda agli Indicatori alternativi di performance riportati di seguito nella presente relazione. Il dato per il 2018 esclude dal calcolo le navi in gestione commerciale, le quali hanno generato US\$ 5,4 milioni di ricavi base time charter e un importo equivalente di costi per noleggi passivi.

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

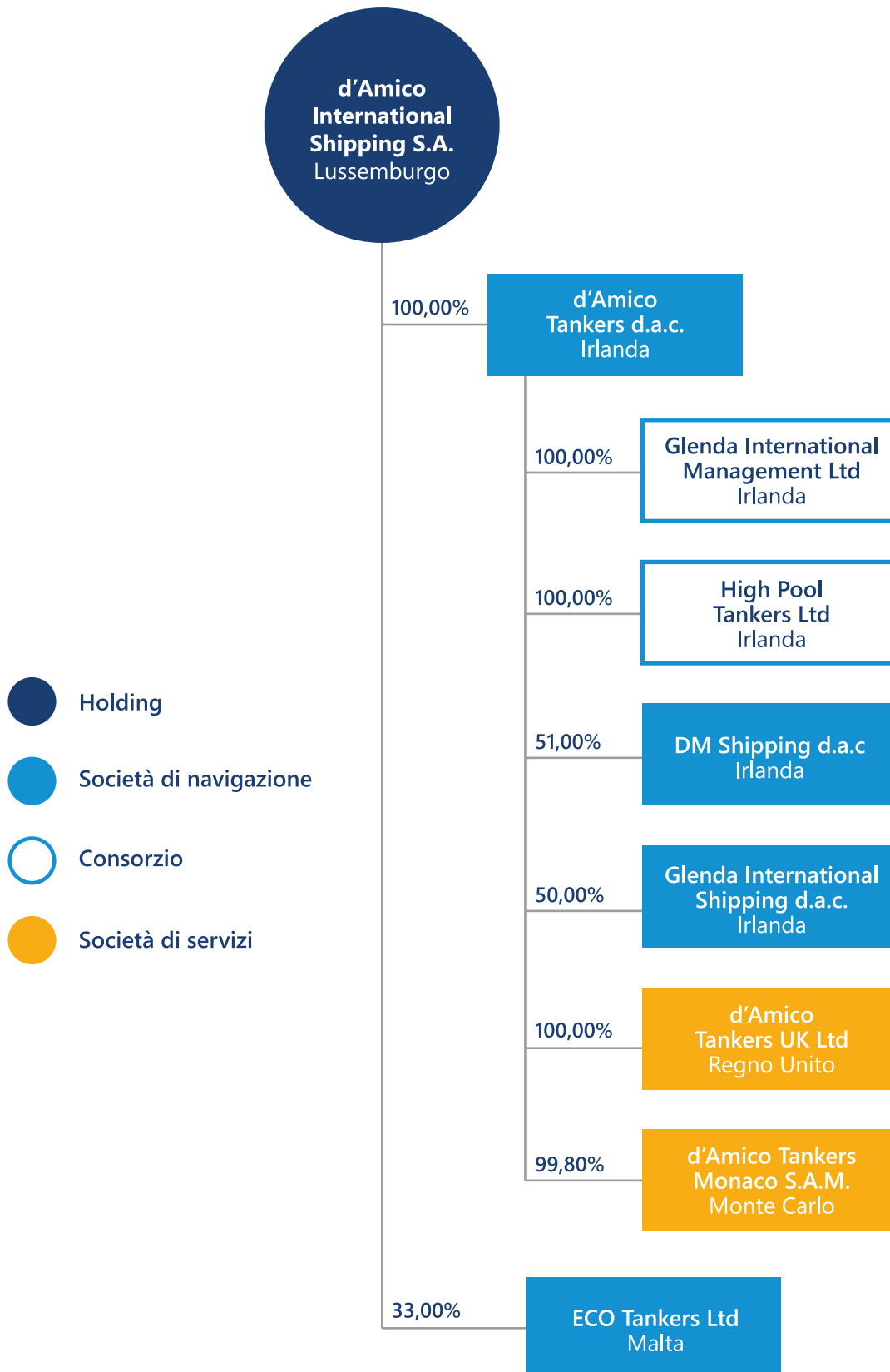
³ Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono impiegate con contratti time charter, inclusi i giorni di *off-hire*.

**d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE**



Struttura del Gruppo

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



Gruppo d'Amico International Shipping

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping) è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo, appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), una flotta con un'età media di circa 6,9 anni, rispetto a un'età media di settore⁴ di 11,1 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 10,2 anni per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e agenzie commerciali di intermediazione. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 dicembre 2018 l'81,8% delle navi della flotta controllata di d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

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

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

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

Presenza globale di DIS

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

Al 31 dicembre 2018 il Gruppo impiegava 715 dipendenti come personale marittimo e 34 dipendenti come personale di terra.

⁴ Fonte: Clarksons Research al 1° gennaio 2019.

Flotta

Al 31 dicembre 2018, DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 49,5 navi cisterna e 4,0 navi aggiuntive in gestione commerciale (31 dicembre 2017: 55,5). Le navi cisterna di DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

Dal 2012, DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, delle quali 2 ancora in costruzione alla fine di dicembre 2018. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alla legislazione ambientale recente. Possono pertanto soddisfare gli elevati *standard* richiesti dai clienti petroliferi del Gruppo, oltre ad essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

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

La seguente tabella riporti informazioni sulla flotta navigante di DIS al 31 dicembre 2018.

Flotta LR1

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Cagliari	75,000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo Rosso	75,000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Rotterdam	75,000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo Bianco	75,000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

Flotta MR

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
High Challenge	50,000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Wind	50,000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45,999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51,768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51,678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa ⁵	47,203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl ⁶	47,251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody ⁶	47,238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie ⁵	47,162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meredith ⁵	46,147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Megan ⁶	47,147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Venture	51,087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Performance	51,303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Progress	51,303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46,975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46,975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III

⁵ Vessels owned by GLEND A International Shipping d.a.c. (in which DIS has 50% interest) and time chartered to d'Amico Tankers d.a.c.

⁶ Vessels owned by GLEND A International Shipping d.a.c. (in which DIS has 50% interest)

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Scafo nudo con opzioni di acquisto e obblighi di acquisto				
High Trust	49,990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Trader	49,990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Loyalty	49,990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49,990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50,036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49,990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority	46,847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
Navi noleggiate a lungo termine con opzioni d'acquisto				
High Leader	50,000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50,000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Explorer	50,000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Adventurer	50,000	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
Crimson Pearl	50,000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Crimson Jade	50,000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Navi noleggiate a lungo termine senza opzioni d'acquisto				
Carina	47,962	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
High Efficiency ⁷	46,547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Strength ⁷	46,800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
Freja Baltic	47,548	2008	Onimichi Dockyard, Giappone	-
High Prosperity	48,711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe	48,700	2005	Imabari, Giappone	-
SW Southport I	46,992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
SW Tropez	46,992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Navi noleggiate a breve termine				
Freja Hafnia	53,712	2006	Shin Kurushima Dockyard, Giappone	-
High Power	46,874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-
Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Numero di navi in gestione commerciale ⁸				
High Current	46,590	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Beam	46,646	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Force	53,603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Glow	46,846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-

⁷ Vessel owned by the joint-venture DM Shipping d.a.c. (in which DIS has 51% interest) and time chartered to d'Amico Tankers d.a.c..

⁸ DIS passes the TCE Earnings generated by the 'vessels under commercial management' on to their owners, after deducting a 2% commission on all their gross revenues.

Flotta Handysize

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, Paese	Classe IMO
Di proprietà				
Cielo di Salerno	39,043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39,043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Capri	39,043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39,060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di New York	39,990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39,990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Guangzhou	38,877	2006	Canton, Cina	IMO II
Navi noleggate a breve termine				
SW Cap Ferrat I	36,032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III

Impiego della flotta e partnership

Al 31 dicembre 2018, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 49,5 navi: 4 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 15,5 MR (navi a "Medio Raggio") e 4 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 22 MR e quattro navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*. Inoltre, al 31 dicembre 2018 DIS aveva 4 navi MR in gestione commerciale. Alcune di queste navi di DIS sono impiegate tramite le sue *joint venture*.

GLENDIA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 50%. La *joint venture* è proprietaria di sei navi MR costruite tra agosto 2009 e febbraio 2011. Glenda International Shipping, al 31 dicembre 2018, noleggia in *time charter* tre navi a d'Amico Tankers e tre navi al Gruppo Glencore.

DM Shipping d.a.c. (DMS), una società a controllo congiunto con il Gruppo Mitsubishi, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 51%. La *joint venture* possiede due navi MR costruite a luglio e ottobre 2009 (maggiori dettagli in Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio).

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

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico (d'Amico), *leader* mondiale nel trasporto marittimo con oltre 70 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 31 dicembre 2018 il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà e a noleggio, di cui 53,5 fanno parte della flotta di DIS (comprese 4 navi in gestione commerciale) e operano nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping può inoltre contare sulla competenza del Gruppo d'Amico, che fornisce a tutte le navi della d'Amico International Shipping supporto per i servizi di assistenza tecnica e per l'approvvigionamento di tutti i prodotti e i servizi relativi al controllo di qualità, alla sicurezza e alle esigenze tecniche, compresa la gestione degli equipaggi e delle polizze assicurative.

Il settore delle navi cisterna

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

Nell’ambito di questo settore, d’Amico International Shipping opera principalmente nel segmento a Medio Raggio (MR), che include navi di tonnellaggio compreso tra 25.000 e 55.000 Tpl (Dwt). Questa specifica dimensione consente la massima flessibilità in termini di rotte commerciali e accesso ai porti. Inoltre, a fine esercizio 2018 DIS aveva quattro navi a “Lungo Raggio 1” (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)) già naviganti e altre due LR1 in costruzione, una delle quali è stata consegnata a gennaio 2019 e l’altra è prevista in consegna nel terzo trimestre 2019.

Classe della nave cisterna Tpl (Dwt)	Breve raggio (SR) 10,000 – 25,000	Medio raggio (MR) 25,000 – 55,000	Lungo raggio (LR) 55,000 – 120,000
Caratteristiche	Opera su mercati regionali specializzati Incentrato principalmente sulla distribuzione	Accesso a un maggior numero di porti rispetto a navi di lungo raggio Migliori economie di scala su distanze medie e lunghe rispetto alle navi SR	Migliori economie di scala per i viaggi a lungo raggio
Viaggi	Solo brevi	Brevi e lunghi	Brevi e lunghi
Flessibilità	Alta	Alta	Media (LR1) / Bassa (LR2)
Viaggi di Arbitraggio	No	Sì	Sì
% della flotta complessiva	18,9%	42,5%	38,7%



⁹ Fonte: Clarksons Research, al 1° gennaio 2019. La percentuale delle navi cisterna totali (5.213 navi) esclude le navi con cisterne in acciaio inossidabile.

Informazioni di natura non finanziaria

Responsabilità sociale d'impresa

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

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

Il Gruppo d'Amico si impegna a rispettare le normative applicabili in vigore (e anticipa quelle future) attraverso l'adozione di procedure operative, di sicurezza e ambientali, incluse nel *Sistema di gestione integrata* che gestisce in un quadro più ampio la strategia e la politica del Gruppo in materia di sicurezza, protezione e rispetto dell'ambiente, sicurezza del personale, qualità ed energia.

L'adozione di un Sistema di gestione integrata deriva dalla scelta del Gruppo d'Amico di dimostrare l'estrema importanza riservata alla qualità dei servizi prestati ai clienti, alla salute e alla sicurezza sul posto di lavoro, all'efficienza energetica, alla conservazione ambientale e alla responsabilità sociale, tramite l'adozione di *standard* e certificazioni internazionali riconosciuti. Il Sistema di gestione integrata, sviluppato secondo un approccio basato sui processi della Società, consente inoltre al Gruppo d'Amico di identificare, mantenere e migliorare un modello dinamico di gestione organizzativa. Un insieme di fattori quali il monitoraggio continuo, un'adeguata misurazione degli indicatori di *performance*, la scrupolosa esecuzione delle ispezioni interne, l'analisi approfondita dei dati raccolti e la rapida applicazione di misure correttive e iniziative migliorative consentono il continuo accrescimento della *performance* della Società in termini di sicurezza, soddisfazione della clientela e degli *stakeholder* e tutela ambientale.

La flessibilità del Sistema di gestione integrata permette al Gruppo di garantire la conformità alle numerose normative e legislazioni a livello nazionale e internazionale. Tale sistema, già conforme al Codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM), è stato esteso così da includere i seguenti *standard* internazionali: ISO 9001, 14001, 50001 e OHSAS 18001, quest'ultimo a conferma dell'utilizzo della norma ISO 26000 quale documento di riferimento per l'integrazione della responsabilità sociale. La Società ha recentemente ricevuto il certificato Best 4 Plus del RINA, che attesta l'osservanza di tutti gli *standard* applicati.

Il Gruppo d'Amico ambisce sempre a superare gli *standard* richiesti. Ad esempio, la sua divisione tecnica sta attualmente lavorando al lancio di un *Fleet Operation Centre*, che aumenterà la sicurezza e l'efficienza operativa della propria flotta (si veda oltre per ulteriori dettagli).

Attraverso il Sistema di gestione integrata viene inoltre data giusta applicazione a tutte le procedure e le prassi in conformità alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006, e il Gruppo ambisce a garantire la corretta tutela dei requisiti contrattuali, di salute e sicurezza applicabili all'equipaggio.

Salute, sicurezza, qualità e ambiente (HSQE): un obiettivo che va oltre la conformità

Obiettivi di salute, sicurezza e qualità

d'Amico International Shipping, attraverso il Gruppo d'Amico, promuove la sicurezza a bordo ed il rispetto dell'ambiente, con l'obiettivo di eliminare incidenti quali incagli, incendi, collisioni e fuoriuscite di raffinati. A tal riguardo, la capogruppo d'Amico, la d'Amico Società di Navigazione S.p.A., stipula coperture assicurative per la Flotta e coordina sia il programma di gestione ed autovalutazione delle navi cisterna (*Tanker Management and Self-Assessment* - TMSA) lanciato nel 2004 dall'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), che il

sistema di gestione integrata di salute, sicurezza, qualità, ambiente ed efficienza energetica (*Health, Safety, Quality, Environment and Energy Efficiency* - HSQE) dal 2003.

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

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

d'Amico Società di Navigazione ha intrapreso ogni azione volta a consentire la migrazione al nuovo programma TMSA 3, obbligatorio dal 31 dicembre 2017.

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

Anche prima dell'introduzione del programma TMSA, DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha promosso procedure interne di gestione delle questioni riguardanti salute, sicurezza, qualità e ambiente (HSQE), avvalendosi di un sistema di gestione integrata su tutte le navi in conformità con gli *standard* qualitativi e ambientali ISO 9001 e ISO 14001 introdotti dall'Organizzazione internazionale per la normazione, come certificato dalla società di classificazione internazionale RINA S.p.A. (Registro Italiano Navale) nel 2003. L'ISO ha rilasciato nuove versioni di questi due *standard* (ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015) allo scopo di favorire una migliore armonizzazione dei vari requisiti previsti dalle norme. Il Gruppo d'Amico ha ottenuto la conformità ai nuovi certificati in occasione dell'*audit* annuale del RINA a luglio 2018.

Per promuovere la sicurezza degli equipaggi, il Sistema di gestione del Gruppo include la certificazione di conformità allo *standard* internazionale OHSAS 18001, volto a migliorare la salute e la sicurezza a bordo delle navi e in qualsiasi ambiente di lavoro. Una valutazione dettagliata dei rischi, unitamente ad un'opportuna formazione del personale marittimo e di terra, permette di esaminare correttamente ogni situazione di pericolo e adottare misure preventive adeguate

Questione ambientale – la qualità della flotta di DIS

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

Oltre alle iniziative precedentemente descritte, attraverso l'utilizzo di strumenti e *software* specifici è stato adottato un approccio di manutenzione predittiva (*condition-based maintenance* - CBM), con l'intento di perseguire un continuo miglioramento e raggiungere una maggiore affidabilità dei macchinari. Nello specifico, questo approccio è stato applicato ai turbocompressori del motore principale allo scopo di identificare guasti imminenti. Si tratta di un'applicazione che a sua volta favorirà un aumento dell'affidabilità delle attrezzature, la riduzione del costo dei guasti nonché un miglioramento della sicurezza dei lavoratori.

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

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

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

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

Efficienza energetica e riduzione delle emissioni

Nel rispetto della norma ISO 50001, la norma internazionale riconosce i sistemi di gestione volti a promuovere l'efficienza energetica, e dello *standard* ambientale ISO 14001, il Gruppo d'Amico misura e analizza il consumo energetico delle proprie navi, dimostrando il proprio impegno verso la protezione delle persone e dell'ambiente, facendo tesoro delle esperienze precedenti ed adempiendo alle linee guida e procedure generali, migliorando l'*efficienza energetica e riducendo al contempo le emissioni*: aumentare il risparmio energetico rappresenta uno dei mezzi più efficaci per proteggere l'ambiente. Il Piano di gestione dell'efficienza energetica delle navi (*Ship Energy Efficiency management Plan*), coerentemente agli orientamenti dell'IMO sull'efficienza delle navi, viene applicato sulle navi del Gruppo fin dall'inizio del 2013 al fine di ottimizzare i processi operativi e migliorare la redditività tramite l'utilizzo efficiente delle risorse umane e dei beni della Società e rappresenta una guida per tutto il personale del Gruppo DIS allo scopo di aumentare il risparmio energetico della propria flotta e dei processi operativi.

In sintesi, la dirigenza di DIS si impegna a:

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

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

L'Unione europea è stata la prima grande economia a indicare, nel marzo 2015, il proprio contributo previsto all'accordo di Parigi e sta già adottando misure per realizzare il suo obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra almeno del 40% entro il 2030.

A tal riguardo, l'UE ha emesso il regolamento 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica prodotte dalle navi nel corso dei viaggi tra i porti europei. A tal riguardo, il Gruppo d'Amico ha predisposto uno specifico Piano di monitoraggio e comunicazione per ogni nave, assieme alla procedura per fornire tutti i dati necessari per le attività relative. Il monitoraggio è iniziato nel gennaio 2018. Alla fine di ogni anno solare, tutti i dati devono essere verificati e inseriti in una relazione sulle emissioni di anidride carbonica che deve essere presentata alla Commissione europea, che rilascerà un certificato specifico per ogni nave. Al momento, tutti i dati sulle navi raccolti per il 2018 sono oggetto di esame da parte della divisione Monitoraggio della *Performance* e saranno trasmessi conformemente al regolamento UE 2015/757.

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

Questi sono i primi passi per comprendere il contributo che il settore marittimo può apportare alla riduzione delle emissioni globali.

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

Confronto, per le navi di proprietà e a scafo nudo, del consumo di bunker e delle relative emissioni di gas quali CO₂, NO_x e SO_x nell'atmosfera nel 2017 e nel 2018

Totale bunker consumato per nave

Il consumo per nave nel 2018 è del 2,13% inferiore a quello del 2017.

Mix di carburanti bunker consumato per nave

Nel 2018 le navi di proprietà di DIS hanno consumato lo 0,27% in meno di Intermediate Fuel Oil (IFO) con un contenuto di zolfo superiore all'1%, rispetto all'esercizio precedente. Inoltre, dal 2017 al 2018 le navi di DIS hanno consumato il 100% in meno di Marine Diesel Oil (MDO) con contenuto di zolfo superiore allo 0,1%, ora completamente eliminato, e l'8,87% in meno di MDO con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1%, evidenziando lo spostamento verso combustibili più puliti.

Emissione di diversi tipi di gas per nave

Nel 2018 è stata registrata una riduzione delle emissioni totali per nave della flotta di proprietà di DIS rispetto all'esercizio precedente; in particolare le emissioni per nave sono diminuite del 2,17% per CO₂, del 2,13% per i NO_x e dell'1,05% per i SO_x.

Il Gruppo d'Amico si è recentemente unito a due *partner* per costruire un nuovo Centro Operativo della Flotta digitale. Il nuovo centro potenzierà la raccolta di dati dalle navi e fornirà informazioni più dettagliate sui criteri di *performance*, che consentiranno al Gruppo d'Amico di aumentare l'efficienza e la sicurezza in tutta la flotta.

Il progetto, avviato ufficialmente all'inizio di maggio 2018, rappresenta un esempio della crescente tendenza verso la digitalizzazione all'interno del settore marittimo. Oltre a fornire al Gruppo d'Amico informazioni riguardanti le operazioni su cui si basano le decisioni commerciali strategiche e le migliorie operative, il livello delle informazioni provenienti dalle navi della Flotta consentirà di fornire il supporto di esperti durante le emergenze e di svolgere un'efficiente pianificazione della manutenzione predittiva allo scopo di massimizzare la disponibilità delle navi. Tale risultato è dovuto all'ingegneria intelligente su cui si basa il centro, alla solida progettazione del sistema di monitoraggio e alla convalida delle norme di segnalazione di allerta. In seguito al completamento del progetto, vi saranno ulteriori opportunità di integrare sistemi *software* aggiuntivi nella piattaforma così da aumentare ulteriormente l'efficienza e la visibilità in tutto il Gruppo d'Amico.

Tutte le misure e le attività sopra descritte, messe in atto allo scopo di aumentare e migliorare l'efficienza, hanno consentito al Gruppo d'Amico di vincere lo SMART4SEA Energy Efficiency Award 2018, che premia un significativo all'efficienza energetica nel settore dei trasporti marittimi.

Sistema di trattamento dell'acqua di zavorra

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

d'Amico International Shipping, attraverso il Gruppo d'Amico, ha predisposto e sta attuando piani, registri e procedure non solo al fine di rispettare i requisiti della Convenzione ma anche e soprattutto per garantire la

prevenzione di questo tipo di inquinamento da parte delle sue navi. A tal riguardo, un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra dedicato è già stato installato su più dell'80% delle navi di proprietà della sua flotta; tutte le navi di nuova costruzione sono dotate di questa attrezzatura mentre l'installazione sulle navi rimanenti è prevista nei prossimi interventi di bacino. Sono inoltre in atto misure specifiche di emergenza per prevenire e reagire ad eventuali guasti e operazioni errate di tali sistemi.

Altri progetti a tutela dell'ambiente

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

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

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

Impegno in ambito umanitario, educativo e culturale

Per d'Amico International Shipping la solidarietà costituisce un obbligo morale, pertanto un'altra delle sue priorità è sostenere progetti di solidarietà, di formazione e in ambito culturale nei paesi in cui opera.

Attraverso il Gruppo d'Amico, contribuisce a iniziative di beneficenza in tutto il mondo per fornire assistenza alle popolazioni e ai territori più bisognosi, dedicando un'attenzione particolare ai bambini; inoltre sostiene eventi a favore della protezione della vita umana e della ricerca scientifica, oltre a contribuire alla ricostruzione di paesi, villaggi e città colpiti da calamità naturali. Ad esempio, nel 2017 il Gruppo d'Amico ha aiutato gli abitanti dei villaggi della provincia di Khanh Hoa in Vietnam, gravemente colpiti dal violento tifone "Damrey". Nel 2011 invece ha partecipato in prima linea alla ricostruzione di un piccolo villaggio in Giappone colpito dallo tsunami che si è abbattuto sulla costa nordorientale del Paese.

Il Gruppo d'Amico si impegna inoltre in progetti volti a organizzare seminari e attività destinati alle mogli dei marinai che lavorano in d'Amico allo scopo di promuovere la comprensione di argomenti legati a temi quali salute, finanza e benessere. A tal riguardo, il progetto "d'Amico Ishima Sea Jewels" è destinato alle mogli dei marinai filippini, che rimangono a casa per prendersi cura dell'intera famiglia, accudendo i figli in età scolare e gestendo il *budget* familiare mentre i mariti sono a bordo delle navi di d'Amico.

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

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

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

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

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

d'Amico partecipa attivamente alla Connecticut Maritime Association (CMA), un'associazione di categoria senza scopo di lucro che rappresenta persone provenienti dall'intero settore dei trasporti marittimi e del commercio. Attraverso quest'associazione il Gruppo d'Amico sostiene gli studenti universitari che intendono entrare nel settore dei trasporti marittimi premiando i vincitori del CMA Essay Contest, un concorso che valuta i lavori incentrati sul mercato marittimo presentati.

Il Gruppo d'Amico sostiene anche il mondo dell'arte e della cultura, con l'intento di presentare temi sociali, culturali, economici e ambientali ad un pubblico sempre più ampio. Oltre a sponsorizzare diversi musei e mostre in tutto il mondo, qualche anno fa il Gruppo d'Amico ha lanciato il progetto "The Owner's Cabin", un programma di residenza unico che consente agli artisti di produrre opere ispirate all'ambiente del trasporto marittimo internazionale che hanno la possibilità di sperimentare durante il viaggio sulle navi del Gruppo. Nel 2018 il Gruppo ha ospitato tre giovani artisti su tre navi diversi e tutti erano concordi nell'aver vissuto un'esperienza unica, utile sia dal punto di vista artistico che da quello personale.



Risorse umane, questioni sociali e lavorative, rispetto dei diritti umani

Al 31 dicembre 2018 il Gruppo impiegava 715 dipendenti come personale marittimo e 34 dipendenti come personale di terra.

Lo sviluppo del capitale umano ha rappresentato una delle priorità strategiche del Gruppo nel 2018, con la ferma convinzione che investire sui suoi dipendenti contribuirà a rafforzare il suo vantaggio competitivo.

Nel 2018 il Gruppo ha promosso attività volte ad aumentare la diversità e l'inclusione, che incoraggia come mezzo per sviluppare e rafforzare la sua organizzazione. In tale contesto, DIS promuove la diversità culturale all'interno dei *team*, allo scopo di arricchire il confronto e fornire nuovi spunti per risolvere i problemi. Uno dei principali obiettivi legati alle risorse umane del Gruppo consiste nel far sentire i dipendenti apprezzati, rispettati e coinvolti nella Società, dando loro accesso a pari opportunità, andando ben oltre la semplice conformità alle leggi in materia di pari opportunità lavorative o di non esclusione.

Questa priorità strategica è confermata anche dai recenti cambiamenti nella composizione di genere e nazionalità del suo organico. A tal riguardo, il numero di nazionalità del personale di terra è aumentato considerevolmente, attestandosi a 13 alla fine del 2018. Analogamente è cresciuto anche il numero di donne impiegate nell'organico del Gruppo, creando un ambiente di lavoro più equilibrato con una distribuzione di genere del 50%.

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

L'attenzione strategica rivolta al personale è stata espressa anche attraverso l'elaborazione e l'adozione di un "Modello di privacy del Gruppo d'Amico" che mette in atto un processo completo costituito da misure legali, organizzative e tecniche in conformità con il regolamento UE n. 679/2016 e altre leggi internazionali in materia di protezione dei dati personali.

Per quanto riguarda l'uso delle tecnologie e dell'innovazione, attraverso le risorse del Gruppo d'Amico, DIS fa parte di un sistema di Risorse Umane sviluppato di recente, chiamato "d'Amico People", costituito da una banca dati globale che supporta il controllo delle attività legate alle risorse umane, consentendo la gestione di informazioni sulle risorse umane consolidate in tempo reale tra tutte le sedi in tutto il mondo.

I *team* di soprintendenza marittima e tecnica e di tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) hanno recentemente ampliato la propria presenza a Mumbai, dove il mercato indiano ha un'esperienza comprovata nel fornire personale altamente professionale e competente con conoscenza della lingua inglese. Inoltre la divisione Gestione degli equipaggi ha recentemente consolidato la sua presenza a Manila.

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

Attraverso i suoi programmi di *corporate leadership* destinati sia al personale di terra che marittimo, e ai corsi sulle competenze tecniche chiave, il Gruppo cerca di incoraggiare la produttività, la collaborazione, il coinvolgimento e l'assunzione di responsabilità dei dipendenti. Un quarto delle ore di formazione erogate è stato incentrato sul consolidamento delle capacità gestionali, mentre i restanti tre quarti sono stati dedicati alle competenze tecniche chiave e a programmi di formazione sulla sicurezza informatica. Viene prestata un'attenzione continua alla fidelizzazione e allo sviluppo del personale che il Gruppo ritiene fondamentale per la gestione della flotta, con un tasso medio complessivo di stabilità del posto di lavoro pari all'83% nel 2018.

Congiuntamente al sistema di ricompensa, il Gruppo ha confermato anche il suo sistema di incentivazione a lungo termine, il cui scopo è incrementare l'allineamento degli interessi dei dipendenti coinvolti nel piano ("Beneficiari") e dei suoi Azionisti. Il piano di *stock option* promuove la creazione di valore a medio-lungo termine tramite la definizione di vari obiettivi legati all'andamento della quotazione del titolo della Società e ad altri indicatori della *performance* economica (si veda anche la nota 8 al bilancio in cui è illustrata dettagliatamente la remunerazione del personale).

Viste le dimensioni e la complessità delle sue attività e le sfide poste dal settore dei trasporti marittimi, il Gruppo ha bisogno di diversi canali di comunicazione per promuovere l'immagine del Gruppo ed aumentare la conoscenza del suo ruolo e dei suoi obiettivi. A tal riguardo è stato sviluppato un progetto creativo allo scopo di rappresentare graficamente le principali politiche per le navi gestite da d'Amico, utilizzando uno stile di comunicazione chiaro e semplice, che trasmette in modo più efficace qualsiasi messaggio pertinente a tutti i dipendenti di d'Amico e che nel contempo rafforza la cultura della Società. Per la realizzazione del progetto il Gruppo d'Amico si è affidato ad una scuola italiana di eccellenza nel *design* e nelle arti grafiche, una scelta che sottolinea l'impegno del Gruppo verso lo sviluppo delle giovani generazioni e che si concretizza attraverso il sostegno a progetti di formazione e la collaborazione con scuole e accademie di tutto il mondo. Con la stessa scuola di *design* è appena stato avviato un nuovo progetto basato sulla rappresentazione grafica dei valori del Gruppo.

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

La politica attuata dal Gruppo in relazione agli equipaggi, che si avvale di anni di esperienza nel settore, è volta alla promozione della sicurezza a bordo e della tutela dell'ambiente attraverso l'efficienza e l'affidabilità degli equipaggi. Per raggiungere questi risultati la Società ha elaborato una matrice di formazione dell'equipaggio, che fornisce linee guida a tutti gli uffici di gestione dell'equipaggio. La matrice rappresenta uno strumento dinamico che viene costantemente aggiornato dalla divisione equipaggi, così da seguire qualsiasi modifica o variazione rispetto alla Convenzione sulle norme relative alla formazione della gente di mare (la convenzione che prescrive gli *standard* di formazione e certificazione a cui il personale di guardia deve allinearsi) ed è tenuta a bordo delle navi impegnate in viaggi internazionali.

La qualità della formazione dell'equipaggio viene misurata durante l'ispezione delle navi condotta dai Sovrintendenti tecnici e marittimi. Inoltre, le relazioni redatte a seguito delle Ispezioni delle navi straniere in ciascun porto nazionale (c.d. "*port-state control*") e delle "*vetting inspection*", rispecchiano la qualità e il livello delle competenze degli equipaggi, valutando le prassi dei marinai e le politiche in materia di sicurezza e tutela ambientale.

La filosofia degli "ufficiali cresciuti internamente" costituisce un aspetto fondamentale della strategia di sviluppo del personale. In tale contesto, il Gruppo d'Amico mette in campo piani personalizzati di sviluppo e gestione della carriera, che vengono costantemente monitorati ed aggiornati. Il punto di partenza è la strategia per i cadetti che sorregge la strategia globale relativa all'organico del Gruppo d'Amico; a tal riguardo la collaborazione con istituti nautici per l'istruzione dei suoi cadetti, che potrebbero diventare i futuri ufficiali della propria flotta, è di massima importanza (come citato nella sezione precedente, l'ITS per la Mobilità Sostenibile – "G. Caboto" è dedicato alla formazione di personale di bordo tecnico specializzato).

Politica sulla strategia di gestione dei rischi

Rischio operativo

Il Gruppo è esposto a numerosi rischi operativi, che possono comportare costi imprevisti e perdita di guadagni. Tali rischi possono sorgere da questioni legate alla selezione degli equipaggi, al bunkeraggio, agli interventi di bacino e riparazioni, alla gestione commerciale, alle agenzie portuali ed al rimorchio, alla navigazione ed alle assicurazioni. Le prassi di gestione del rischio del Gruppo per contrastare tali rischi includono:

(i) nella selezione degli equipaggi per le navi, DIS si avvale del supporto del Gruppo d'Amico, che ha una solida competenza in questo ambito.

Dal 2017 il Gruppo d'Amico ha rafforzato la sua organizzazione istituendo una Divisione Equipaggi, che gestisce e supervisiona il processo di selezione degli equipaggi e tutte le funzioni collegate per l'intero Gruppo d'Amico. La nuova struttura organizzativa ambisce ad ottenere sinergie ed economie di scala applicando le stesse politiche (standard di formazione, gestione della carriera, contratti di lavoro dell'equipaggio, tabelle salariali, ecc.) a tutti gli equipaggi del Gruppo d'Amico. Tutte le mansioni operative e amministrative sono affidate a SIRIUS, un agente di reclutamento di equipaggi appartenente al Gruppo d'Amico, sotto la responsabilità della divisione equipaggi del Gruppo (si veda la sezione precedente delle presenti informazioni di natura non finanziaria, dedicata alle Risorse umane).

La gestione dell'intera funzione di gestione degli equipaggi attraverso un'unica divisione a livello di Gruppo consente di ridurre notevolmente tutti i rischi collegati, in quanto tutte le procedure applicabili vengono continuamente aggiornate e comunicate a tutte le navi gestite, con un'attuazione tempestiva delle nuove norme, in particolare quelle riguardanti la sicurezza e la tutela dell'ambiente.

La divisione equipaggi del Gruppo monitora il numero di contratti dei marinai che vengono interrotti prima della scadenza contrattuale, un indicatore chiave di performance, con l'obiettivo di mantenere questo valore inferiore all'8%. Inoltre il Gruppo ambisce a raggiungere una fidelizzazione almeno dell'80%, che costituisce lo standard di settore.

Da una prospettiva finanziaria, ogni anno la funzione di selezione del personale sviluppa *budget* molto accurati per ogni nave gestita tecnicamente da DIS, con un'analisi trimestrale degli scostamenti e confronti con l'esercizio precedente, così da fornire un adeguato supporto alle divisioni finanziaria e di tesoreria.

(ii) il bunkeraggio è gestito da DIS con il supporto di una società del Gruppo d'Amico, Rudder Sam.

Rudder Sam ha una profonda conoscenza del mercato e avvalendosi di una rete di fornitori affidabili con standard elevati può soddisfare le esigenze di DIS in tutto il mondo, allo scopo di ridurre i costi e gli scostamenti e garantire che le forniture siano in linea con le norme ISO più recenti in vigore.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(vii) il rischio di pirateria rappresenta un problema serio nel Golfo di Aden, nell'Oceano Indiano e nella zona economica del Golfo di Guinea a nord della latitudine 3 nord (inclusi Nigeria, Togo e Benin). A tal riguardo DIS ha adottato misure volte a: (a) ridurre al minimo il rischio durante il transito nell'area del Golfo di Aden per promuovere una navigazione più sicura; (b) verificare l'adeguatezza delle polizze assicurative attualmente in essere per garantire che tali rischi risultino opportunamente coperti. Un'analisi dettagliata della situazione ha consentito al Gruppo DIS, insieme al Gruppo d'Amico, di redigere le linee guida a cui ogni nave deve attenersi quando si trova nella zona a rischio. Inoltre, per ottenere il maggior numero possibile di informazioni e per mantenersi aggiornato su tutte le problematiche sorte, il Gruppo d'Amico monitora periodicamente i siti internet dedicati al problema della pirateria. Per quanto riguarda la copertura assicurativa, basandosi su una valutazione dei rischi il Gruppo DIS ha accertato che i principali rischi legati alla pirateria sono debitamente coperti tramite: (a) assicurazione per perdita del noleggio, che copre la Società per la perdita di reddito risultante da danni fisici alla nave causati da attacchi di pirateria (*rischio coperto dalla polizza Hull & Machinery (scafo e macchine)*); (b) assicurazione per rapimento e riscatto, che copre i rischi di rapimento, detenzione illegale, dirottamento; (c) assicurazione per perdita del noleggio a causa di pirateria, che copre il pagamento del noleggio durante il periodo di detenzione da parte dei pirati; (d) responsabilità civile di terzi, inclusa nella copertura P&I.

Non si prevede che il *Brexit* abbia ripercussioni rilevanti dirette su DIS, sebbene nel caso di un "*hard Brexit*" gli effetti negativi sull'economia britannica e le ricadute sulle economie di tutto il mondo potrebbero influire negativamente sulla domanda di raffinati e di conseguenza anche sul trasporto marittimo di tali prodotti, con una conseguente riduzione delle tariffe di noleggio e del valore delle attività per DIS.

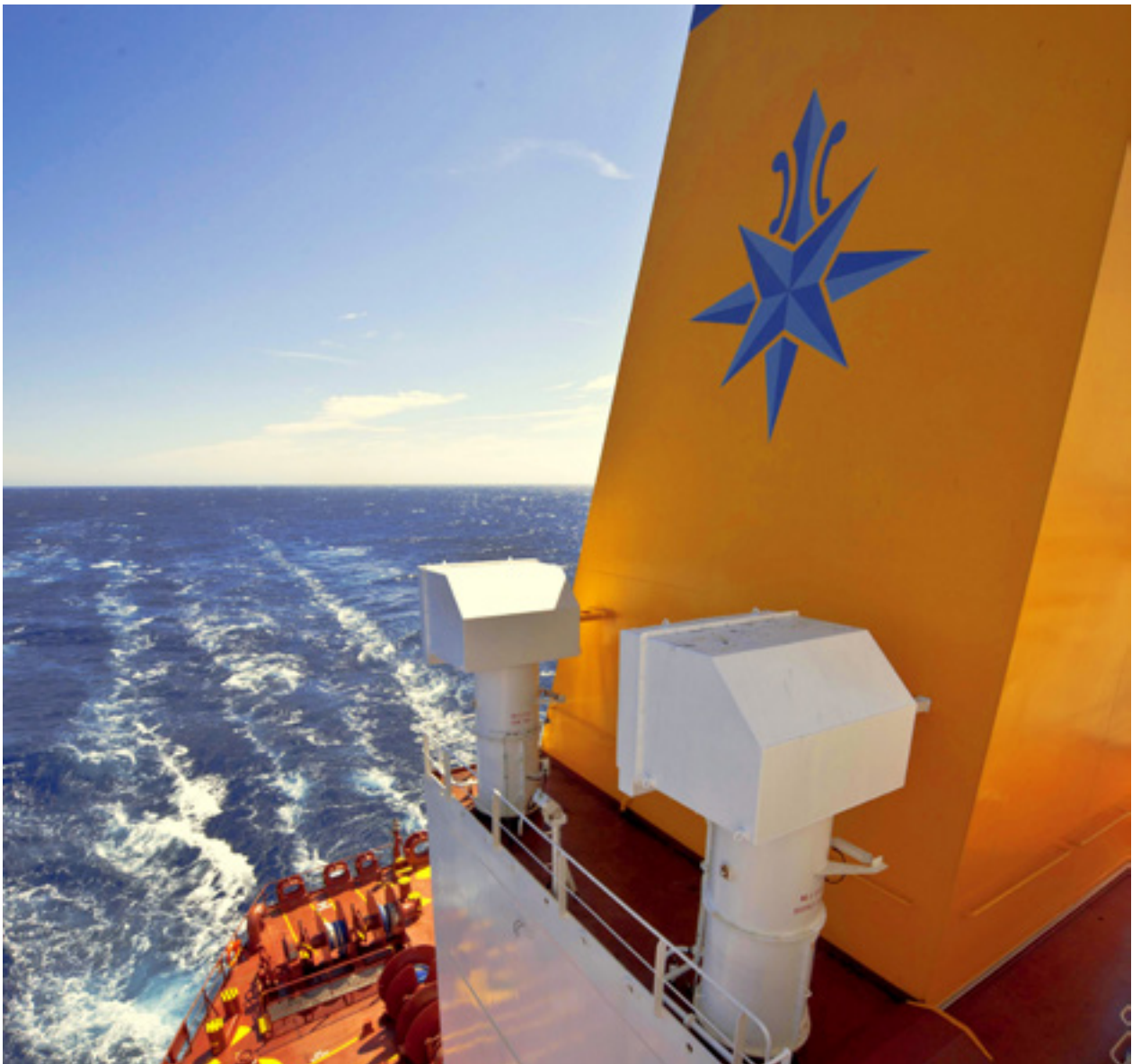
Rischio Finanziario

Per un'informativa dettagliata riguardante i rischi finanziari, si veda la nota 29 del bilancio consolidato.

Prevenzione della corruzione

Il Gruppo è esposto al rischio di frode derivante dall'importanza dei volumi e dei valori delle operazioni effettuate. Per ridurre al minimo questi rischi, DIS ha adottato la seguente politica di gestione del rischio:

- (i) Limitazione di poteri e deleghe fissata per qualsiasi persona fisica (ad es. procure limitate nell'oggetto, limite d'importo per le operazioni);



(ii) Controlli sui poteri di firma bancaria (ad es. principio del doppio controllo per specifiche operazioni);

(iii) Controlli sulle gare d'appalto, compresa la conduzione di *due diligence* di nuovi agenti, *partner* in *joint venture* e fornitori chiave prima della firma del contratto;

(iv) Valutazione dei rischi prima di entrare in un nuovo paese;

(v) Monitoraggio della conformità alle norme in materia di viaggio, vitto, alloggio e intrattenimento;

(vi) Comunicazione interna continuativa in materia di conformità, progressi e formazione;

(vii) Supervisione congiunta della funzione di Audit Interno, del Comitato di Controllo e Rischi, del direttore di Controllo e Rischi, del dirigente incaricato della predisposizione dei bilanci della Società e del Comitato di Supervisione;

(viii) Impegno della dirigenza a tutti i livelli;

(ix) Adozione del Codice Etico (il "Codice") che include le principali norme di buona condotta volte a ridurre e prevenire in modo rilevante il rischio di commissione dei diversi tipi di reati, compresa la frode. Il 7 maggio 2014 il Consiglio di Amministrazione di DIS ha approvato una versione aggiornata del Codice in seguito alla revisione svolta dal Comitato di Controllo e Rischi. La Società ha deciso di adottare i principali principi etici della sua controllante di ultima istanza, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., ma adattandoli in modo che fossero in linea con la legislazione lussemburghese applicabile;

(x) Adozione di un programma di conformità ("Modello organizzativo di gestione e controllo" o "Modello 231") volto a elaborare un sistema organico e strutturato di procedure, norme e controlli da attuare sia preventivamente (*ex ante*) che successivamente (*ex post*), al fine di ridurre e prevenire il rischio di commissione degli illeciti (corruzione compresa) di cui al D. Lgs. 231/2001 dell'8 giugno 2001 (il "Decreto 231") e istituzione del Comitato di Supervisione, un organismo di supervisione interna con la funzione di monitorare l'efficace attuazione del Modello 231 e il suo costante aggiornamento.

Il Decreto 231/01, al quale DIS adempie in virtù della propria quotazione su Borsa Italiana nel segmento STAR, ha introdotto la responsabilità amministrativa degli enti in caso di reati commessi da soggetti che agiscono per conto della società, quali rappresentanti, dirigenti, amministratori, subordinati e persone che, anche *de facto*, svolgono attività di gestione o controllo. Il Decreto 231/01 prevede che gli enti siano ritenuti responsabili di un elenco specifico di illeciti commessi, o anche tentati, nell'interesse o a vantaggio della società.

Gli enti non saranno considerati responsabili se la persona ha commesso il reato nell'interesse esclusivo proprio o di terzi (non legati alla Società) o qualora venga dimostrato che l'organo dirigente ha adottato ed efficacemente attuato, prima della commissione del fatto, il Modello 231 e ha nominato un Comitato di Supervisione che non ha ommesso di esercitare il proprio dovere di vigilanza o qualora l'illecito sia stato commesso da una persona fisica con l'intento fraudolento di eludere il Modello 231 attuato dalla Società.

Il Modello 231 di DIS (modificato da ultimo il 2 marzo 2017):

- identifica nello specifico le attività nel cui ambito potrebbero essere commessi i reati indicati nel Decreto 231/01 ("Aree di rischio");
- identifica adeguate procedure volte a prevenire i reati indicati nel Decreto 231/01, ivi compreso il dovere in capo a ogni divisione della società di segnalare violazioni e fornire informazioni rilevanti al Comitato di Supervisione;
- individua procedure specifiche riguardanti il processo decisionale del Comitato di Supervisione e l'attuazione delle sue decisioni;

- prevede un'adeguata gestione finanziaria, per impedire la commissione di reati finanziari;
- prevede uno specifico obbligo di informazione nei confronti del Comitato di Supervisione in caso di violazione del Modello 231 (l'account e-mail del Comitato di Supervisione reso pubblico sul sito web di DIS costituisce un canale diretto da utilizzare per le segnalazioni di violazioni);
- istituisce un sistema di sanzioni disciplinari, in modo da punire ogni violazione delle procedure;
- prevede lo svolgimento di attività di formazione a favore di tutti i dipendenti della società.

Inoltre DIS provvede al costante miglioramento dell'attuazione di specifiche attività di controllo (COSO Framework) finalizzate a prevenire la commissione di reati citati nel Decreto 231/01 e monitora la necessità di aggiornare il Modello 231 (nel 2018 DIS ha approvato lo svolgimento di una nuova valutazione dei rischi volta ad aggiornare il modello con alcuni reati introdotti di recente e ad introdurre una nuova procedura di segnalazione delle violazioni e una nuova politica anticorruzione).

L'impegno di lunga data del Gruppo d'Amico verso l'integrità negli affari dimostra un profondo senso di responsabilità sociale.

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

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

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

La conformità alla politica anticorruzione viene verificata attraverso vari metodi, tra cui a titolo esemplificativo e non limitativo il monitoraggio attivo dei sistemi di rimborso delle spese e di tracciamento dei regali, relazioni prodotte dagli strumenti aziendali disponibili, controlli interni ed esterni, autovalutazione, segnalazioni di potenziali violazioni e/o altro *feedback* alla divisione Risorse Umane, che è il titolare della politica.

Corporate Governance e assetto proprietario

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

Conformemente all'articolo 123-bis del D.Lgs. 58/98 e in linea con le raccomandazioni del Codice di autodisciplina di Borsa Italiana, la Società fornisce un'informativa completa del proprio assetto proprietario e del sistema di governo societario al 31 dicembre 2018 nella Relazione sulla *Corporate Governance* e sull'assetto proprietario 2018 (la "Relazione"). Un paragrafo specifico della Relazione è dedicato alla legislazione applicabile alla Società in materia di offerte pubbliche di acquisto che include, *inter alia*, tutte le informazioni richieste dall'articolo 11 della legge lussemburghese del 19 maggio 2006, e successive modifiche e/o integrazioni, che recepisce la direttiva 2004/25/CE del 21 aprile 2004 concernente le offerte pubbliche di acquisto (la "Legge sulle acquisizioni"). La relazione è liberamente consultabile presso la sede legale della Società e sul suo sito *web* (www.damicointernationalshipping.com) nella sezione *Corporate Governance*, che contiene altri documenti concernenti il Sistema di *Corporate Governance* della Società. È inoltre depositata presso Borsa Italiana S.p.A. e, tramite il sistema eMarket SDIR e STORAGE, presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) e la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. in veste di Meccanismo ufficialmente nominato (OAM) per l'archiviazione centralizzata delle informazioni regolamentate.

¹⁰ La Società rientra nella sfera di applicazione della Legge sulle acquisizioni. In applicazione dell'articolo 4, comma 2, punto b) di queste, e ai sensi dell'articolo 101-ter del TUF, l'autorità competente per vigilare su un'offerta di acquisizione delle azioni della Società sarà l'autorità di vigilanza italiana, la CONSOB. Il diritto italiano è il diritto applicabile per quanto concerne (i) il prezzo dell'offerta; (ii) la procedura dell'offerta e, in particolare, le informazioni sulla decisione degli offerenti di fare un'offerta; (iii) il contenuto del documento di offerta; e (iv) la pubblicizzazione dell'offerta. L'autorità di vigilanza lussemburghese, la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), sarà invece competente (e sarà applicabile il diritto lussemburghese) conformemente alla Legge sulle acquisizioni e la circolare della CSSF n. 06/258 in relazione a questioni riguardanti le informazioni da fornire ai dipendenti della Società e a questioni relative al diritto societario, in particolare la percentuale di diritti di voto che conferisce il controllo e qualsiasi deroga dall'obbligo di lanciare un'offerta, nonché le condizioni in base alle quali il Consiglio di Amministrazione ha facoltà di intraprendere qualsiasi azione che potrebbe contrastare con gli obiettivi dell'offerta.

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

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

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

Informazioni per gli azionisti

Investor Relations

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

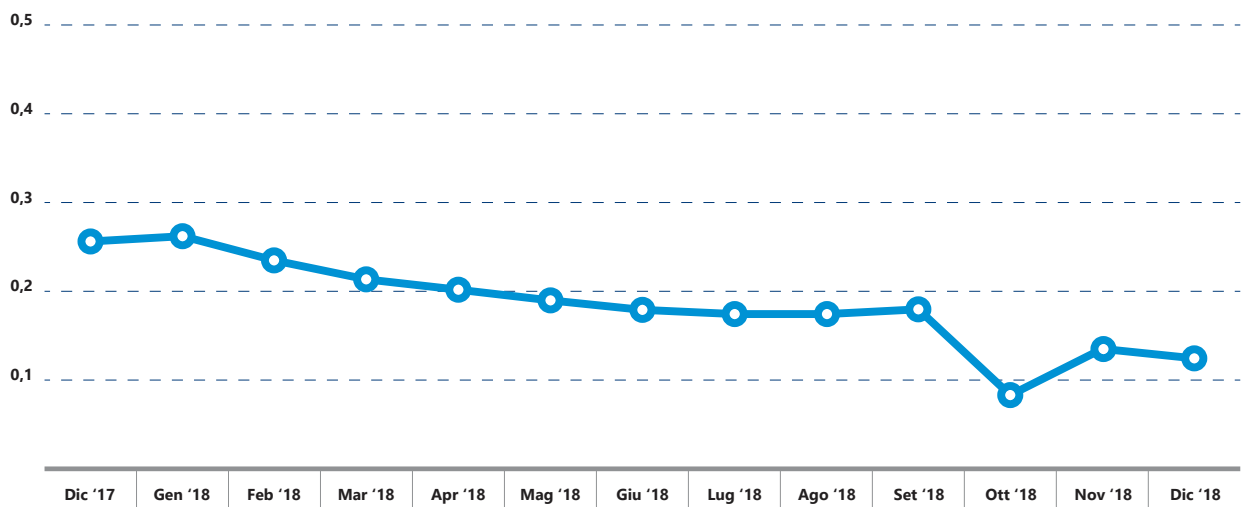
I risultati finanziari sono stati presentati a cadenza trimestrale in occasione di teleconferenze pubbliche, alle quali si può accedere anche attraverso la sezione *Investor Relations* nel sito *web* del Gruppo. Nel 2018 il *team* di *Investor Relations* è rimasto costantemente in contatto con la comunità finanziaria allo scopo di discutere della *performance* e dei risultati di DIS tramite incontri, teleconferenze, presentazioni durante *broker conference* e la partecipazione a eventi rilevanti organizzati da Borsa Italiana (segmento STAR). La partecipazione a *roadshow* con azionisti e investitori è stata rivolta principalmente ai centri finanziari principali, e sono stati organizzati incontri con investitori che hanno dimostrato un particolare interesse a investire nella nostra società, tenendo conto della nostra capitalizzazione di mercato, della valutazione azionaria, del settore di attività e della natura ciclica della nostra impresa.

Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito *web* istituzionale del Gruppo <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>. La sezione *Investor Relations* riporta informazioni azionarie, dati finanziari storici, comunicati stampa, presentazioni istituzionali, pubblicazioni periodiche e copertura degli analisti.

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

Andamento della quotazione del titolo

Al 31 dicembre 2018, il capitale sociale di d'Amico International Shipping S.A. era composto da 653.758.025 azioni ordinarie quotate su Borsa Italiana S.p.A. nel segmento STAR.



Nel corso del 2018 il prezzo delle azioni DIS è sceso del 52%, chiudendo l'anno a € 0,123 rispetto a € 0,259 alla fine del 2017. La capitalizzazione di mercato delle azioni della Società era pari a 79,5 milioni di euro a fine 2018. I volumi medi giornalieri trattati durante l'anno sono stati di 1,45 milioni di azioni.

Calendario finanziario

Di seguito è riportato il calendario finanziario della Società per il 2019:

Bilancio annuale 2018	Marzo	Mercoledì 20
Assemblea annuale degli azionisti	Aprile	Martedì 30
Primo resoconto intermedio di gestione 2019	Maggio	Giovedì 9
Relazione finanziaria semestrale 2019	Settembre	Giovedì 12
Terzo resoconto intermedio di gestione 2019	Novembre	Mercoledì 13



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 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 da *joint venture* e 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 e il margine di EBITDA siano utili indicatori aggiuntivi che gli investitori possono utilizzare per valutare i risultati operativi del Gruppo.

EBIT e margine di EBIT

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

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

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

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

Numero teorico di giorni in cui una nave è disponibile per la navigazione in un certo periodo. Fornisce un'indicazione 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*) e ispezioni, programmati o meno. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base time charter tra i diversi periodi (si veda la sezione Ricavi nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

Ricavi base time charter giornalieri

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

Numero medio di navi

Il numero medio di navi in un periodo è pari alla somma tra i 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 a un porto di scarico. Il contratto per un noleggio è comunemente chiamato contratto di noleggio; ne esistono tre tipologie principali: noleggio a scafo nudo, noleggio a viaggio e noleggio *time charter* (si vedano le definizioni nella presente sezione).

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

È il contratto tra un proprietario e un noleggiatore, che 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, di solito mensilmente in anticipo, in base allo spostamento di merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il noleggiatore corrisponde al proprietario della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario conduttore 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.

Sintesi dei risultati del quarto trimestre e dell'esercizio 2018

Durante i primi nove mesi del 2018 le condizioni di mercato in tutti i settori delle navi cisterna sono rimaste deboli, in gran parte a causa dell'eccesso di offerta di tonnellaggio associata alle tendenze della domanda ad indebolirsi. L'aumento dei prezzi del bunker, durante i primi nove mesi del 2018, hanno limitato i ricavi nel corso del periodo, contribuendo ad opportunità di arbitraggio dei raffinati più limitate, in primo luogo tra l'Atlantico e l'Asia, e pesando sulla crescita del commercio di raffinati. Nel quarto trimestre 2018, tuttavia, il mercato si è stabilizzato considerevolmente, ed ha portato Clarkson ad aumentare la stima di crescita della domanda di Tpl (Dwt) delle navi cisterna per l'anno dal 2,1% al 2,3%. Uno dei fattori che hanno contribuito alla debolezza del mercato nel 2018 è la riduzione delle importazioni di raffinati nel Sud-Est asiatico, calate dell'8% nel corso dell'intero anno, dovuta in parte alla riduzione dei flussi di arbitraggio provenienti dall'Occidente. Anche il calo delle spedizioni in Brasile (scese del 18% su base annua nel periodo tra gennaio e novembre 2018) e in Messico nella prima metà dell'anno ha penalizzato la crescita complessiva dei volumi. Le importazioni messicane hanno registrato una ripresa nella seconda metà dell'anno mentre le importazioni brasiliane dagli Stati Uniti hanno segnato un'impennata nell'ultimo trimestre, con un aumento del 54% tra settembre e ottobre 2018.

La tariffa time-charter annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot* per i successivi 12 mesi. Alla luce dell'assenza di segnali di miglioramento dei mercati nel terzo trimestre del 2018, questa tariffa per le MR convenzionali (non "Eco") si è attestata tra US\$ 12.500 e US\$ 12.750 al giorno. Il miglioramento del *sentiment* nel quarto trimestre ha favorito l'aumento delle tariffe a fine anno, che si sono attestate intorno a US\$ 13.500 al giorno per le MR convenzionali (non "Eco") e intorno a US\$ 15.000 al giorno per le MR di tipo "Eco".

Il **risultato netto di DIS è stato negativo per US\$ (55,1) milioni nell'intero 2018**, rispetto a una perdita netta di US\$ (38,1) milioni registrata nel 2017. Tale variazione è dovuta principalmente alla debolezza affrontata dal mercato delle navi cisterna nel 2018. Infatti, la **tariffa spot giornaliera di DIS¹¹ si è attestata a US\$ 10.798 nel 2018**, rispetto a US\$ 12.026 per il 2017. Più in dettaglio, il mercato dei noli ha toccato tariffe storicamente basse nel terzo trimestre dell'anno per poi ritornare a livelli redditizi verso la fine del 2018. Le tariffe dei noli all'inizio del 2019 stanno mostrando chiari segnali di miglioramento con rispetto all'anno precedente.

Nel contempo, il 34,2% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2018 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.850, (2017: copertura del 33,0% a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.433). 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 anche durante i cicli negativi. La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include i contratti *spot* e i contratti *time charter*) era pari a US\$ 12.184 nel 2018 rispetto a US\$ 13.150 raggiunti l'anno precedente.

Nel 2018, le **"spese lorde in conto capitale" di DIS ammontavano a US\$ 101,5 milioni** (US\$ 1,3 milioni nel quarto trimestre 2018), principalmente in relazione al programma di costruzione di nuove navi di DIS. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"¹²** (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui venti già consegnate alla fine del 2018. L'**investimento complessivo** previsto è di circa **US\$ 755,0 milioni** ed è in linea con la strategia del Gruppo volta a modernizzare la propria flotta con navi *eco design* di nuova costruzione. Inoltre, DIS ha fissato la maggior parte di queste navi attraverso contratti di nolo a lungo termine con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante agenzia commerciale di intermediazione, garantendo un buon livello di ricavi e di generazione di liquidità.

¹¹ I ricavi base time charter giornalieri medi non includono US\$ 5,4 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi.

¹² 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.).

Risultati operativi

US\$ migliaia	2018	2017
Ricavi	399.046	390.971
Costi diretti di viaggio	(154.176)	(133.534)
Ricavi base time charter*	244.870	257.437
Costi per noleggi passivi	(129.750)	(126.664)
Altri costi operativi diretti	(81.572)	(80.370)
Costi generali e amministrativi	(16.196)	(15.482)
Utile dalla vendita di navi	167	1.917
Risultato operativo lordo / EBITDA*	17.519	36.838
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(34.844)	(48.266)
Risultato operativo / EBIT*	(17.325)	(11.428)
Proventi finanziari	5.035	2.419
(Oneri) finanziari	(34.296)	(28.379)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(8)	85
Perdite di valore e svalutazioni ("impairment") di attività finanziarie	(7.526)	-
Utile / (perdita) ante imposte	(54.120)	(37.303)
Imposte e tasse	(980)	(780)
Utile / (perdita) netto	(55.100)	(38.083)

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 32

I **ricavi** sono stati di US\$ 399,0 milioni nel 2018 rispetto a US\$ 391,0 milioni nell'anno precedente. La percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni nave disponibili nel 2018 (0,9%) è stata notevolmente inferiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (2,0%), principalmente per effetto di periodi di *off-hire* di tipo commerciale e della diversa tempistica degli interventi di bacino (*drydock*).

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del mix di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ (154,2) milioni nel 2018 rispetto a US\$ (133,5) milioni nel 2017.

I **ricavi base time charter** nel 2018 sono stati di US\$ 244,9 milioni (US\$ 257,4 milioni nel 2017). L'importo totale per il 2018 include US\$ 5,4 milioni di "ricavi base *time charter*" generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo equivalente esposto nei "Costi per noleggi passivi".

La variazione rispetto all'anno precedente è dovuta al forte indebolimento subito dal mercato delle navi cisterna nel 2018. Infatti, DIS ha registrato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 10.798 nel 2018¹³** rispetto a US\$ 12.026 nell'anno precedente. Dopo un periodo di forte debolezza del mercato delle navi cisterna nell'ottobre 2018, le tariffe di nolo sono salite nell'ultima parte del quarto trimestre 2018, consentendo a DIS di raggiungere una tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 11.617, in leggero miglioramento rispetto a quella di US\$ 11.299 realizzata nello stesso trimestre dell'anno precedente.

¹³ I ricavi base time charter giornalieri medi non includono US\$ 5,4 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi.

In linea con la strategia di DIS, nel 2018 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta buona, assicurando una media del 34,2% dei giorni-nave disponibili (2017: 33,0%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.850** (primo semestre 2017: US\$ 15.433). 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)¹⁴** sono stati di **US\$ 12.184** nel 2018 rispetto a US\$ 13.150 nel 2017.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)

	2017					2018 ¹⁴				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	13.363	11.763	11.960	11.299	12.026	12.726	10.327	8.689	11.617	10.798
Fissa	15.908	15.078	15.681	15.003	15.433	15.001	14.867	14.716	14.831	14.850
Media	14.412	12.851	12.977	12.459	13.150	13.446	11.818	10.680	12.892	12.184

I **costi per noleggi passivi** sono relativi alle navi prese a noleggio e nel 2018 sono stati di US\$ (129,8) milioni US\$ (126,7) milioni nel 2017. L'importo totale per il 2018 include US\$ 5,4 milioni di "costi per noleggi passivi" in relazione alle navi in gestione commerciale, compensati da un importo equivalente esposto nei "Ricavi base time charter". Se si escludesse tale voce, i costi per noleggi passivi di DIS per il 2018 sarebbero di US\$ 2,4 milioni inferiori all'anno precedente. Infatti, DIS ha gestito un numero inferiore di navi prese a noleggio nel 2018 (23,9 navi medie) rispetto all'anno precedente (24,4 navi medie) e ad un costo giornaliero medio leggermente inferiore.

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche e lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. Tali costi ammontavano a US\$ (81,6) milioni nel 2018 (US\$ (80,4) milioni nel 2017). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità e Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** nel 2018 sono stati di US\$ (16,2) milioni (US\$ (15,5) milioni nel 2017). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi a uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Utile dalla vendita di navi. Nel 2018, DIS ha venduto la M/T High Presence (una nave MR costruita nel 2005) e la M/T Cielo di Milano (una nave *handysize* costruita nel 2003). Tali operazioni hanno generato una plusvalenza netta totale di US\$ 0,1 milioni nel periodo. Nel 2017, DIS ha venduto la M/T High Endurance, la M/T High Endeavour (due navi MR costruite nel 2004) e la M/T High Prosperity (una nave MR costruita nel 2006), generando una plusvalenza netta totale di US\$ 1,9 milioni a fine anno. Il risultato della vendita e *leasing* successivo delle navi viene differito ed è riconosciuto durante la durata dei *leasing*, all'interno di questa voce di Conto Economico.

¹⁴ I ricavi base time charter giornalieri medi non includono US\$ 5,4 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi.

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 17,5 milioni nel 2018 rispetto a US\$ 36,8 milioni nel 2017. La flessione rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente ai minori "Ricavi TCE" conseguiti nel 2018. Il **margin** di EBITDA di DIS si è attestato al 7,2% nel 2018 rispetto al 14,3% del 2018.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (34,8) milioni nel 2018 (US\$ (48,3) milioni nel 2017). L'importo totale per il 2017 includeva una svalutazione pari a US\$ (10,9) milioni contabilizzata su tre navi che all'epoca erano in fase di trattativa per la vendita. Infatti, in base all'IFRS 5 queste tre navi sono state classificate come "attività disponibili per la vendita" e la differenza tra il loro valore di mercato stimato e il loro valore contabile è stata addebitata nel conto economico del 2017. Tuttavia, per due di queste tre navi l'operazione di vendita non si è concretizzata a fine 2018. Pertanto, DIS ha contabilizzato uno storno di svalutazioni pari a US\$ 4,9 milioni sulle due navi e il loro valore contabile è stato riclassificato da "attività disponibili per la vendita" a "immobilizzazioni".

L'**EBIT** è stato **negativo di US\$ (17,3) milioni nel 2018** rispetto a un risultato negativo di US\$ (11,4) milioni nel 2017.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 5,0 milioni nel 2018 (US\$ 2,4 milioni nel 2017). L'importo per il 2018 comprende US\$ 2,2 milioni di utili realizzati su strumenti derivati derivanti dall'*equity release* in relazione all'IRS sulla M/T High Freedom, sulla M/T High Trust, sulla M/T High Loyalty e sulla M/T High Trader (in seguito alla vendita delle navi durante il periodo) e US\$ 0,5 milioni che rappresentano utili realizzati su strumenti di copertura su cambi. Gli importi realizzati includono inoltre US\$ 0,34 milioni di utili su cambi per operazioni commerciali, interessi bancari attivi (fondi detenuti presso istituti finanziari in depositi e conti correnti) e interessi sul finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping. Gli utili non realizzati pari a US\$ 1,9 milioni riguardano la parte inefficace (fair value) degli strumenti di copertura di flussi finanziari (*cash flow hedge*) degli *swap* su tassi di interesse.



Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (34,3) milioni nel 2018 rispetto a US\$ (28,4) milioni del 2017. Tale importo comprende gli interessi passivi dovuti sulle linee di credito bancarie e sui *leasing* finanziari di DIS, le spese effettive sugli *swap* su tassi di interesse e l'ammortamento delle commissioni finanziarie.

Le **perdite di valore e svalutazioni ("impairment") di attività finanziarie** ammontavano a US\$ (7,5) milioni a causa 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), che segue la decisione della dirigenza di vendere le due navi di proprietà di DM Shipping nel corso del 2019.

DIS ha registrato una **perdita ante imposte di US\$ (54,1) milioni nel 2018** (perdita di US\$ (37,3) milioni nell'anno precedente).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ (1,0) milioni nel 2018 (US\$ (0,8) milioni nell'anno precedente).

Il **risultato netto** per il 2018 è stato di US\$ (55,1) milioni rispetto ad una perdita netta di US\$ (38,1) milioni nel 2017. La variazione rispetto all'anno precedente è riconducibile principalmente a un mercato *spot* nettamente più debole registrato nel 2018.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	924.164	823.752
Attività disponibili per la vendita	-	77.750
Attività correnti	115.573	111.733
Totale attività	1.039.737	1.013.235
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	337.343	394.432
Passività non correnti	539.518	426.157
Passività correnti	162.876	192.646
Totale passività e patrimonio netto	1.039.737	1.013.235

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, e comprendono la quota relativa alle nuove navi in costruzione. Il saldo alla fine di dicembre 2018 è superiore rispetto all'esercizio precedente ed è dovuto soprattutto alle rate pagate al cantiere per le navi di nuova costruzione nel corso dell'anno (incluse le ultime rate dovute in relazione alla consegna di una nave di nuova costruzione nel primo trimestre 2018 e due navi di nuova costruzione nel terzo trimestre 2018). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 dicembre 2018 era di US\$ 807,15 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel 2018 sono stati di US\$ 101,5 milioni rispetto a US\$ 80,1 milioni nel 2017. Questo importo comprende principalmente le rate pagate per le nuove navi attualmente in costruzione presso i cantieri Hyundai Mipo. Anche i costi di bacino relativi alle navi di proprietà vengono capitalizzati.

Le **attività correnti** al 31 dicembre 2018 ammontano a US\$ 115,6 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 13,5 milioni e US\$ 52,2 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 31,7 milioni. Inoltre, in seguito

alla decisione della dirigenza di vendere le due navi di proprietà di DM Shipping (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi) nel corso del 2019, il prestito dell'azionista concesso alla *joint venture* è stato svalutato di US\$ 7,5 milioni e il valore residuo di US\$ 14,7 milioni è ora esposto tra le "attività correnti". Le attività correnti comprendono inoltre US\$ 2,4 milioni riguardanti fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance (si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato) in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse (il 1° gennaio 2018 tale importo è stato riclassificato da "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" a "attività finanziarie correnti").

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 539,5 milioni al 31 dicembre 2018 e rappresentano principalmente la parte dei debiti a lungo termine verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), US\$ 165,3 milioni in passività per *leasing* finanziari e US\$ 30,6 milioni per un finanziamento a lungo termine concesso dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.).

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche e altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 31 dicembre 2018 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 54,0 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 8,4 milioni per passività in relazione al *leasing* finanziario e US\$ 7,9 milioni per altre passività finanziarie correnti. Il saldo totale della voce Passività correnti include inoltre un finanziamento a breve termine da US\$ 1,3 milioni concesso dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.).

Il saldo del **patrimonio netto** al 31 dicembre 2018 era di US\$ 337,3 milioni (US\$ 394,4 milioni al 31 dicembre 2017). La variazione rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente alla perdita netta generata nell'anno in corso, parzialmente compensata dal miglioramento della valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari.



Indebitamento netto*

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2018** ammonta a **US\$ 588,7 milioni** rispetto a US\$ 510,3 milioni alla fine del 2017. L'indebitamento netto/il rapporto del valore di mercato della flotta era pari a 72,9% al 31 dicembre 2018 rispetto al 66,6% al 31 dicembre 2017.

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Liquidità – Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.713	29.694
Attività finanziarie correnti	1.116	344
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata**	17.089	-
Totale attività finanziarie correnti	49.918	30.038
Debiti verso banche e altri finanziatori – correnti	91.238	128.488
Passività per leasing finanziari	8.369	3.267
Prestito degli azionisti	1.280	-
Altre passività finanziarie correnti – terzi	7.876	10.043
Totale passività finanziarie correnti	108.763	141.798
Indebitamento finanziario netto corrente	58.845	111.760
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	9.655	5.947
Altre attività finanziarie non correnti - parte correlata DMS**	-	21.685
Totale attività finanziarie non correnti	9.655	27.632
Debiti verso banche – non correnti	338.622	357.544
Passività per leasing finanziari	165.298	63.144
Finanziamenti degli azionisti	30.600	-
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	4.998	5.469
Totale passività finanziarie non correnti	539.518	426.157
Indebitamento finanziario netto non corrente	529.863	398.525
Indebitamento finanziario netto	588.708	510.285

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 32

** Si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato.

Alla fine di dicembre 2018 la voce Totale attività finanziarie correnti era pari a US\$ 49,9 milioni. L'importo totale comprende Disponibilità liquide e mezzi equivalenti per US\$ 31,7 milioni, crediti finanziari a breve termine per US\$ 1,1 milioni, US\$ 14,7 milioni di prestito dell'azionista a DM Shipping (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi) in seguito alla decisione della dirigenza di vendere le due navi di proprietà della *joint venture*, e US\$ 2,4 milioni riguardanti fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance (si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato) in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse (il 1° gennaio 2018, tale importo è stato riclassificato da "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" a "attività finanziarie correnti").

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

L'indebitamento bancario complessivo (Debiti verso banche) al 31 dicembre 2018 ammontava a US\$ 429,9 milioni, comprensivo di US\$ 91,2 milioni con scadenza entro un anno. Fatte salve alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 31 dicembre 2018 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

(i) finanziamento di US\$ 279 milioni (originariamente US\$ 250 milioni) concesso da un pool di nove primari istituti finanziari (Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Credit Industriel et Commercial, DnB)), per rifinanziare otto navi esistenti e fornire un finanziamento per sei navi di nuova costruzione, per un debito di US\$ 167,7 milioni;

(ii) finanziamento a medio termine di Intesa per un debito di US\$ 15,0 milioni;

(iii) finanziamento quinquennale concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita e consegnata nel 2012, per un debito totale di US\$ 16,3 milioni;

(iv) finanziamento quinquennale concesso da ING per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito totale di US\$ 15,6 milioni;

(v) finanziamento quinquennale concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014 per un debito totale di US\$ 16,2 milioni;

(vi) finanziamento a 6 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014 per un debito totale di US\$ 14,9 milioni;

(vii) finanziamento settennale concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e 2016 per un debito totale di US\$ 36,8 milioni;

(viii) finanziamento quadriennale concesso da Crédit Agricole CIB per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2006 e acquistata nel 2015 per un debito totale di US\$ 6,8 milioni;

(ix) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare una nave LR1 (consegnata nel novembre 2017), per un debito di US\$ 24,1 milioni;

(x) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi *handysize* consegnate rispettivamente a luglio e a ottobre 2016 e una nave MR consegnata nel gennaio 2017, per un debito totale di US\$ 61,6 milioni;

(xi) Inoltre, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 40,1 milioni concesso alla *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. da Credit Suisse e Cross Ocean AGG Company I (di proprietà di Cross Ocean Partners) per le sei navi consegnate tra il 2009 e il 2011.

Le **Passività per leasing finanziari** comprendono i *leasing* finanziari per M/T High Fidelity, M/T High Discovery, M/T High Priority, M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty e M/T High Trader, che sono state vendute e riprese in *leasing* tra 2017 e il 2018.

Il **prestito degli azionisti** rappresenta un finanziamento a lungo termine da US\$ 30,6 milioni e un finanziamento a breve termine da US\$ 1,3 milioni concessi dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.).

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

Cash Flow

I **flussi di cassa netti di DIS per il 2018 sono stati positivi per US\$ 2,8 milioni** rispetto a US\$ (2,5) milioni nel 2017. Nel corso dell'esercizio la spesa in conto capitale lorda pari a US\$ 101,5 milioni è stata parzialmente compensata da US\$ 21,9 milioni di ricavi da vendite di navi e US\$ 74,6 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie.

US\$ migliaia	2018	2017
Flussi di cassa da attività operative	7.587	(11.308)
Flussi di cassa da attività di investimento	(79.420)	(29.322)
Flussi di cassa da attività finanziarie	74.589	38.135
Variazioni della liquidità	2.756	(2.495)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo*	12.363	20.164
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.713	29.694
Scoperti di conto corrente	(16.593)	(12.025)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	15.120	17.669

* Si veda la nota 1 al bilancio consolidato

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi per US\$ 7,6 milioni nel 2018 rispetto a US\$ (11,3) milioni nel 2017. Il miglioramento del risultato nel 2018 è attribuibile principalmente ad una riduzione del capitale circolante.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi per US\$ (79,4) milioni nel 2018 (negativi per US\$ (29,3) milioni nel 2017). L'importo per il 2018 comprende US\$ 101,5 milioni di spese in conto capitale legate alle rate relative alle nuove navi in costruzione presso Hyundai-Mipo (dovute principalmente alla consegna di una nave LR1 nel primo trimestre 2018 e di due navi LR1 nel terzo trimestre 2018), nonché i costi di bacino. I flussi di cassa netti da attività di investimento includono US\$ 21,9 milioni di "ricavi dalla vendita di immobilizzazioni" risultanti dalla vendita delle navi M/T High Presence nel primo trimestre 2018 e M/T Cielo di Milano nel terzo trimestre 2018.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati positivi per US\$ 74,6 milioni nel 2018 (US\$ 38,1 milioni nel 2017). Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ (175,7) milioni di rimborso del debito verso banche (di cui US\$ 113,7 milioni dovuti alla vendita di alcune navi finanziate o al rifinanziamento di altre linee di credito); (ii) US\$ 111,8 milioni di utilizzo della linea di credito (di cui US\$ 31,9 milioni in relazione al rifinanziamento di una linea di credito su due navi nel quarto trimestre Q4 2018); (iii) US\$ 104,2 milioni di avvio e ammortamento di *leasing* finanziari; (iv) US\$ 0,5 milioni di variazione dei debiti e dei crediti finanziari; (v) US\$ 31,9 milioni di finanziamento a lungo termine concesso dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.); (vi) US\$ 2,4 milioni in relazione a fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance (si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato) in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse (il 1° gennaio 2018 tale importo è stato riclassificato da "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" a "attività finanziarie correnti").

Risultati trimestrali

Risultati del quarto trimestre

US\$ migliaia	4° trim. 2018	4° trim. 2017
Ricavi	97.865	101.787
Costi diretti di viaggio	(33.697)	(38.521)
Ricavi base time charter*	64.168	63.266
Costi per noleggi passivi	(30.185)	(33.659)
Altri costi operativi diretti	(20.200)	(21.347)
Costi generali e amministrativi	(4.118)	(4.374)
Utile dalla vendita di navi	18	(725)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	9.683	3.161
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(5.490)	(20.451)
Risultato operativo / EBIT*	4.193	(17.290)
Proventi finanziari	2.230	685
(Oneri) finanziari	(10.961)	(7.691)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(1.349)	(7)
Perdite di valore e svalutazioni ("impairment") di attività finanziarie	(7.526)	-
Utile / (perdita) ante imposte	(13.413)	(24.303)
Imposte sul reddito	(513)	(196)
Utile / (perdita) netto	(13.926)	(24.499)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 32

Analisi per trimestre del mercato e dei principali dati operativi*

	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Numero medio di navi					
2018	55,1	55,5	56,2	50,6	54,4
2017	53,3	54,1	55,4	56,6	54,7
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili (%)					
2018	0,6%	0,6%	1,7%	0,8%	0,9%
2017	3,7%	1,9%	0,9%	1,4%	2,0%
Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$)					
2018	13.446	11.818	10.680	12.892	12.184
2017	14.412	12.851	12.977	12.459	13.150

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 32

Risultati trimestrali

I dati finanziari trimestrali del 2018 riflettono ampiamente la *performance* dei mercati dei noli durante tale periodo.

US\$ migliaia	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Ricavi	103.509	98.853	98.819	97.865	399.046
Costi diretti di viaggio	(37.189)	(39.524)	(43.766)	(33.697)	(154.176)
Ricavi base time charter*	66.320	59.329	55.053	64.168	244.870
Costi per noleggi passivi	(31.963)	(33.702)	(33.900)	(30.185)	(129.750)
Altri costi operativi diretti	(20.549)	(21.518)	(19.305)	(20.200)	(81.572)
Costi generali e amministrativi	(3.960)	(4.140)	(3.978)	(4.118)	(16.196)
Altri proventi operativi	238	14	(103)	18	167
Risultato operativo lordo / EBITDA*	10.086	(17)	(2.233)	9.683	17.519
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(9.253)	(9.640)	(10.461)	(5.490)	(34.844)
Risultato operativo / EBIT*	833	(9.657)	(12.694)	4.193	(17.325)
Proventi finanziari	3.099	2.200	1.060	2.230	5.035
Oneri finanziari	(7.331)	(9.095)	(10.463)	(10.961)	(34.296)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	2	(3)	1.342	(1.349)	(8)
Perdite di valore e svalutazioni ("impairment") di attività finanziarie	-	-	-	(7.526)	(7.526)
Utile / (perdita) ante imposte	(3.397)	(16.555)	(20.755)	(13.413)	(54.120)
Imposte sul reddito	(201)	(67)	(199)	(513)	(980)
Utile / (perdita) netto	(3.598)	(16.622)	(20.954)	(13.926)	(55.100)

* See Alternative Performance Measures on page 32

La seguente tabella illustra il Debito netto alla fine del quarto trimestre 2018 in confronto ai valori alla fine del terzo trimestre dello stesso anno:

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	As at 30 September 2018
Totale attività finanziarie correnti	49.919	30.990
Totale passività finanziarie correnti	108.763	135.077
Indebitamento finanziario netto corrente	58.844	104.087
Totale attività finanziarie non correnti	9.655	27.750
Totale passività finanziarie non correnti	539.518	511.653
Indebitamento finanziario netto non corrente	529.863	483.903
Indebitamento finanziario netto*	588.707	587.990

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 32

Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

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

d'Amico Tankers d.a.c.:

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

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

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

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

Nel mese di maggio 2018, il contratto per la nave M/T High Power, una nave MR costruita nel 2004 e presa in time charter da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2015 e in scadenza nel maggio 2018, è stato prorogato per un altro periodo di 12 mesi ad una tariffa ridotta.

Nel mese di maggio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in time charter la M/T High Navigator, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Japan Marine United Co. (Giappone), per un periodo di 8 anni, e la M/T High Explorer, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Onomichi Dockyard (Giappone), per un periodo di 8 anni con possibilità di proroga del contratto.

Nel mese di giugno 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in time charter la M/T High Leader, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Japan Marine United Co. (Giappone), per un periodo di 8 anni.

Nel mese di luglio 2018, il contratto per la M/T Freja Baltic, una nave MR costruita nel 2008 e presa in time charter da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2014 e in scadenza nell'agosto 2018, è stato prorogato per altri due anni ad una tariffa scontata.

Nel mese di agosto 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Silver Express, una nave MR costruita nel 2009, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di agosto 2018, i contratti di noleggio sulle navi M/T High Beam, M/T High Current, M/T High Glow, M/T High Enterprise e M/T High Force, tutti in scadenza tra agosto e ottobre 2018, sono stati prorogati per altri 1-3 viaggi *spot*. La tariffa di noleggio, originariamente fissa, è stata modificata in una "tariffa variabile" in base ai ricavi sul mercato *spot* di ognuna delle navi. DIS sta quindi di fatto agendo in qualità di gestore commerciale di tali navi, guadagnando una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi. A fine 2018, a questo nuovo piano commerciale partecipavano cinque navi.

Nel mese di ottobre 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Citrus Express, una nave MR costruita nel 2006, sottoscritto con d'Amico Tankers d.a.c. e la nave è stata riconsegnata ai proprietari. Nello stesso mese si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T High Sun, una nave MR costruita nel 2014, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari (Eco Tankers Limited, della quale DIS detiene una partecipazione del 33%).

Nel mese di novembre 2018, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T High Enterprise e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di dicembre 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T High Pearl, una nave MR costruita nel 2009, sottoscritto con d'Amico Tankers d.a.c. e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

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

Nel mese di febbraio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi MR di tipo "Eco" a un'importante compagnia petrolifera attraverso un contratto time charter di 1 anno ad una tariffa remunerativa.

Nel mese di marzo 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto time charter di 6 mesi con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 9 mesi con possibilità per il noleggiatore di optare per altri 6 mesi ad una tariffa superiore.

Nel mese di marzo 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato i suoi contratti time charter con un'importante compagnia petrolifera su tre navi MR. Il primo di questi contratti è stato prorogato per 28 mesi a una tariffa remunerativa con opzione per altri 8 mesi; il secondo è stato prorogato per 12 mesi a una tariffa remunerativa con opzione per altri 12 mesi; il terzo è stato prorogato per 32 mesi a una tariffa remunerativa con opzione per altri 6 mesi.

Nel mese di maggio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 di tipo "Eco" di nuova costruzione, la cui consegna era prevista nel terzo trimestre 2018, ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione attraverso un contratto time charter di 9 mesi con possibilità per il noleggiatore di optare per altri 6 mesi.

Nel mese di agosto 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi a decorrere da settembre 2018. Contestualmente d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato due delle sue navi MR alla stessa compagnia petrolifera attraverso un contratto time charter di 12 mesi, con opzione per altri 12 mesi.

Nel mese di ottobre 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto time charter di 6 mesi con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 9 mesi a decorrere da ottobre 2018 con opzione per altri 9 mesi.

Nel mese di novembre 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue nuove navi LR1 consegnate a gennaio 2019 a un'importante compagnia petrolifera attraverso un contratto time charter di 2 anni a una tariffa redditizia, con possibilità per il noleggiatore di optare per un altro anno. Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto time charter con un'agenzia commerciale di intermediazione su un'altra delle sue navi LR1 per un periodo di 6 mesi a decorrere da febbraio 2019 ad una tariffa redditizia.

Nel mese di dicembre 2018, d'Amico Tankers d.a.c.: i) ha prorogato il suo contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi MR per 12 mesi a decorrere da gennaio 2019; ii) ha destinato due delle sue navi MR di tipo "Eco" a noleggio a un'agenzia commerciale di intermediazione attraverso un contratto time charter di 2 anni a una tariffa redditizia, con possibilità per il noleggiatore di optare per un altro anno; iii) ha destinato una delle sue navi MR di tipo "Eco" di proprietà a un'importante compagnia petrolifera attraverso un contratto time charter quadriennale a tariffe redditizie.

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2018, la M/T Cielo di Rotterdam, una nuova nave cisterna LR1 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 al Gruppo.

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

Nel mese di luglio 2018, la M/T Cielo di Cagliari, una nuova nave cisterna LR1 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 al Gruppo.

Nel mese di agosto 2018, la M/T Cielo Rosso, una nuova nave cisterna LR1 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 al Gruppo.

Nel dicembre 2018, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud – di posticipare la consegna dell'ultima LR1 in costruzione da gennaio 2019 a settembre 2019.

- **Vendite e vendita e rilocazione di navi:** Nel mese di novembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un memorandum d'intesa per la vendita della M/T High Presence, una nave cisterna medium range da 48.700 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 14,14 milioni. Alla consegna della nave nel primo trimestre 2018, l'operazione ha generato una positiva disponibilità di cassa netta di circa US\$ 7,2 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 d.a.c. manterrà l'impiego commerciale delle navi avendo altresì concluso con l'acquirente un contratto time charter della durata di sei anni ad una tariffa competitiva.

Nel mese di dicembre 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 rilocazione della M/T High Freedom, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 28,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 13,4 milioni nel primo trimestre 2018, 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, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine 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.

Nel mese di luglio 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T Cielo di Milano, una nave cisterna *handysize* da 40.081 Tpl (Dwt), costruita nel 2003 da Shina Shipbuilding (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 8,025 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 2,4 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave.

Nel mese di luglio 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Trust, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2016 da Hyundai Mipo (Corea

del Sud), per un corrispettivo di US\$ 29,5 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers d.a.c. di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 11,9 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo 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 secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

Nel mese di agosto 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Loyalty, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2015 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 28,5 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 13,3 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo 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 secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

Nel mese di novembre 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Trader, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2015 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 27,0 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers d.a.c. di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 8,6 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo 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 d.a.c. mantiene un'opzione di riacquisto della nave in qualsiasi momento a partire dal secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli, con un preavviso di tre mesi.

d'Amico International Shipping:

- **Prestito degli azionisti:** DIS trae costantemente vantaggio dal solido supporto finanziario del suo azionista di maggioranza, d'Amico International S.A., che a fine 2018 aveva prestiti in essere a favore della Società pari a US\$ 31,9 milioni, di cui US\$ 30,6 milioni interamente subordinati ai diritti e agli interessi di eventuali creditori garantiti. Il 26 giugno 2018 ("Data di efficacia"), d'Amico International Shipping (il "Mutuatario") ha sottoscritto un contratto di finanziamento con il suo azionista di maggioranza, d'Amico International (il "Finanziatore"), come modificato dall'aggiunta del 14 dicembre 2018. Su richiesta del Mutuatario, il Finanziatore ha accettato di mettergli a disposizione un credito a lungo termine in dollari USA fino a US\$ 40.000.000 (il "Finanziamento"). La scadenza del Finanziamento cadrà il giorno successivo a tre (3) anni dalla Data di efficacia (la "Data di scadenza"), ferma restando la possibilità di una Data di scadenza precedente coincidente con il termine del Periodo di preavviso di rimborso. Ogni Anticipo nell'ambito del Finanziamento sarà gravato da interessi ad un tasso pari al LIBOR USD a 3 mesi più il margine applicabile convenuto al 2% annuo. Il Mutuatario ha il diritto di rimborsare anticipatamente, parzialmente o integralmente, ogni singolo anticipo o l'intero importo residuo in qualsiasi momento. In questo caso l'importo rimborsato anticipatamente sarà disponibile per anticipi futuri. Il Finanziatore può richiedere che l'importo residuo del Finanziamento gli sia integralmente o parzialmente rimborsato in qualsiasi momento, dandone un preavviso di un anno e un giorno (il "Periodo di preavviso di

rimborso”). Se contestualmente alla richiesta di un rimborso dell’intero importo residuo, il Finanziatore chiede anche l’interruzione anticipata del finanziamento, la Data di scadenza del Finanziamento sarà l’ultimo giorno del Periodo di preavviso di rimborso.

- **Risultati dei Warrant d’Amico International Shipping 2017-2022:** il 2 luglio 2018 il capitale sociale di DIS è stato aumentato in seguito alla conclusione del primo periodo di esercizio dei “Warrant d’Amico International Shipping 2017 – 2022” (codice ISIN LU1588548724). Nel corso del primo periodo di esercizio sono stati esercitati n. 518.602 Warrant e sono state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni Warrant esercitato) n. 518.602 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,315 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 risulterà pertanto salito a US\$65.373.392 rappresentato da n. 653.733.920 azioni ordinarie prive del valore nominale.
- **Dimissioni di Marco Fiori, Amministratore delegato della Società:** il 23 ottobre 2018 Marco Fiori, Amministratore e Amministratore delegato di d’Amico International Shipping S.A., ha annunciato al Consiglio di Amministrazione la sua intenzione di dimettersi per motivi personali; le sue dimissioni assumeranno efficacia il 1° gennaio 2019.
- **Nomina di Paolo d’Amico come nuovo Amministratore delegato della Società:** L’8 novembre 2018, il Consiglio di Amministrazione di d’Amico International Shipping S.A. ha conferito tutti i poteri dell’Amministratore delegato dimissionario di DIS a Paolo d’Amico a decorrere dal 1° gennaio 2019.
- **Risultati dei Warrant d’Amico International Shipping 2017-2022: il 28 dicembre 2018 il capitale sociale di DIS** è stato aumentato in seguito alla conclusione del secondo periodo addizionale di esercizio dei “Warrant d’Amico International Shipping 2017 – 2022” (codice ISIN LU1588548724). Nel corso del secondo periodo addizionale di esercizio sono stati esercitati n. 24.105 Warrant e sono state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni Warrant esercitato) n. 24.105 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,328 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\$ 65.375.802,50, rappresentato da n. 653.758.025 azioni ordinarie prive del valore nominale.

Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

d'Amico International Shipping:

- **Riunione del Consiglio di Amministrazione:** l'8 febbraio 2019, d'Amico International Shipping S.A. ha convocato l'assemblea straordinaria degli azionisti della Società da tenersi in data 11 marzo 2019 ("Assemblea straordinaria"). Il consiglio di amministrazione della Società (il "Consiglio di Amministrazione") ha proposto all'Assemblea straordinaria di aumentare il capitale sociale autorizzato di 750.000.000 di azioni per arrivare a 1.750.000.000 di azioni con l'intento, ferma restando l'approvazione dell'Assemblea straordinaria e nel rispetto delle condizioni di mercato, di eseguire un Aumento di capitale nelle settimane successive all'Assemblea straordinaria, nel rispetto delle seguenti condizioni.

i) importo fino a un massimo di US\$ 60 milioni;

ii) sconto del prezzo teorico ex diritto ("TERP") fino al 25%..

- **Assemblea straordinaria degli azionisti:** L'11 marzo 2019, l'Assemblea straordinaria di DIS ha deliberato:

I) l'approvazione della proposta di riduzione del valore contabile di ogni azione del capitale sociale emesso della Società dal suo precedente valore di US\$ 0,10 per azione all'attuale valore di US\$ 0,05 per azione senza l'annullamento di, né il rimborso su, qualsiasi azione in circolazione né compensazione di eventuali perdite, avanzata dal Consiglio di Amministrazione nella relazione esplicativa pubblicata l'8 febbraio 2019 e disponibile per gli Azionisti nella sezione Corporate Governance del sito *web* della Società (www.damicointernationalshipping.com);

II) la conseguente riduzione del valore del capitale sociale emesso dal suo precedente valore di US\$ 65.375.802,50 a US\$ 32.687.901,25, accantonando l'importo risultante dalla riduzione su un conto patrimoniale speciale (*apport en capitaux propres non rémunéré par des titres*), che fa parte dei conti sovrapprezzo azioni della Società;

III) la fissazione del valore del capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso, a un totale di US\$ 87.500.000 ripartito in 1.750.000.000 azioni senza valore nominale, approvando le relative modifiche proposte allo statuto di DIS, e

IV) rinnovo, con effetto immediato e per un periodo di cinque anni da oggi, l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione per 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 18 marzo 2019 DIS ha annunciato che durante tale periodo di esercizio straordinario non è stato esercitato nessun *Warrant*. Di conseguenza il capitale di DIS è rimasto invariato a USD 32.687.901,25, ripartito in 653.758.025 azioni senza valore nominale.

d'Amico Tankers d.a.c.:

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2019, la M/T Cielo di Houston, una nuova nave cisterna LR1 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 al Gruppo.
- **Prima operazione di leasing operativo giapponese:** nel mese di gennaio 2019, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un memorandum d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo lease-back della M/T Cielo di Houston, una nave cisterna LR1 da 75.000 Tpl (Dwt), costruita da Hyundai Mipo (Corea del Sud) presso il proprio cantiere vietnamita Vinashin, e consegnata

nel gennaio 2019. La nave è stata venduta per un corrispettivo di US\$ 38,6 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers d.a.c. di generare una liquidità di circa US\$ 10,2 milioni, al netto delle commissioni e degli oneri aggiuntivi relativi al finanziamento della nave precedentemente esistente. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers ha mantenuto il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto di 10,2 anni di noleggio a scafo nudo. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della nave, dopo circa 5 anni e dopo circa 7 anni dal periodo di noleggio a condizioni finanziarie favorevoli.

- **Flotta in "noleggio passivo" e in "gestione commerciale":** nel mese di gennaio 2019 è scaduto il contratto time charter sulla M/T Freja Hafnia, una nave MR costruita nel 2006, e d'Amico agisce ora in qualità di gestore commerciale della nave, guadagnando una commissione del 2% sui suoi ricavi lordi. Nello stesso mese, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T High Beam e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Tra febbraio e marzo 2019, si sono conclusi i contratti di gestione sulla M/T High Current, sulla M/T High Force e sulla M/T High Glow e le navi sono state riconsegnate ai proprietari.

- **Vendita di navi:** Nel mese di febbraio 2019, DIS ha annunciato che DM Shipping d.a.c., una joint venture con il Gruppo Mitsubishi in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 51%, ha sottoscritto un memorandum d'intesa per la vendita della M/T High Strength, una nave cisterna MR da 46.800 Tpl (Dwt), costruita nel 2009 da Nakai Zosen Corporation (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 16,4 milioni. La nave porterà avanti il proprio contratto di time charter attuale con d'Amico Tankers d.a.c. fino a ottobre 2019. L'operazione permette a DM Shipping di generare una liquidità di circa US\$ 12,3 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave.



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

	AI 31 Dicembre 2018				AI 20 Marzo 2019 NON REVISIONATO			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	4,0	13,0	7,0	24,0	4,0	13,0	7,0	24,0
Noleggio a scafo nudo*	0,0	7,0	0,0	7,0	1,0	7,0	0,0	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	15,5	0,0	15,5	0,0	15,5	0,0	15,5
Nolo a breve termine	0,0	2,0	1,0	3,0	0,0	1,0	1,0	2,0
Totale	4,0	37,5	8,0	49,5	5,0	36,5	8,0	49,5
Contratto commerciale ¹⁵	0,0	4,0	0,0	4,0	0,0	2,0	0,0	2,0

* con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile della gestione

Secondo l'ultimo World Economic Outlook ("WEO") del Fondo monetario internazionale (FMI) del gennaio 2019, l'espansione globale ha registrato un indebolimento, dovuto in particolare al rallentamento di alcuni paesi europei e asiatici. Ciò nonostante, per il 2018 si stima una crescita globale positiva del 3,7%, in linea con la precedente previsione dell'ottobre 2018. Secondo le previsioni, l'economia globale dovrebbe crescere del 3,5% nel 2019 e del 3,6% nel 2020, rispettivamente 0,2 e 0,1 punti percentuali al di sotto delle proiezioni di ottobre. Le previsioni di crescita globale per il 2019 e il 2020 erano già state riviste al ribasso nell'ultimo WEO, in parte a causa degli effetti negativi degli aumenti dei dazi applicati dagli Stati Uniti e dalla Cina a inizio anno. L'ulteriore revisione al ribasso rispetto a ottobre rispecchia parzialmente il perdurare del minor slancio nella seconda metà del 2018 – anche in Germania, in seguito all'introduzione di nuovi *standard* sulle emissioni delle auto, e in Italia, dove i timori legati ai titoli sovrani e i rischi finanziari hanno pesato sulla domanda interna – ma anche un indebolimento del *sentiment* dei mercati finanziari.

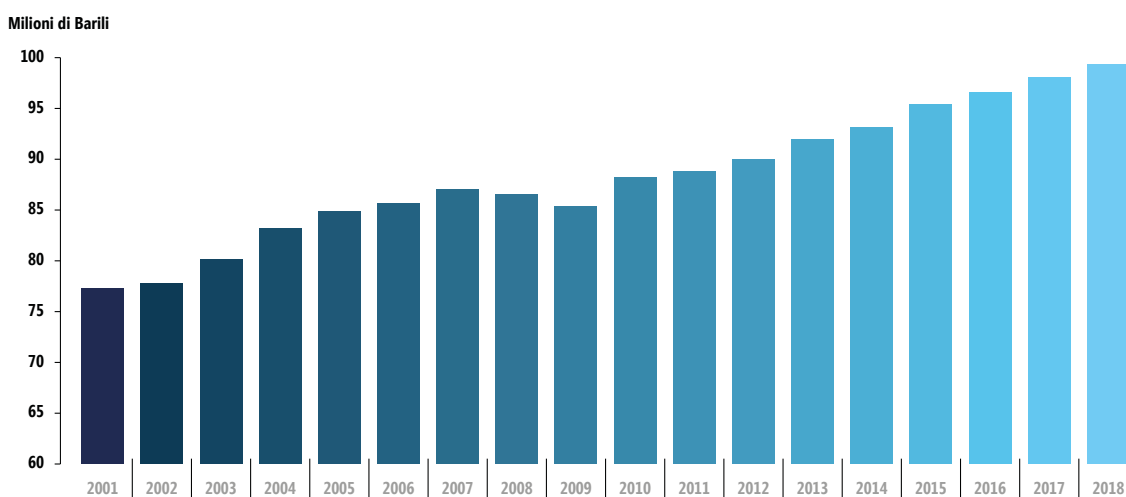
L'ultima stima dell'Agenzia internazionale dell'energia (AIE) riguardante la crescita della domanda di greggio nel 2018 rimane invariata. Secondo le stime la crescita è stata solida nel quarto trimestre 2018, attestandosi a 1,4 milioni di barili al giorno su base annua, e di 1,3 milioni di barili al giorno per l'intero 2018; la Cina (0,44 milioni di barili al giorno), l'India (0,21 milioni di barili al giorno) e gli Stati Uniti (0,54 milioni di barili al giorno) hanno contribuito al totale con 1,19 milioni di barili al giorno. Per il 2019 si prevede una crescita della domanda di 1,4 milioni di barili al giorno, che rimane pertanto invariata rispetto all'ultima relazione. Tale proiezione è supportata dai minori costi e dall'avvio di progetti petrolchimici in Cina e negli Stati Uniti. Il rallentamento della crescita economica, tuttavia, limiterà qualsiasi rialzo.

¹⁵ Nel mese di agosto 2018, i contratti di noleggio sulle navi M/T High Beam, M/T High Current, M/T High Glow, M/T High Enterprise e M/T High Force, tutti in scadenza tra agosto e ottobre 2018, sono stati prorogati per altri 1-3 viaggi spot. La tariffa di noleggio, originariamente fissa, è stata modificata in una "tariffa variabile" in base ai ricavi sul mercato spot di ognuna delle navi. d'Amico sta quindi di fatto agendo in qualità di gestore commerciale di tali navi, guadagnando una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.

I livelli delle tariffe nel primo trimestre 2019 hanno subito una correzione rispetto al miglioramento del quarto trimestre 2018, principalmente a causa del calo delle importazioni in Africa Occidentale e delle esportazioni dagli Stati Uniti. Su base mensile, le esportazioni dagli Stati Uniti sono scese di 1 milione di barili al giorno a metà febbraio. Diverse superpetroliere e Suezmax di nuova costruzione sono state destinate ai distillati dall'Asia all'emisfero occidentale, riducendo le opportunità di arbitraggio per le navi cisterna. Secondo Clarkson's, nel settore delle navi cisterna si prevede un miglioramento della crescita della domanda di Tpl (Dwt) al 3,0% nel 2019, sostenuto dal ritorno di alcune opportunità di arbitraggio in Asia e dal possibile accumulo di rimanenze.

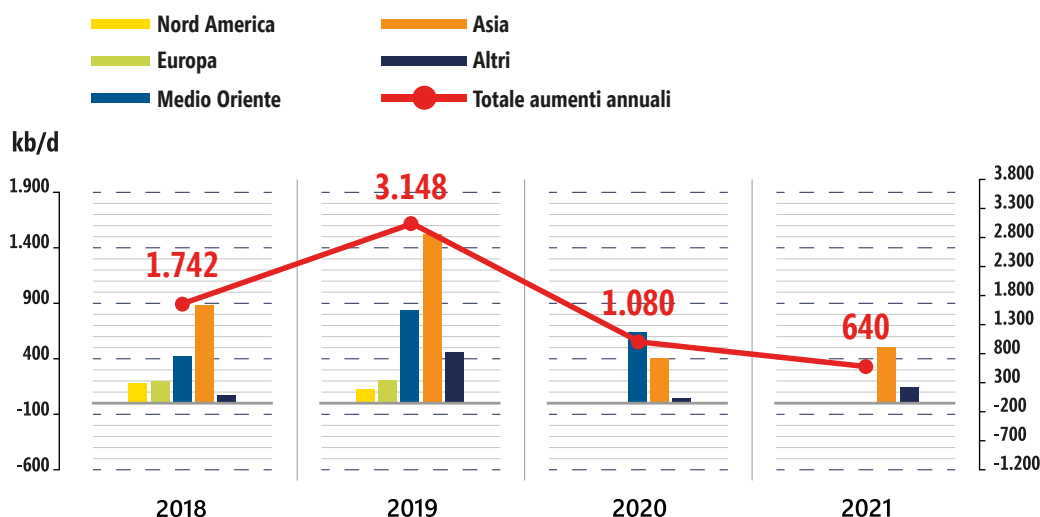
I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) l'offerta globale di petrolio, (ii) i margini delle raffinerie ed il prezzo del greggio a pronti e a termine, (iii) la domanda di raffinati e (iv) il tasso di aumento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

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



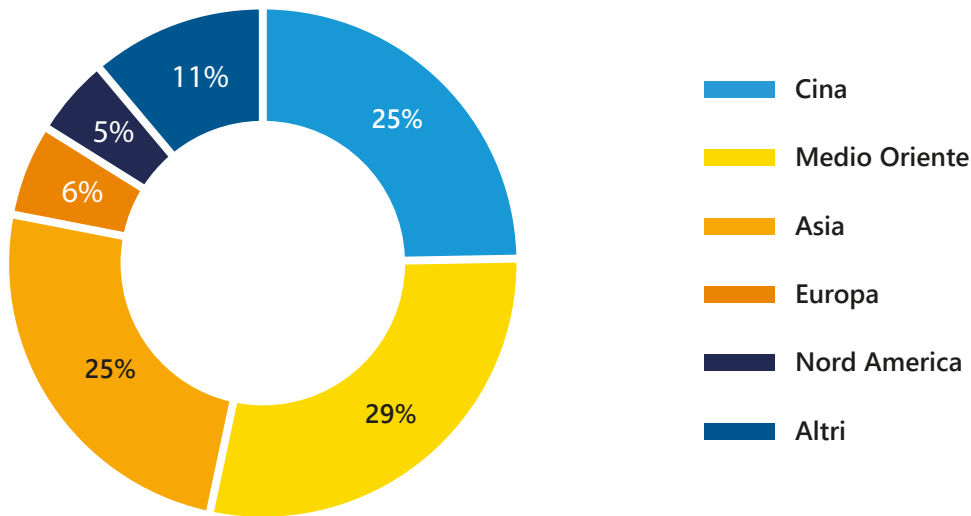
Fonte: IAE Oil market report Feb 2019, annual statistical supplement 2018

Aumento di capacità di distillazione per regione geografica nel periodo 2018-2021



Fonte: Clarkson's Research Services, Feb'19, Clarkson's Oil & Tanker Trades Outlook – Feb'19, and BP Statistical Review of World Energy 2018

Crescita di raffinerie nel periodo 2017-2022

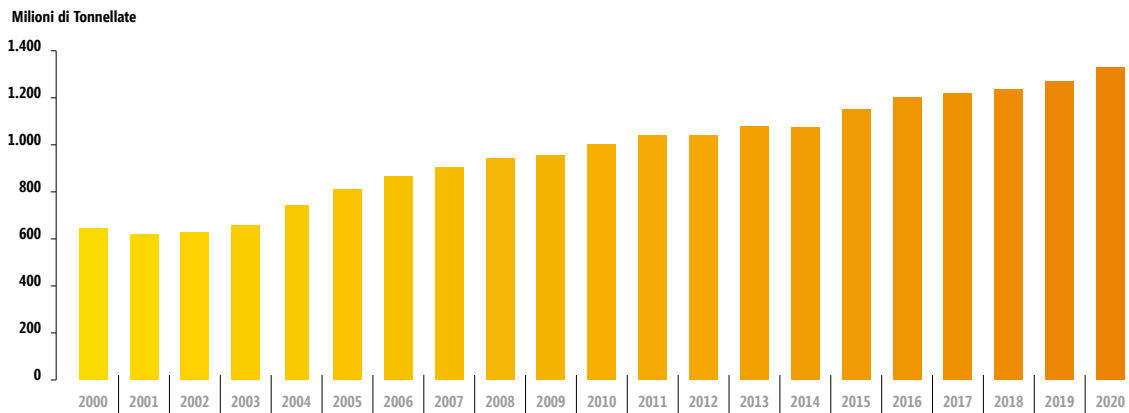


Fonte: Clarksons Research Services, Feb'19, Clarksons Oil & Tanker Trades Outlook – Feb'19, and BP Statistical Review of World Energy 2018

Domanda di navi cisterna

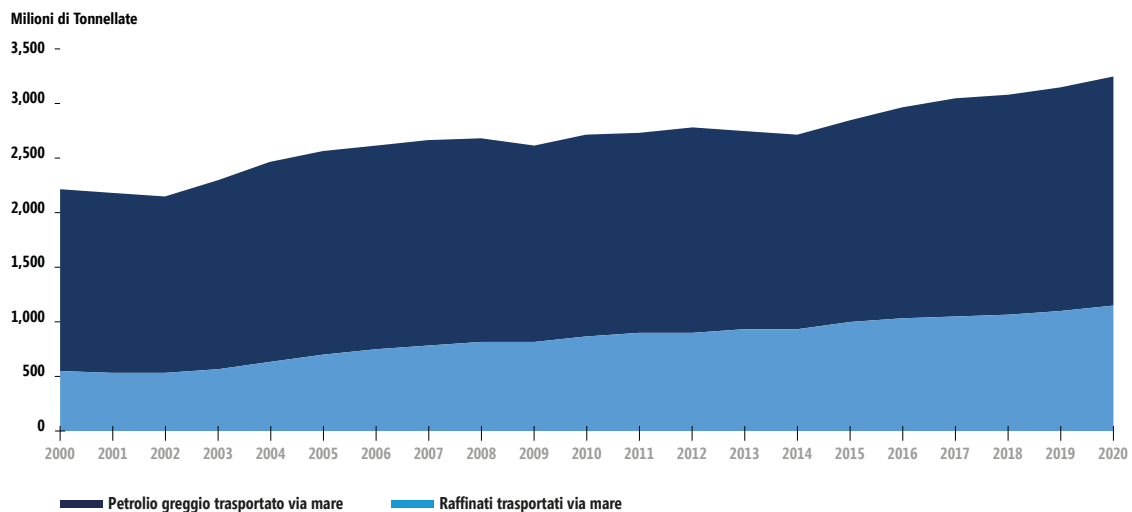
- L'AIE ha mantenuto la sua previsione di crescita della domanda petrolifera a 1,4 milioni di barili al giorno, Tale proiezione è supportata dai minori costi e dall'avvio di progetti petrolchimici in Cina e negli Stati Uniti. Il rallentamento della crescita economica, tuttavia, limiterà qualsiasi rialzo;
- Secondo Clarksons, nel settore delle navi cisterna si prevede un miglioramento della crescita della domanda di Tpl (Dwt) al 3,5% nel 2019, sostenuto dal ritorno di alcune opportunità di arbitraggio in Asia e dal possibile accumulo di rimanenze;
- Secondo quanto riportato nel report AIE del gennaio 2019, le raffinerie globali aggiungeranno 2,6 milioni di barili al giorno di capacità di lavorazione primaria nel 2019. Si tratta del maggior incremento annuale mai registrato dall'agenzia, sebbene parte della capacità potrebbe non avviare le attività commerciali prima del 2020;
- La Cina apporterà circa 1,4 milioni di barili al giorno della nuova capacità del 2019, con un aumento della produzione prevista di 450.000 barili al giorno rispetto a 600.000 dell'anno scorso. La Cina e il Medio Oriente rimangono le principali fonti di attività di raffinazione incrementale;
- Visti questi significativi incrementi della capacità di raffinazione progettati per il prossimo anno in Medio Oriente, le spedizioni di raffinati dalla regione dovrebbero continuare a crescere stabilmente del 10% su base annua (Clarksons);
- Le esportazioni di raffinati asiatici, deboli nel 2018, dovrebbero segnare un positivo aumento del 4% nel 2019 (Clarksons), con la previsione di un aumento delle spedizioni da un ampio ventaglio di paesi della regione;
- L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha sancito che dal 2020 le navi dovranno utilizzare combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% al di fuori delle Aree di controllo delle emissioni, in calo rispetto all'attuale limite di 3,5%. Tale modifica normativa comporterà probabilmente un'impennata della domanda di gasolio e di distillati a bassissimo contenuto di zolfo. Si prevede che influisca sui modelli commerciali dei raffinati, sulla produzione delle raffinerie a livello regionale, sui modelli di stoccaggio e sulla produttività delle navi, sebbene permanga l'incertezza in merito alla portata dell'impatto potenziale.

Commercio marittimo globale di raffinati



Fonte: Clarkson Research Services al Feb'19

Quota di raffinati in relazione al totale dei prodotti petroliferi commerciati via mare



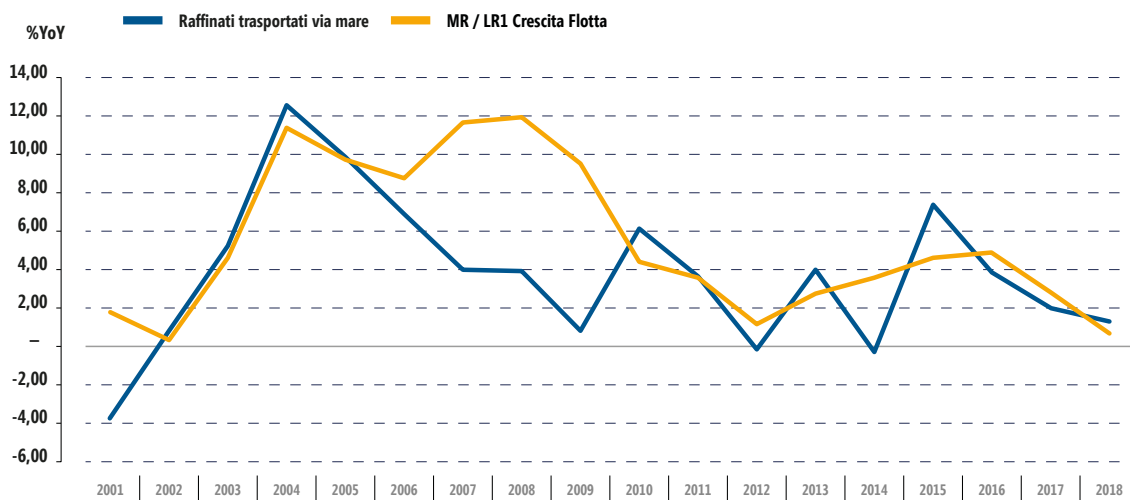
Fonte: Clarkson Research Services al Feb'19

Offerta di navi cisterna

- Alla fine dello scorso anno, secondo Clarksons nel 2018 era prevista la consegna di 74 MR. Tuttavia, le consegne effettive di MR hanno riguardato solo 56 navi;
- Secondo Clarksons nel 2018 era programmata la consegna di 16 LR1, mentre le consegne effettive hanno riguardato 13 navi;
- Nel 2018, 46 navi MR e 7 LR1 sono state vendute per la demolizione, generando un aumento annuale della flotta in questi due segmenti solo dello 0,8% e dell'1,7%, rispettivamente;
- Circa il 5% della flotta di MR e LR1 attualmente navigante (in Tpl (Dwt)) ha età superiore a vent'anni;

- I cantieri stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti stanno causando una riduzione della loro capacità globale;
- Le demolizioni, insieme a un registro delle commesse sottotono e alle limitate commesse per navi di nuova costruzione, dovrebbero risultare uno scarso aumento della flotta nei prossimi due anni;
- L'obbligo sancito dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) che prescrive per le navi, a partire dal 2020, l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5%, potrebbe causare il ritiro dal commercio di navi meno nuove ed efficienti, man mano che queste diverranno meno competitive essendo obbligate a bruciare combustibili a basso contenuto di zolfo più costosi;
- La conformità alle normative IMO 2020 potrebbe essere ottenuta anche attraverso l'installazione di depuratori a bordo; le attività di bacino richieste per tali installazioni, ove possibile, coincidono con manutenzioni speciali, ma comporterebbero periodi di *off-hire* più lunghi e ridurrebbero l'offerta di navi;
- I ritardi nei porti e l'aumento della lunghezza dei viaggi, visto il numero crescente di merci esportate dal Medio Oriente, potrebbero ridurre la pronta offerta di tonnellaggio.

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



Fonte: Clarkson Research Services al Feb'19

GRUPPO d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO

Esercizio chiuso al 31 Dicembre 2018



Conto economico consolidato

US\$ migliaia	Nota	2018	2017
Ricavi	(3)	399.046	390.971
Costi diretti di viaggio	(4)	(154.176)	(133.534)
Ricavi base time charter*	(5)	244.870	257.437
Costi per noleggi passivi	(6)	(129.750)	(126.664)
Altri costi operativi diretti	(7)	(81.572)	(80.370)
Costi generali e amministrativi	(8)	(16.196)	(15.482)
Utile dalla vendita di navi	(9)	167	1.917
Risultato operativo lordo / EBITDA *		17.519	36.838
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(14)	(34.844)	(48.266)
Risultato operativo / EBIT *		(17.325)	(11.428)
Proventi finanziari	(10)	5.035	2.419
(Oneri) finanziari	(10)	(34.296)	(28.379)
Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(11)	(8)	85
Perdite di valore e svalutazioni ("impairment") di attività finanziarie	(12)	(7.526)	-
Utile / (perdita) ante imposte		(54.120)	(37.303)
Imposte e tasse	(13)	(980)	(780)
Utile / (perdita) netto		(55.100)	(38.083)
Utile / (perdita) base per azione in US\$⁽¹⁾		(0,085)	(0,075)

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 32

Conto economico consolidato complessivo

US\$ migliaia	2018	2017
Utile / (perdita) del periodo	(55.100)	(38.083)
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (cash flow hedge)	(633)	2.456
Variazioni nella riserva di conversione	(136)	253
Utile/(Perdita) netto complessivo	(55.869)	(35.374)
Utile/(Perdita) base complessivo per azione in US\$ ⁽¹⁾	(0,086)	(0,070)


Le note riportate alle pagine da 63 a 117 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

⁽¹⁾ L'utile base per azione per il 2018 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 645.714.080, mentre nel 2017 è stato calcolato su un numero medio di 508.653.542 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione né nel 2018 né nel 2017.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	Nota	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali	(14)	911.281	792.851
Partecipazioni in società a controllo congiunto	(15)	3.228	3.269
Altre attività finanziarie non correnti	(16)	9.655	27.632
Totale attività non correnti		924.164	823.752
Attività disponibili per la vendita	(17)	-	77.750
Rimanenze	(18)	13.492	15.495
Crediti a breve e altre attività correnti	(19)	52.163	66.200
Altre attività finanziarie correnti	(16)	18.205	344
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(20)	31.713	29.694
Totale attività correnti		115.573	111.733
Totale attività		1.039.737	1.013.235
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(21)	65.376	65.322
Risultati a nuovo	(21)	(30.270)	26.389
Altre riserve	(21)	302.237	302.721
Patrimonio netto totale		337.343	394.432
Banche e altri finanziatori	(22)	338.622	357.544
Passività per leasing finanziari	(23)	165.298	63.144
Prestito a lungo termine degli azionisti	(24)	30.600	-
Altre passività finanziarie non correnti	(26)	4.998	5.469
Totale passività non correnti		539.518	426.157
Banche e altri finanziatori	(22)	91.238	128.488
Passività per leasing finanziari	(23)	8.369	3.267
Finanziamento a breve termine degli azionisti	(24)	1.280	-
Debiti a breve e altre passività correnti	(25)	54.013	50.811
Altre passività finanziarie correnti	(26)	7.876	10.043
Debiti per imposte correnti	(27)	100	37
Totale passività correnti		162.876	192.646
Totale passività e patrimonio netto		1.039.737	1.013.235

20 Marzo 2019



Paolo d'Amico,
Presidente e Amministratore Delegato



Antonio Carlos Balestra di Mottola, Direttore Finanziario

Le note riportate alle pagine da 63 a 117 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Rendiconto finanziario consolidato

US\$ migliaia	2018	2017
Perdita del periodo	(55.100)	(38.083)
Ammortamenti e svalutazioni	39.789	48.266
Imposte correnti e differite	979	780
Oneri (proventi) finanziari	29.523	25.260
Risultato della differenza di cambio non realizzata	(261)	700
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	8	(85)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(168)	(1.917)
Perdite di valore e svalutazioni ("impairment") di attività finanziarie verso parte correlata	7.526	-
Storno di svalutazioni	(4.945)	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	17.351	34.921
Variazioni delle rimanenze	2.003	(2.639)
Variazione delle attività contrattuali	(3.267)	- *
Variazioni dei crediti a breve	16.448	(25.220)
Variazioni dei debiti a breve	984	5.650
Imposte pagate	(619)	(675)
Interessi netti (pagati)	(20.045)	(23.620)
Variazioni di altre passività finanziarie	(5.450)	-
Variazioni della riserva dei diritti d'opzione	182	275
Flussi di cassa netti da attività operative	7.587	(11.308)
Acquisto di immobilizzazioni	(101.485)	(80.102)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	21.856	50.532
Alienazione della partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto ETL	-	132
Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto ETL	83	116
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	126	-
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(79.420)	(29.322)
Aumento di capitale	199	66.164
Altre variazioni del patrimonio netto	(178)	252
Finanziamenti degli azionisti	31.880	(10.001)
Variazioni di altri crediti finanziari	3.900	-
Variazioni di altri debiti finanziari	(1.533)	(2.000)
Rimborso finanziamenti bancari	(175.690)	(127.258)
Utilizzo finanziamenti bancari	111.770	58.098
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in leasing	117.211	54.469
Rimborso di un leasing finanziario	(12.970)	(1.589)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	74.589	38.135
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.756	(2.495)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	12.363	20.164
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	15.120	17.669
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.713	29.694
Scoperti di conto corrente	(16.593)	(12.025)

* La Società si avvale dell'espedito pratico di cui all'IFRS 15 e non riporta le variazioni delle attività in riferimento a periodi comparabili del 2017.

** Si veda la nota 1 – Importo delle garanzie – Impatto della riclassificazione.

Le attività finanziarie che non richiedono l'uso di liquidità sono riconciliate nella nota 28.

Le note riportate alle pagine da 63 a 117 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2018	65.322	26.389	316.594	(14.837)	964	394.432
Rettifica IFRS15	-	(1.559)	-	-	-	(1.559)
Saldo al 1° gennaio 2018 rett. IFRS 15	65.322	24.830	316.594	(14.837)	964	392.873
Aumento di capitale	54	-	146	-	-	200
Costo dell'emissione	-	-	(43)	-	-	(43)
Costo dei diritti d'opzione	-	-	-	182	-	182
Utile (perdita) complessivo	-	(55.100)	-	(136)	(633)	(55.869)
Saldo al 31 dicembre 2018	65.376	(30.270)	316.697	(14.791)	331	337.343

US\$ migliaia	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
Saldo al 1° gennaio 2017	42.851	64.472	272.900	(15.365)	(1.492)	363.366
Aumento di capitale	22.471	-	44.826	-	-	67.297
Costo dell'emissione	-	-	(1.132)	-	-	(1.132)
Costo dei diritti d'opzione	-	-	-	275	-	275
Utile (perdita) complessivo	-	(38.083)	-	253	2.456	(35.374)
Saldo al 31 dicembre 2017	65.322	26.389	316.594	(14.837)	964	394.432

Le note riportate alle pagine da 63 a 117 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.



Note

Il Gruppo d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (*société anonyme*) di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo è d'Amico Società di Navigazione.

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

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

1. PRINCIPI CONTABILI

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

Principi di consolidamento

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018.

Società controllate

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

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

Entità a controllo congiunto

Le entità a controllo congiunto sono imprese sulle cui attività il Gruppo esercita un controllo congiunto, come definito nell'IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto. Il trattamento contabile dipende dal tipo di accordo a controllo congiunto, determinato prendendo in considerazione i diritti e gli obblighi dell'investitore. Nel bilancio consolidato, le attività, le passività, i ricavi e i costi delle entità a controllo congiunto sono esposti proporzionalmente in base alla quota di interessenza del Gruppo, mentre le *joint venture* sono iscritte utilizzando il metodo del patrimonio netto: la quota di utile o perdita della partecipata di competenza del gruppo viene iscritta a Conto economico consolidato; le distribuzioni ricevute da una partecipata riducono il valore contabile della partecipazione; le

variazioni post-acquisizione delle Altre componenti dell'utile/(perdita) complessivo sono esposte nell'Altro utile/(perdita) complessivo con una corrispondente rettifica al valore contabile della partecipazione.

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

Ai fini della conformità all'applicazione dell'IFRS 11, il Gruppo ha precedentemente valutato e successivamente confermato il proprio controllo sulla struttura, la forma giuridica, le condizioni degli accordi contrattuali e altri fatti e circostanze degli accordi a controllo congiunto; di conseguenza Glenda International Shipping (GIS) e High Pool Tankers Limited (HPT) saranno trattate come entità a controllo congiunto e consolidate voce per voce, mentre l'investimento in DM Shipping (DMS) e Eco Tankers Ltd. (ETL) sarà trattato come una *joint venture* e troverà applicazione il metodo del patrimonio netto.

Operazioni in valuta

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

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

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

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

Valore di bilancio delle navi.

Il valore contabile delle navi può discostarsi anche sensibilmente dal loro valore di mercato. È infatti determinato dalla valutazione effettuata dalla dirigenza della vita utile residua delle navi, dal loro valore residuo e dagli indicatori di svalutazione. Se il valore di bilancio delle navi supera il valore di realizzo, viene iscritta una svalutazione per perdita durevole di valore.

Proventi da controstaillie.

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

Spese di viaggio.

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

Debiti d'imposta.

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

Valutazione del fair value.

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

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

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

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

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

Alcuni dei seguenti principi contabili richiedono la valutazione del *fair value* di attività e passività finanziarie e non finanziarie. Ulteriori informazioni sul calcolo del *fair value* sono riportate nella nota 29.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati conformemente all'IFRS 15; il principio è stato elaborato allo scopo di fornire un insieme completo di principi per presentare la natura, l'ammontare, la tempistica e l'incertezza dei ricavi e dei flussi di cassa derivanti dai contratti con un cliente. L'IFRS 15 sostituisce lo IAS 18, lo IAS 11 ed i riferimenti pertinenti in altri principi, ed il principio sottostante di rischi e benefici previsti dallo IAS 18 è sostituito dalla valutazione del momento in cui si trasferisce il controllo sui beni o servizi.

Tutti i ricavi di DIS derivanti da contratti con i clienti sono rilevati nel corso del tempo. Il Gruppo ha divulgato dettagliatamente i "viaggi *spot*" negli Indicatori alternativi di *performance*: il nolo è pagato al completamento del viaggio che trasporta la merce dal porto di carico a quello di scarico. L'adozione dell'IFRS 15 provoca, con rispetto allo IAS 18, una posticipazione del momento in cui il ricavo sui noleggi a viaggio è rilevato, passando dal metodo "da scarico a scarico" (*discharge to discharge*) al metodo "da carico a scarico" (*load to discharge*), con la conseguente rilevazione successiva di tali ricavi; a norma dell'IFRS 15, i costi sostenuti per posizionare la nave nel porto di carico saranno capitalizzati come costi contrattuali ed ammortizzati al momento della rilevazione del ricavo, il che significa che i costi per spostare la nave dall'ultimo porto di scarico al successivo porto di carico ("costi di zavorra") sono capitalizzati al termine del viaggio in zavorra ed ammortizzati durante il successivo viaggio con carico, dal porto di carico al porto di scarico.

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

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

Proventi da controstallie

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

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

- 1) Identificazione del contratto;
- 2) Identificazione delle obbligazioni di prestazione previste dal contratto: è stato osservato che sorgerebbe un impatto unicamente sui ricavi da contratti *spot* per il trasporto di prodotti raffinati dal porto di carico al porto di scarico; l'applicazione dell'IFRS 15 non influisce sui ricavi base *time charter* poiché fa riferimento ad un altro principio contabile.
- 3) Determinazione del prezzo dell'operazione: sui viaggi *spot*, che vengono svolti attraverso contratti di noleggio a viaggio, i prezzi dell'operazione sono equivalenti al prodotto tra le tariffe di noleggio *spot* e la quantità di beni trasportati, al momento del perfezionamento dell'operazione. Le controstallie rappresentano una somma

aggiuntiva dovuta dal noleggiatore, che sorge quando la nave impiega più tempo per caricare e/o scaricare la merce di quanto stabilito nel contratto di noleggio a viaggio; nel contratto non è presente alcun elemento finanziario pertanto la Società non si avvale dell'espedito pratico previsto dal principio;

4) Allocazione del prezzo dell'operazione all'obbligo di prestazione: l'allocazione si basa sul metodo da carico a scarico (load-to-discharge).

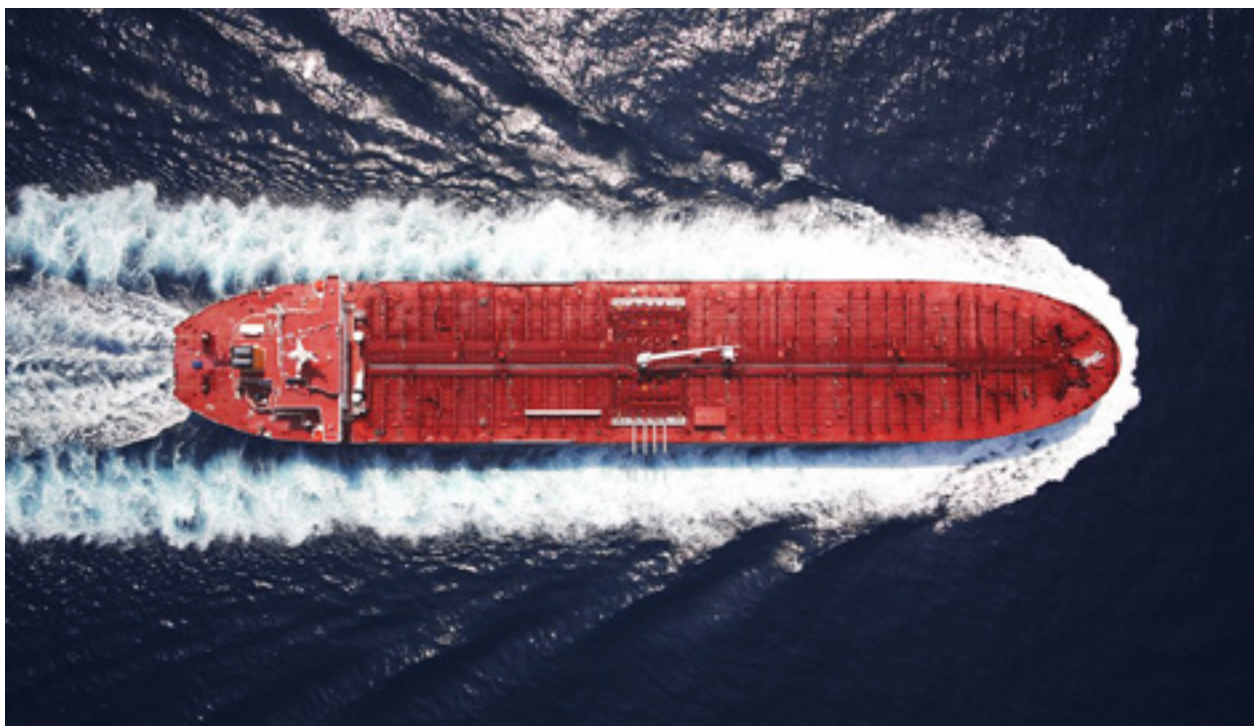
5) Rilevazione del ricavo nel momento in cui un obbligo di prestazione è soddisfatto: la rilevazione dei ricavi si basa sul metodo da carico a scarico (load-to-discharge). Il ricavo è rilevato nel corso del tempo in base alla durata del viaggio *spot*. Rilevazione del corrispettivo variabile: i proventi da controstallie sono considerati un corrispettivo variabile e dipendono dalla tariffa di controstallia e dal ritardo convenuto; la prestazione è fatturata al porto di scarico.

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

Costi diretti di viaggio e altri costi operativi diretti

I costi diretti di viaggio (oneri portuali, transito da canali, consumi di carburante *bunker* e commissioni) riguardano l'utilizzo della flotta sul mercato *spot* e per contratti COA (*contract of affreightment*) e sono rilevate nel momento in cui sono sostenute, in base al principio di corrispondenza IFRS 15.

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



Costi generali e amministrativi

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

Proventi e oneri finanziari

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

Imposte

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

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

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

Immobilizzazioni (Flotta)

Navi

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

L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata delle principali componenti delle navi, fino a concorrenza del valore residuo di realizzo stimato. Per le navi appaltate dal gruppo si stima che la vita utile sia normalmente di 25 anni, a seconda delle specifiche e del tipo di impiego previsto. Il valore residuo è stimato in base al tonnellaggio al vuoto di ciascuna nave moltiplicato per le tariffe di rottamazione per tonnellata attualmente vigenti sul mercato, che vengono riviste ogni anno. I rivestimenti delle cisterne delle navi sono ammortizzati in dieci anni, mentre i costi degli interventi di bacino sono ammortizzati lungo il periodo che prevedibilmente intercorre fino alla successiva entrata in bacino. La stima della vita utile residua avviene alla data di acquisto o di consegna dal cantiere e viene rivista periodicamente.

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

Nell'esprimere il proprio giudizio in merito alla contabilizzazione delle plusvalenze e delle minusvalenze derivanti dalla vendita di navi, la dirigenza prende in considerazione i dettagliati criteri stabiliti dall'IFRS 15 e, in particolare, se la Società abbia soddisfatto i propri obblighi di prestazione trasferendo l'attività all'acquirente e quest'ultimo abbia ottenuto il controllo sull'attività, se il prezzo dell'operazione al netto dei costi di cessione siano riportati nelle condizioni contrattuali, nonché se il valore della nave sia stato stabilito misurandola al più basso tra il suo valore contabile e il *fair value* al netto del costo di cessione. Qualora la nave in vendita rientri già nella categoria "Attività disponibili per la vendita", la valutazione del suo valore avverrebbe già in una fase precoce e l'utile dalla vendita è costituito dalla differenza tra il prezzo percepito e la valutazione dell'Attività disponibile per la vendita.

La Flotta di DIS è considerata come un'unica unità generatrice di flussi finanziari (CGU); un'unità generatrice di flussi finanziari è il più piccolo gruppo di attivi che comprende tale attivo e genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata provenienti da altri attivi o gruppi di attivi. L'individuazione dell'unità generatrice di flussi finanziari di un attivo richiede la formulazione di congetture.

- La dirigenza di DIS ha individuato una sola unità generatrice di flussi finanziari: una nave da sola non genera flussi finanziari netti in entrata che siano ampiamente indipendenti da quelli di altre navi, in quanto le navi sono perlopiù dello stesso tipo, hanno età analoghe e presentano una base di clientela/controparti simili. Il Gruppo impiega una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di partnership. Tutte queste navi sono sottoposte alla responsabilità esclusiva collettiva della funzione societaria di DIS per la gestione commerciale delle navi, in particolare per quanto riguarda il noleggio, le operazioni e l'amministrazione delle navi. Di conseguenza, le navi potrebbero essere ragionevolmente scambiate le une con le altre ai fini degli impegni commerciali. Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e agenzie commerciali di intermediazione. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti.
- La reportistica gestionale interna di DIS, sulla cui base il Gruppo prende le proprie decisioni strategiche, è concepita per misurare la performance della flotta di navi cisterna nel suo complesso piuttosto che a livello delle singole navi.

Spese di bacino

Per ragioni di conformità con le certificazioni di settore e con i requisiti governativi, le navi devono necessariamente essere sottoposte ad accurate ispezioni o revisioni sistematiche (*drydock*) per interventi rilevanti di riparazione e manutenzione che non possono essere realizzati durante la loro normale operatività. Nel caso delle navi di meno di 15 anni, tali operazioni vengono compiute approssimativamente ogni 5 anni a seconda della natura dell'intervento e dei requisiti esterni, con un *Intermediate Water Survey (IWS)* ogni due anni e mezzo. Per le navi di più di 15 anni gli interventi di bacino vengono realizzati ogni due anni e mezzo. I costi di bacino sono capitalizzati e ammortizzati a quote costanti lungo il periodo che intercorre fino alla successiva entrata in bacino. Nel caso in cui il bacino di una nave venga effettuato a meno di 30 mesi di distanza dal precedente, si procede alla svalutazione del valore residuo dei costi di bacino precedentemente capitalizzati.

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

Perdite di valore e svalutazioni ("impairment")

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

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

I flussi in uscita stimati per le spese operative e i requisiti di bacino si basano sui costi storici e preventivati. Le previsioni tengono inoltre conto degli oneri sostenuti per la conformità a nuove normative, compreso il costo previsto per l'obbligo di installare sistemi di serbatoi per le acque di zavorra su alcune navi della nostra flotta. L'utilizzo si basa sui livelli storici raggiunti e le stime di un valore residuo sono coerenti con le tariffe di rottamazione adottate nella relativa valutazione da parte della dirigenza.

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

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

Attività disponibili per la vendita

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

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

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

Oneri finanziari

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

Leasing operativi (contratti di noleggio)

I contratti di noleggio attivo e passivo delle navi, nei quali sostanzialmente tutti i rischi e i diritti connessi alla proprietà vengono trasferiti in capo al locatario, sono trattati come *leasing* operativi, e i costi e i ricavi dell'operazione sono rilevati a conto economico a quote costanti lungo la durata contrattuale. Gli obblighi contrattuali relativi al periodo residuo di locazione per i contratti di noleggio passivo sono evidenziati come impegni nelle note al bilancio.

Leasing finanziari

Gli accordi per il noleggio di navi raggiunti in seguito a un'operazione di vendita (contratto di *lease-back*), delle quali DIS mantiene sostanzialmente tutti i rischi e i ricavi connessi alla proprietà economica, sono rilevati nella Situazione

patrimoniale-finanziaria come *leasing* finanziari conformemente allo IAS 17. Le attività in *leasing* sono valutate all'inizio del contratto di *leasing* al più basso tra il valore attuale dei pagamenti minimi previsti da tale contratto e il valore *fair value* delle attività, più ogni spesa connessa e sostenuta dal locatario. A scopo di determinare il valore attuale, il tasso di interesse implicito del *leasing* è considerato come fattore di attualizzazione. L'ammortamento delle attività in *leasing* è basato sul più breve tra la durata del *leasing* e la vita utile dell'attività, salvo qualora sia ragionevolmente certo che la proprietà passerà al locatario (nel qual caso si basa sulla vita utile dell'attività). La vita utile corrisponde a quella applicata alle attività di proprietà comparabili.

Le passività per *leasing* finanziari sono rilevate nella Situazione patrimoniale-finanziaria mentre l'interesse dei pagamenti di *leasing* è imputato al conto economico.

Rimanenze

Si tratta delle rimanenze di Intermediate Fuel Oil (IFO), Marine Diesel Oil (MDO) e lubrificanti a bordo delle navi. Le rimanenze di carburanti IFO e MDO e lubrificanti a bordo delle navi sono esposte al costo calcolato utilizzando il metodo FIFO (*first in, first out*). Tale costo comprende le spese sostenute per portare le rimanenze a bordo delle navi.

Attività e passività finanziarie

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

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

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

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti derivanti dai noli in corso vengono inizialmente valutati al loro valore normale (che rappresenta il *fair value* dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La svalutazione è rilevata a conto economico qualora vi siano

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

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

Dal 1° gennaio 2018, ai sensi dell'IFRS 9 la perdita durevole di valore (*impairment*) è valutata in riferimento alle svalutazioni dei crediti attese associate ai suoi crediti commerciali (controstellie) contabilizzati al costo ammortizzato e al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. Per le controstellie, il Gruppo applica l'approccio semplificato consentito dall'IFRS 9, che richiede la rilevazione delle svalutazioni dei crediti previste lungo la sua durata a partire dalla rilevazione iniziale dei crediti, tuttavia la metodologia di svalutazione applicata dipende dal fatto che si sia verificato o meno un significativo incremento del rischio di credito.

Nella valutazione del rischio di credito e delle perdite attese, la dirigenza considera un rischio di *default* e la sua probabilità per ogni finestra di pagamento fissata. La valutazione continuativa dell'incremento del rischio avviene comparando la probabilità di inadempimento al momento della valutazione con quella al momento dell'ultima stima. La Dirigenza prende in considerazione una presunzione confutabile sulla scadenza dei crediti, dove ogni classe di giorni rappresenta un indicatore di incremento del (tasso di) rischio di *default* utilizzato dal Gruppo. La politica prevede di stornare eventuali controstellie non dovute al termine del perfezionamento della negoziazione commerciale, seguendo le condizioni contrattuali.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Banche e altri finanziatori

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

Debiti commerciali e altri debiti

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

Strumenti derivati

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

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

Se l'efficacia non viene successivamente soddisfatta in relazione al delta ma l'obiettivo della gestione del rischio rimane lo stesso, il delta è rettificato di conseguenza.

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

Fondi rischi e oneri

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

Azioni proprie

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

Piani di incentivazione azionaria (pagamenti basati su azioni)

Il Gruppo fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza attraverso un piano di incentivazione azionaria (piano di *stock option*); le informazioni riguardanti tale piano sono riportate nella nota 8. In conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni, tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

Il *fair value* è valutato applicando il modello di determinazione del prezzo Black Scholes, conformemente alle linee guida dell'IFRS e alla prassi di mercato. I valori utilizzati nel modello si fondano sulle migliori stime della dirigenza, che comprendono le condizioni di *performance* di mercato e non. L'onere retributivo, corrispondente al *fair value* delle opzioni alla data di conferimento, è rilevato a conto economico a quote costanti durante il periodo che

intercorre tra la data di conferimento e la data di maturazione, iscrivendo il credito a contropartita direttamente nel patrimonio netto. Al termine di ogni periodo l'entità rivede le stime riguardanti il numero di opzioni delle quali si prevede la maturazione in base alle condizioni effettive di servizio.

Per quanto riguarda la *Disclosure initiative* – modifica allo IAS 7, il Gruppo continua a riportare le variazioni delle passività originate da attività finanziarie.

Dividendi

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

Informazioni di settore

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

Stagionalità

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

Filiali, azioni proprie, R&S

La Società non ha filiali; non vi sono costi di Ricerca e Sviluppo; le azioni proprie sono descritti nella nota 21.

Azione di International Financial Reporting Standard nuovi e rivisti

I seguenti principi e modifiche sono entrati in vigore per i periodi contabili annui a decorrere dal 1° gennaio 2018:

IFRS 15 – Ricavi provenienti da contratti con i clienti;

IFRS 9 – Strumenti finanziari;

Classificazione e valutazione delle operazioni di pagamento basate su azioni – modifiche all'IFRS 2;

Ciclo annuale di miglioramenti 2014-2016.

Impatto sul bilancio

Di seguito è spiegato l'impatto dell'adozione dell'IFRS 15, Ricavi provenienti da contratti con i clienti; e dell'IFRS 9, Strumenti finanziari, sul bilancio del Gruppo.

I principi contabili sono stati rettificati di conseguenza e il loro impatto è divulgato se pertinente e rilevante per il Gruppo. Ad eccezione dell'applicazione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15 come illustrato di seguito, l'impatto degli altri principi non è stato significativo.

La variazione dei principi contabili non ha portato alla riesposizione del bilancio per l'esercizio precedente per via dell'approccio prospettico consentito dai principi. L'impatto della loro applicazione sui dati finanziari dell'esercizio precedente, tuttavia, non sarebbe stato rilevante.

Tutte le relazioni di copertura in essere nel periodo di transizione, al 1° gennaio 2018, che si qualificavano ai sensi dello IAS 39 rispettavano anche i requisiti dell'IFRS 9 e si è ritenuto che proseguissero; sono rilevate inizialmente al *fair value* e successivamente iscritti al *fair value* rispettivamente come altri crediti o altre passività.

IFRS 15 Ricavi provenienti da contratti con i clienti – Impatto dell'adozione

Ai fini della transizione, il Gruppo ha optato per applicare l'IFRS 15 retrospettivamente con l'effetto cumulativo di applicare inizialmente questo principio riconosciuto alla data di applicazione iniziale. Seguendo questo metodo, i valori per l'esercizio precedente non vengono riesposti, mentre l'effetto cumulativo dell'applicazione dell'IFRS 15 viene rettificato negli utili portati a nuovo a inizio periodo per l'esercizio di applicazione iniziale, ossia al 1° gennaio 2018. Inoltre, tale approccio viene applicato solo ai contratti che non sono stati completati prima di tale data come espediente consentito dal principio.

Alla luce del metodo selezionato, i dati comparativi non sono riesposti e sono valutati conformemente ai principi precedentemente in vigore a seconda dei casi (IAS 18, IAS 11, ecc.). Per questi motivi, i requisiti di informativa di cui all'IFRS 15 in generale non sono stati applicati neanche alle informazioni comparative:

US\$ migliaia	Utili portati a nuovo
1° gennaio 2018	26.389
Costo di ottenimento del contratto	(1.559)
1° gennaio 2018 (riesposto)	24.830

US\$ migliaia	1° gennaio 2018 come riportato	Impatto della rivalutazione	1° gennaio 2018 rettificato
Crediti commerciali a breve	63.689	(63.689)	-
Altri crediti esigibili	683	(683)	-
Anticipi, ratei e risconti attivi	1.828	(1.828)	-
Crediti contrattuali ex IFRS 15	-	36.836	36.836
Attività contrattuali ex IFRS 15	-	14.037	14.037
Altri crediti contrattuali – time charter	-	4.653	4.653
Altri crediti esigibili, anticipi, ratei e risconti attivi	-	9.115	9.115
Totale crediti a breve e altre attività correnti	66.200	(1.559)	64.641
Utili portati a nuovo	(26.389)	1.559	(24.830)

I crediti contrattuali e le attività contrattuali ex IFRS 15 sono esposti separatamente nelle note al bilancio 2018. Nel 2017 il loro importo era stato incluso tra i Crediti commerciali e altri crediti.

Se l'IFRS 15 non fosse stato applicato, la voce Crediti a breve e altre attività correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 darebbe luogo alla seguente situazione:

US\$ migliaia	31 dicembre 2018 come riportato (IFRS 15)	Effetto dell'IFRS 15	31 dicembre 2018 se l'IFRS 15 non fosse stato applicato
Crediti contrattuali ex IFRS 15	21.956	(21.956)	-
Attività contrattuali ex IFRS 15	13.035	(13.035)	-
Altri crediti contrattuali – time charter	3.060	(3.060)	-
Altri crediti esigibili, anticipi, ratei e risconti attivi	14.112	(14.112)	-
Crediti commerciali a breve	-	38.546	38.546
Altri crediti esigibili	-	13.110	13.110
Anticipi, ratei e risconti attivi	-	1.002	1.002
Totale crediti a breve e altre attività correnti	52.163	495	52.658
Utili portati a nuovo	30.270	(495)	29.775

Tutto considerato, l'IFRS 15 non ha un impatto rilevante sulla situazione patrimoniale, finanziaria o reddituale di DIS, ciò nonostante le informazioni da presentare nel bilancio e nella nota integrativa sono numerose.

IFRS 9 Ricavi da contratti con i clienti – Impatto dell'adozione

L'IFRS 9 sostituisce lo IAS 39 e riguarda la rilevazione, la valutazione e l'eliminazione di attività e passività finanziarie, la svalutazione (*impairment*) di attività finanziarie e la contabilizzazione degli strumenti di copertura.

Modifiche all'IFRS 7 "Strumenti finanziari: informazioni integrative": essendo applicabili alle entità che applicano l'IFRS 9, sono stati adottate per il 2018 ma non applicate ai dati comparativi del 2017.

Le modifiche e i chiarimenti allo IAS 1 sorti in virtù del nuovo principio, che richiede l'esposizione separata di alcune voci, sono stati adottati ove pertinente e rilevante per il Gruppo.

Il Gruppo ha preso in considerazione le sue attività finanziarie valutate al costo ammortizzato o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo; dalle modifiche alla classificazione dovute all'IFRS 9 non è sorta alcuna rettifica rilevante.

I principi di esclusione previsti dallo IAS 39 "Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione" sono stati trasferiti nell'IFRS 9 senza alcun impatto sulle attività nette del Gruppo.

Le attività finanziarie del Gruppo consistono principalmente in crediti commerciali senza un elemento finanziario significativo, e il Gruppo ha applicato un modello di *impairment* basato sulle perdite previste per l'intera durata di tali strumenti (si veda il principio contabile "Crediti commerciali e altri crediti").

Oltre alle disponibilità liquide e mezzi equivalenti, l'altra attività finanziaria rilevante del Gruppo valutata al costo ammortizzato è il finanziamento concesso a d'Amico Mitsubishi Shipping (DMS) (per ulteriori dettagli si vedano le note 12, 16 e 29).

Importo delle garanzie – Impatto della riclassificazione

Come divulgato nella nota 19 della Relazione annuale consolidata 2017 della Società, al 31 dicembre 2017 la voce Disponibilità liquide e mezzi equivalenti comprendeva US\$ 5,3 milioni riguardanti fondi depositati da d'Amico

Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance d.a.c. in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse. Poiché si tratta di garanzie ai sensi dello IAS 7 – Rendiconto finanziario, il loro importo è stato riclassificato in un credito finanziario corrente il 1° gennaio 2018, senza effetto sulle attività correnti totali, come segue:

US\$ migliaia	1° gennaio 2018 come riportato	Impatto della rivalutazione	1° gennaio 2018 rettificato
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	29.694	(5.306)	24.388
Attività finanziarie correnti	344	5.306	5.650
	30.038	-	30.038

Riclassificazioni dei flussi di cassa e componenti che non influenzano le disponibilità liquide - Impatto

In conformità al paragrafo 43 dello IAS 7 Rendiconto finanziario – che richiede di escludere dal rendiconto finanziario le operazioni di investimento e di finanziamento che non richiedono l'uso di disponibilità liquide e mezzi equivalenti – l'importo che non influenza le disponibilità liquide relativo all'inizio del *leasing* finanziario sono state escluse dai flussi di cassa, così come le stesse attività in *leasing*. Allo stesso tempo, i ricavi dalla cessione di attività simultaneamente riprese in *leasing* sono riclassificati dai flussi di cassa da attività di investimento ai flussi di cassa da attività di finanziamento, sottolineando la natura di finanziamento dell'accordo. Gli stessi criteri sono applicati ai dati finanziari del 2018, come segue:

US\$ migliaia	31 dicembre 2017 come riportato	Riclassificazione	Eliminazione di componenti che non influenzano le disponibilità liquide	31 dicembre 2017 rettificato
Acquisto di immobilizzazioni	(148.102)	68.000	-	(80.102)
Avvio di un leasing finanziario	68.000	(68.000)	-	-
Ricavi dalla vendita di attività	105.001	(54.469)	-	50.532
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in leasing	-	54.469	-	54.469

Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore

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

IFRS 16 – *Leasing* sarà in vigore per periodi contabili annui a decorrere dal 1° gennaio 2019, con la possibilità di applicarlo anticipatamente.

Il *leasing* è un mezzo per ottenere accesso ad attivi, ottenere finanziamenti e ridurre l'esposizione di un'entità al rischio di proprietà degli attivi. Il nuovo approccio ai *leasing* comporterà una rappresentazione più fedele delle attività e delle passività di un locatario e, unitamente all'informativa ampliata, incrementerà la trasparenza della leva finanziaria e del capitale impiegato da un locatario. All'interno del conto economico, le spese operative saranno sostituite da interessi e ammortamenti, pertanto alcuni indicatori chiave come il TCE e l'EBITDA cambieranno. I flussi di cassa operativi saranno superiori, poiché i pagamenti in contanti per la passività per *leasing* saranno classificati all'interno delle attività di finanziamento. L'IFRS 16 sarà applicato a periodi contabili annui a decorrere dal 1° gennaio 2019 e il Gruppo lo applicherà dalla sua data di efficacia.

Se i cambiamenti per i locatori, e per i locatari nei *leasing* finanziari in essere, saranno limitati, il principio avrà effetti significativi sul trattamento da parte dei locatari di quelli che attualmente sono trattati come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, i locatari di contratti di *leasing* operativo in essere saranno tenuti a registrare una passività per i pagamenti previsti dal contratto, che rimane attualizzata al tasso implicito nella locazione (o se ignoto, al tasso di finanziamento marginale del locatario) e a rilevare una corrispondente attività per il bene in locazione (di importo pari alla somma della passività con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi per *leasing* già ricevuti).

Sulla base degli impegni di locazione operativa esistenti, gli amministratori stimano che al 31 dicembre 2018 verrebbe rilevata un'attività per *leasing* aggiuntiva pari a US\$ 174,0 milioni e una passività per *leasing* aggiuntiva pari a US\$ 174,0 milioni.

Gli amministratori di DIS stimano che l'IFRS 16 comporterà una riduzione del coefficiente Valore patrimoniale netto/Totale attività di DIS, in base ai suoi dati finanziari consolidati, dal 35,4% al 31 dicembre 2018 al 30,3% alla stessa data del 2019. DIS ha raggiunto un accordo con tutte le sue banche, per le quali tale coefficiente costituisce uno dei vincoli finanziari previsti dalle garanzie fornite da DIS per i prestiti alle sue controllate, per ridurre tale soglia al 25,0% a decorrere dal 1° gennaio 2019.

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

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

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

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

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

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

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione del Gruppo, ai cambiamenti delle condizioni economiche generali e del rischio che caratterizza il settore. Il Gruppo effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base di un indice di copertura patrimoniale (*asset cover ratio*) corrispondente al rapporto tra l'importo residuo delle linee di credito e il *fair value* delle navi di proprietà (per ulteriori dettagli si vedano le note 14 e 22).

3. RICAVI

US\$ migliaia	2018	2017
Ricavi da noleggi a viaggio (spot) e controstallie	260.611	270.871
Altri ricavi	138.435	120.100
Ricavi totali	399.046	390.971

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività delle navi per noleggi passivi, trasporti e controstallie e sono rilevati nel corso del tempo (si rimanda ai principi contabili). Nel 2018 un cliente ha generato ricavi per US\$ 44,9 milioni, pari a oltre il 10% del totale del Gruppo. Nel 2017 un cliente ha generato ricavi per US\$ 60,8 milioni, pari a oltre il 10% del totale del Gruppo.

I ricavi contrattuali ai sensi dell'IFRS 15 derivano da noleggi (contratti per cui il pagamento viene ricevuto al completamento del viaggio) e controstallie. Gli altri ricavi comprendono i proventi derivanti dai contratti di *time charter*. C'è un solo flusso di ricavi, che deriva dall'impiego delle navi per il trasporto di raffinati. Poiché tutti i ricavi da contratti derivano da noleggi e controstallie, per cui il pagamento dell'obbligo di prestazione è onorato al completamento del viaggio, non sono rilevati obblighi di prestazione in essere.

I costi di adempimento di un contratto (giorni di zavorra fino al primo porto di carico) sono rilevati nel corso del tempo e capitalizzati alla data di rendicontazione; ammontano a US\$ 0,6 milioni e saranno ammortizzati durante l'intera durata dei relativi contratti (2017: 1,6 milioni).

4. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US\$ migliaia	2018	2017
Carburanti (Bunker)	(91.528)	(74.328)
Commissioni	(9.487)	(9.353)
Oneri portuali	(50.495)	(48.232)
Altro	(2.666)	(1.621)
Totale	(154.176)	(133.534)

I costi diretti di viaggio derivano dall'impiego, diretto o mediante *partnership*, delle navi di DIS, attraverso noleggi a viaggio o contratti di noleggio (*contract of affreightment*). Quando le navi sono impiegate in noleggi *time charter* non sostengono costi diretti di viaggio.

5. RICAVI BASE TIME CHARTER

US\$ migliaia	2018	2017
Ricavi base time charter	244.870	257.437

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel 2018 circa il 40,8% dei ricavi base *time charter* è stato originato da contratti a tariffa fissa (38,7% nel 2017).

6. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US\$ migliaia	2018	2017
Costi per noleggi passivi	(129.750)	(126.664)

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo del noleggio di navi da terzi.

7. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US\$ migliaia	2018	2017
Costi per equipaggi	(43.300)	(42.326)
Spese tecniche	(13.905)	(13.596)
Lubrificanti	(2.852)	(2.791)
Gestione tecnica e controllo qualità	(8.333)	(7.980)
Assicurazione	(5.937)	(6.090)
Altri costi operativi diretti	(7.245)	(7.587)
Totale	(81.572)	(80.370)

Tra gli altri costi operativi diretti rientrano i costi per equipaggi, le spese tecniche, le spese di gestione tecnica e controllo qualità, i costi assicurativi e gli altri costi derivanti dalla gestione delle navi di proprietà e noleggiate a scafo nudo da DIS.



Personale

Al 31 dicembre 2018, d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano 715 dipendenti come personale marittimo e 34 dipendenti come personale di terra (2017: 703 come personale marittimo e 36 come personale di terra); nel 2018 il personale marittimo ammontava in media a 732 unità (2017: 721), mentre quello di terra 35 unità (2017: 36). I costi del personale di terra sono compresi tra i costi generali e amministrativi. Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza e altri benefici post-pensionamento.

8. COSTI GENERALI E AMMINISTRATIVI

US\$ migliaia	2018	2017
Personale	(7.035)	(6.741)
Altri costi generali e amministrativi	(9.161)	(8.741)
Totale	(16.196)	(15.482)

Nella voce "costo del personale" sono compresi i costi del personale di terra, nonché US\$ 1,7 milioni relativi agli emolumenti degli amministratori e US\$ 1,8 milioni versati agli alti dirigenti tra cui l'amministratore delegato, il direttore operativo, il direttore finanziario e altri dirigenti con responsabilità strategiche (2017: US\$ 1,2 milioni di emolumenti degli amministratori e US\$ 1,0 milioni agli alti dirigenti). Non vi sono altri benefici riguardanti trattamenti di quiescenza e altri benefici post-pensionamento.

Il 3 marzo 2016, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, previo parere favorevole del Comitato Nomine e Remunerazione, la proposta di sottoporre all'assemblea annuale degli azionisti l'adozione, ai sensi dell'art. 114-bis del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e successive modifiche e integrazioni ("TUF"), del piano di incentivazione chiamato "Piano di *stock option* DIS 2016/2019" o "il Piano". L'assemblea annuale degli azionisti, tenutasi il 20 aprile 2016, ha approvato l'adozione del Piano e delegato al Consiglio di Amministrazione la definizione dei termini, delle condizioni e delle procedure per la sua attuazione.

I termini, le condizioni e le procedure per l'attuazione del Piano sono definite in un Regolamento approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 4 maggio 2016; il Piano è liberamente consultabile presso la sede legale della Società.

Il Piano prevede che ai partecipanti siano conferite opzioni che maturano solo in caso di raggiungimento di specifici *standard* di prestazione. La partecipazione al piano è a discrezione del consiglio e nessuno ha il diritto contrattuale di parteciparvi o di ricevere alcun beneficio garantito. L'ammontare delle opzioni che matureranno dipenderà dalle condizioni di servizio e di *performance* previste nel Piano nel corso di un periodo di tre anni, poiché i partecipanti devono essere ancora impiegati presso la Società alla scadenza del Piano. Le opzioni sono conferite a titolo gratuito e non sono dotate di diritto al dividendo o diritti di voto. Nel momento in cui è esercitabile, ogni opzione è convertibile in un'azione ordinaria al prezzo di esercizio precedentemente concordato. Il Consiglio ha facoltà, a propria discrezione, di regolare in contanti le richieste di conversione.

Di seguito è riportato un riepilogo delle opzioni conferite nell'ambito del Piano:

	Prezzo medio per opzione su azioni	Numero di opzioni
Al 1° gennaio 2018	€ 0,0852	7.830.000
Conferite durante il periodo	-	-
Esercite durante il periodo	-	-
Decadute durante il periodo	-	2.100.000
Al 31 dicembre	€ 0,0852	5.730.000

Nessuna opzione è scaduta durante i periodi trattati nel precedente prospetto. Le opzioni su azioni al termine del periodo hanno le date di scadenza e i prezzi di esercizio riportati di seguito:

Data di conferimento	Data di scadenza	Prezzo di esercizio	Opzioni su azioni 31 dicembre 2018
31 maggio 2016	31 maggio 2019	€ 0,454823	5.730.000

Il *fair value* delle opzioni alla data di conferimento è determinato utilizzando il modello Black Scholes tenendo conto delle seguenti ipotesi:

Corso azionario al 1° giugno 2016	€ 0,4479	
Volatilità prevista	34,5%	Media degli ultimi tre anni delle azioni DIS
Rendimento in termini di dividendi previsto	3,12%	Rendimento in termini di dividendi medio dal 2007 utilizzando la capitalizzazione di mercato al termine di ogni anno
Tasso di interesse esente da rischio	(0,396)%	Rendimento dei titoli di Stato lussemburghesi a 4 anni in euro

Il costo relativo al piano nel 2018 è stato pari a US\$ 183 migliaia, mentre nel 2017 il suo costo era pari a US\$ 275 migliaia.

Analisi di sensibilità

Il modello di valutazione è particolarmente sensibile al rendimento in termini di dividendi e alla volatilità del corso azionario. A parità di condizioni:

€UR	Volatilità del corso azionario		Rendimento in termini di dividendi	
	+10% Incremento	-10% Decremento	+10% Incremento	-10% Decremento
Costo diritti d'opzione	€ 0,0959	€ 0,0743	€ 0,0825	€ 0,0879

La voce "altri costi generali e amministrativi" comprende gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici nonché altre spese varie derivanti dalla gestione delle società del Gruppo. Tra queste rientrano le commissioni di gestione infragrupo riguardanti i *brand* e i marchi commerciali, i servizi informatici, il personale, i servizi legali e di controllo interno per US\$ 4,9 milioni, i compensi per consulenze tributarie pari a US\$ 59,5 migliaia e gli onorari corrisposti alla società di revisione di DIS pari a US\$ 252,5 migliaia (2017: servizi e commissioni infragrupo US\$ 4,8 milioni, compensi per consulenze tributarie US\$ 81,1 migliaia, onorari di revisione US\$ 298,5 migliaia).

9. UTILE DALLA VENDITA DI NAVI

US\$ migliaia	2018	2017
Utile netto dalla vendita di navi	167	1.917

Nel 2018, due navi sono state vendute e quattro navi sono state vendute e riprese in *leasing*. Nel primo trimestre è stata venduta la M/T High Presence, generando un utile netto dalla vendita di US\$ 0,3 milioni, mentre nel terzo trimestre dell'anno è stata venduta la M/T Cielo di Milano, generando una perdita netta dalla vendita di US\$ 0,1 milioni. Le navi vendute e riprese in *leasing* erano la M/T High Freedom a febbraio, la M/T High Trust a luglio, la M/T High Loyalty a ottobre, e la M/T High Trader a dicembre. Il risultato della vendita delle navi riprese in *leasing* è differito e rilevato nell'arco della durata del contratto di *leasing*.

Nel 2017, due navi sono state vendute e quattro navi sono state vendute e riprese in *leasing*. Le navi M/T High Endurance e M/T High Endeavour sono state vendute rispettivamente nei mesi di febbraio e marzo 2017, generando un utile dalla vendita di US\$ 1,3 milioni per ogni nave. Alla fine di maggio la M/T High Fidelity è stata venduta e ripresa in *leasing* generando un utile dalla vendita; al termine di luglio la M/T High Discovery è stata venduta e ripresa in *leasing* e all'inizio di ottobre è stata venduta la M/T High Prosperity, entrambe generando una perdita dalla vendita. Alla fine di settembre è stata venduta e ripresa in *leasing* la M/T High Priority approssimativamente al costo. Il risultato dalla vendita delle navi riprese in *leasing* è differito e rilevato nell'arco della durata del contratto di *leasing*, dando luogo a una perdita netta di US\$ 0,7 milioni nel 2017.

10. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$ migliaia	2018	2017
<i>Proventi finanziari:</i>		
Interessi attivi	309	309
Realizzati su opzioni	2.242	101
Differenza di cambio realizzata	29	-
<i>Al fair value a conto economico:</i>		
Utili non realizzati su attività finanziarie	1.930	1.176
Differenza di cambio non realizzata	525	833
Totale proventi finanziari	5.035	2.419
<i>Oneri finanziari:</i>		
Interessi passivi	(29.360)	(24.078)
Commissioni finanziarie	(4.673)	(2.768)
Realizzati su opzioni	(264)	-
Differenze di cambio	-	(1.533)
Totale oneri finanziari	(34.296)	(28.379)
(Oneri) finanziari netti	(29.261)	(25.960)

I proventi finanziari del 2018 includono interessi attivi per US\$ 0,3 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti corrente presso istituti finanziari, nonché dal finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping. I proventi finanziari includono altresì i risultati realizzati dalla riclassificazione degli *swap* su tassi di interesse di quattro navi vendute (M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty e M/T High Trader) per un importo di US\$ 2,2 milioni e US\$ 30.000 di utili su cambi commerciali realizzati.

Nel 2018, i proventi finanziari includono anche gli utili non realizzati su *swap* su tassi di interesse valutati al *fair value* e differenze di cambio non realizzate. In particolare, include la parte inefficace degli strumenti di copertura di flussi finanziari ("*cash flow hedge*") degli *swap* su tassi di interesse e il risultato delle pre-coperture, per un totale di US\$ 1,9 milioni, nonché la differenza di cambio di US\$ 0,5 milioni derivante dal finanziamento in yen giapponesi concesso alla *joint venture* DM Shipping.

Nel 2018, gli oneri finanziari includono interessi passivi pari a US\$ 29,4 milioni, composti da US\$ 21,3 milioni di interessi su scoperti di conto, finanziamenti bancari legati alle navi di proprietà di DIS e oneri realizzati su *swap* su tassi di interesse, e US\$ 0,6 milioni dovuti all'azionista di DIS, d'Amico International S.A., su un finanziamento a lungo termine e uno a breve termine (si veda anche la nota 24) nonché interessi su debiti infragruppo verso S.A.M.. Nel 2018, gli interessi passivi includono anche interessi impliciti nei *leasing* finanziari di sette navi, pari a US\$ 7,2 milioni. Nel 2018 gli oneri finanziari includono inoltre l'ammortamento delle commissioni finanziarie pari a US\$ 4,7 milioni. Non sono state registrate perdite non realizzate nel 2018.

I proventi finanziari del 2017 includono interessi attivi per US\$ 0,3 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti corrente presso istituti finanziari, nonché dal finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping. Nel 2017, tra i proventi finanziari rientra anche il risultato realizzato dalla riclassificazione degli *swap* su tassi di interesse di due navi vendute (M/T High Fidelity e M/T High Discovery), pari a US\$ 0,1 milioni.

Nel 2017, i proventi finanziari includono anche gli utili non realizzati su *swap* su tassi di interesse valutati al *fair value* e differenze di cambio non realizzate. In particolare, include la parte inefficace degli strumenti di copertura di flussi finanziari ("*cash flow hedge*") degli *swap* su tassi di interesse e il risultato delle pre-coperture, pari a US\$ 1,2 milioni, nonché una differenza di cambio dell'ammontare di US\$ 0,8 milioni derivante dal finanziamento in yen giapponesi concesso alla *joint venture* DM Shipping.

Nel 2017, gli oneri finanziari includono interessi passivi pari a US\$ 24,1 milioni, composti da interessi su scoperti di conto, finanziamenti bancari legati alle navi di proprietà di DIS e oneri realizzati su *swap* su tassi di interesse. Nel 2017, gli interessi passivi includono anche interessi impliciti nei *leasing* finanziari di tre navi, pari a US\$ 1,8 milioni. Nel 2017 gli oneri finanziari includono inoltre l'ammortamento delle commissioni finanziarie pari a US\$ 2,8 milioni. Non sono state registrate perdite non realizzate nel 2017.

Le informazioni riguardanti il tipo e la natura delle coperture sono riportate alla nota 29.

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

Il risultato dell'investimento consiste prevalentemente nella quota di competenza di DIS degli utili e perdite di Eco Tankers Limited (ETL), una partecipata contabilizzata secondo il metodo del patrimonio netto, che per il 2018 ammontava a una perdita di US\$ 8.000 e nel 2017 a un utile di US\$ 0,1 milioni.

DM Shipping d.a.c. è un'entità a controllo congiunto tra d'Amico Tankers d.a.c. e Mitsubishi Corporation. L'accordo tra i due *partner* prevede che gli attivi conferiti a DM Shipping d.a.c. siano acquisiti dalla società stessa, la quale è anche responsabile di tutti i debiti e le obbligazioni dell'accordo. Le parti non hanno alcun diritto, titolo o proprietà in relazione a tali attivi o obbligazioni in relazione alle passività dell'accordo. Pertanto, DM Shipping d.a.c. si qualifica come *joint venture* ai sensi dell'IFRS 11 ed è stata contabilizzata usando il metodo del patrimonio netto.

Eco Tankers Limited è un accordo a controllo congiunto tra d'Amico International Shipping S.A. e Venice Shipping and Logistics; è una *joint venture* per gli stessi motivi esposti per DM Shipping d.a.c. Per ulteriori dettagli sui principali dati finanziari delle società partecipate, si vedano le note 15 e 32.

12. PERDITE DI VALORE E SVALUTAZIONI (“IMPAIRMENT”) DI ATTIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	2018	2017
Perdite di valore e svalutazioni (“impairment”) di attività	(7.526)	-

Alla fine del 2018, vista l'intenzione della controllata di DIS, DM Shipping d.a.c., di vendere le sue navi, il finanziamento alla *joint venture* è stato considerato dovuto ed esigibile. La riclassificazione del finanziamento da lungo termine a breve termine ha comportato la valutazione al *fair value* delle navi per cui era stato concesso il finanziamento, portando alla rilevazione di una perdita creditizia prevista e di un *impairment* pari a US\$ 7,5 milioni (si vedano anche gli eventi successivi al periodo di rendicontazione nelle informazioni di natura non finanziaria e la nota 29). Nel corso del 2017 non sono state svalutate attività finanziarie.

13. IMPOSTE E TASSE

Con decorrenza dal 1° gennaio 2007, d'Amico Tankers d.a.c. è stata autorizzata ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda; dal 1° gennaio 2009 tale regime è applicabile anche a DM Shipping d.a.c. e dal 1° gennaio 2010 anche a Glenda International Shipping.

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale si basa sul reddito figurativo conseguito dalla flotta controllata, definito a sua volta in base al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la *tonnage tax* effettuato da d'Amico Tankers d.a.c. e Glenda International Shipping d.a.c. nel 2018 è stato di US\$ 0,3 milioni (2017: US\$ 0,3 milioni). Alcune attività secondarie non possono rientrare nel regime di *tonnage tax* e sono soggette alle aliquote fiscali ordinarie dell'imposta societaria locale (attualmente pari al 12,5% sul reddito d'impresa, al 25% sul reddito da capitale e al 22% sulle plusvalenze che non rientrano nel regime di *tonnage tax*). Tali attività potrebbero dare origine ad attività e passività fiscali differite. Le voci delle altre componenti dell'utile complessivo sono tassate in base al regime fiscale in cui rientrano.

A fine 2018 la *holding* d'Amico International Shipping S.A. aveva perdite fiscali accumulate da portare a nuovo pari a circa € 57,4 milioni (pari a US\$ 65,8 milioni). Non sono state contabilizzate attività fiscali differite perché la dirigenza non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate. La società *holding* è assoggettata al regime fiscale lussemburghese dell'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) che si basa sulle attività nette della società e che per il 2018 ha dato luogo a un onere fiscale pari a US\$ 0,6 milioni (2017: US\$ 0,3 milioni).

US\$ migliaia	2018	2017
<i>Imposte correnti:</i>		
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(112)	(189)
Tonnage tax	(264)	(258)
Imposta patrimoniale (Net Wealth Tax)/altre imposte	(604)	(333)
Totale imposte correnti	(980)	(780)
Risultato ante-imposte	(54.120)	(37.303)
Imposte sul reddito teoriche (aliquota del 29,22%)	15.814	10.900
- risultato per cui è applicabile la Tonnage Tax	(18.330)	(11.340)
- impatto di aliquote fiscali estere	159	134
- effetto di differenze temporanee	2.245	117
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(112)	(189)

14. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

US\$ migliaia	Flotta navigante	Navi in costruzione	Navi in leasing	Bacino	Altre attività	Totale
Al 1° gennaio 2018						
Costo o valutazione	840.135	79.128	69.000	19.211	3.202	1.009.676
Accantonamenti per ammortamenti	(201.605)	-	(1.087)	(12.333)	(1.800)	(216.825)
Valore contabile netto	638.530	79.128	66.913	6.878	1.402	792.851
Periodo chiuso al 31 dicembre 2018						
Valore contabile netto a inizio periodo	638.530	79.128	66.913	6.878	1.402	792.851
Incrementi	-	100.222	113.000	1.004	243	214.469
Navi consegnate	84.869	(84.869)	-	-	-	-
Navi vendute	(135.814)	-	-	-	-	(135.814)
Quota di ammortamento del periodo	(32.203)	-	(4.541)	(2.479)	(566)	(39.789)
Storno di svalutazioni	4.945	-	-	-	-	4.945
Storno di fondo ammortamento	18.603	-	-	-	-	18.603
Riclassificazione ad Attività disponibili per la vendita	56.000	-	-	-	-	56.000
Riclassificazione al fondo ammortamento	-	-	-	5.414	-	5.414
Riclassificazione a costo	-	-	-	(5.414)	-	(5.414)
Differenze di cambio	-	-	-	-	16	16
Valore contabile netto a fine periodo	634.930	94.481	175.372	5.403	1.095	911.281
Al 31 dicembre 2018						
Costo o valutazione	845.190	94.481	181.000	14.801	3.461	1.138.933
Accantonamenti per ammortamenti	(210.260)	-	(5.628)	(9.398)	(2.366)	(227.652)



La seguente tabella mostra, a fini comparativi, le variazioni intervenute nel 2017 per le immobilizzazioni.

US\$ migliaia	Fleet on water	Vessels under construction	Leased vessels	Dry-dock	Other assets	Total
Al 1° gennaio 2017						
Costo o valutazione	881.913	86.844	-	17.847	2.113	988.717
Accantonamenti per ammortamenti	(166.405)	-	-	(9.880)	(1.704)	(177.989)
Valore contabile netto	715.508	86.844	-	7.967	409	810.728
Periodo chiuso al 31 dicembre 2017						
Valore contabile netto a inizio periodo	715.508	86.844	-	7.967	409	810.728
Incrementi	847	76.808	68.000	1.364	1.084	148.103
Navi consegnate	84.524	(84.524)	-	-	-	-
Dismissioni al costo storico	(63.149)	-	-	-	-	(63.149)
Quota di ammortamento del periodo	(32.960)	-	(1.087)	(2.453)	(96)	(36.596)
Svalutazione	(10.920)	-	-	-	-	(10.920)
Ammortamento di attività disponibili per la vendita	(750)	-	-	-	-	(750)
Storno di fondo ammortamento	9.430	-	-	-	-	9.430
Riclassificazione ad Attività disponibili per la vendita	(64.000)	-	-	-	-	(64.000)
Differenze di cambio	-	-	-	-	5	5
Valore contabile netto a fine periodo	638.530	79.128	66.913	6.878	1.402	792.851
Al 31 dicembre 2017						
Costo o valutazione	840.135	79.128	68.000	19.211	3.202	1.009.676
Accantonamenti per ammortamenti	(201.605)	-	(1.087)	(12.333)	(1.800)	(216.825)

Flotta

Sono compresi i costi di acquisizione delle navi di proprietà, delle navi in *leasing* finanziario ed i pagamenti ai cantieri per le navi in costruzione.

Gli incrementi riguardano le rate per un totale di US\$ 85,0 milioni per tre navi che sono state consegnate durante l'anno e le rate pari a US\$ 15,2 milioni per altre due navi in costruzione che saranno consegnate nel primo e nel terzo trimestre 2019 (totale incrementi nel 2017: US\$ 76,8 milioni). Le rate capitalizzate degli oneri finanziari a livello di Gruppo per il 2018 ammontavano a US\$ 1,1 milioni. Su tutte le navi di proprietà del Gruppo sono iscritte ipoteche. Gli incrementi includono anche quattro navi - M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty e M/T High Trader - che sono state vendute e riprese in *leasing* con un contratto a scafo nudo a d'Amico Tankers d.a.c. rispettivamente nei mesi di febbraio 2018, luglio 2018, ottobre 2018 e dicembre 2018, per un corrispettivo totale di US\$ 113,0 milioni.

La tariffa di noleggio a scafo nudo (tariffa complessiva media) è di US\$ 7,7 migliaia al giorno. Il contratto include un obbligo di acquisto alla fine del decimo anno per due delle navi e un obbligo di acquisto alla fine del quinto anno per l'altra nave, nonché opzioni di riacquisto dell'attività dopo il terzo anno dalla vendita per due delle navi e riprese in *leasing* a scafo nudo:

Nome della nave, M/T	Anno del leasing	Obbligo di acquisto	Opzione di riacquisto della nave
High Freedom, High Trust, High Loyalty, High Trader	2018	10° anno dalla vendita	dal 2° anno
High Fidelity, High Discovery	2017	10° anno dalla vendita	dal 3° anno
High Priority	2017	5° anno dalla vendita	dal 2° anno

Il valore attuale netto totale della flotta del Gruppo ammonta a US\$ 1.059 milioni (2017: 1.014 milioni) e include la quota di DIS del valore della flotta della *Joint operation*, Glenda International Shipping Ltd, consolidato usando il metodo proporzionale e le navi in *leasing* pari a US\$ 244,0 milioni.

Valutazione del fair value – Tecnica di valutazione – Esecuzione dell'impairment test

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

Ai fini dell'esecuzione dell'*impairment test*, le stime della dirigenza aziendale tengono conto delle informazioni di mercato disponibili, comprese le vendite riportate per navi simili, nonché dell'esperienza passata e delle previsioni future e si fondano sulle seguenti ipotesi fondamentali: (i) ricavi sulla base dei contratti conclusi e delle stime sulle tariffe future; (ii) vita utile residua di 25 anni; (iii) valore economico stimato alla fine della vita utile della nave in base agli attuali prezzi di demolizione dell'acciaio; (iv) costi generali e amministrativi che riflettono l'attuale struttura societaria di d'Amico; (v) i dati sono stati attualizzati al tasso nominale del 6,97%, che rappresenta la media ponderata del costo del capitale del Gruppo sulla base dell'attuale costo di finanziamento del debito e della stima espressa da DIS della propria esigenza di redditività del capitale proprio. Poiché per i flussi di cassa previsti – compresi i ricavi, i costi, le spese in conto capitale e i valori residui – è utilizzato un tasso di attualizzazione nominale, per coerenza tali flussi di cassa sono rettificati per rispecchiare un'inflazione prevista dell'1,8%, pari alla media degli ultimi dieci anni dell'indice dei prezzi al consumo primario negli Stati Uniti. Le tariffe base *time charter* per i giorni nave attualmente non impegnati in contratti nel corso dei prossimi tre anni si basano su ipotesi della dirigenza ed equivalgono alla media di un gruppo di mediatori marittimi e analisti finanziari stimati. Oltre all'orizzonte previsionale triennale, si ipotizza che le tariffe base *time charter* per i giorni nave attualmente non impegnati in contratti siano pari alle tariffe base *time charter* medie degli ultimi dieci anni successivamente alla rettifica per l'inflazione. La dirigenza tiene conto del fatto che questi calcoli sono particolarmente sensibili alle variazioni delle ipotesi fondamentali riguardanti i valori futuri delle tariffe di noleggio e dei tassi di attualizzazione. Il margine rispetto al valore contabile netto della flotta al 31 dicembre 2018 stimato della dirigenza è di US\$ 148,5 milioni, di cui US\$ 68,8 milioni per le navi di proprietà, US\$ 68,0 milioni per le navi in *leasing* e US\$ 11,7 milioni per le navi in costruzione (2017: totale US\$ 86,2 milioni).

Considerando la specificità del mercato e i fattori che influiscono sui flussi di cassa, tutte le ipotesi fondamentali sono altamente suscettibili di variazioni. A parità di condizioni, le sensibilità sono state valutate come segue: una variazione di US\$ +/-500 al giorno delle tariffe base *time charter* delle navi cisterna nella previsione a lungo termine (oltre l'orizzonte previsionale di tre anni), risulterebbe rispettivamente in una variazione del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 69,7 milioni / US\$ (69,7) milioni (2017: rispettivamente US\$ 55,8 milioni / US\$ (55,8) milioni); un aumento dell'1% del fattore di attualizzazione comporterebbe un decremento del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 87,7 milioni (2017: decremento di US\$ 79,5 milioni).

Storno della svalutazione e riclassificazione come Attività disponibili per la vendita

La dirigenza ha deciso di ritirare dal mercato e continuare a impiegare due delle navi che intendeva vendere nel 2018, la M/T Cielo di Salerno e la M/T Cielo di Hanoi. Queste navi, che a fine 2017 erano classificate come "Attività disponibili per la vendita", sono state pertanto classificate nuovamente nel conto Immobilizzazioni materiali non correnti (Flotta), in conformità all'IFRS 5. Successivamente alla riclassificazione, la svalutazione sulle stesse, pari a US\$ 6,2 milioni e iscritta nel 2017 al momento del trasferimento nelle "Attività disponibili per la vendita", è stata parzialmente stornata di US\$ 4,9 milioni, in conformità a quanto prescritto dall'IFRS 5.

Bacino

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta e la dismissione di bacini ammortizzati; gli interventi in bacino del 2018 sono stati due.

Altre attività

Comprendono arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

15. PARTECIPAZIONI IN SOCIETÀ A CONTROLLO CONGIUNTO

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Eco Tankers Limited - 33%	3.228	3.269
DM Shipping d.a.c. - 51%	-	-
Investimenti (metodo del patrimonio netto)	3.228	3.269

Al 31 dicembre 2018 le partecipazioni contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto ammontano a US\$ 3,2 milioni (31 dicembre 2017: US\$ 3,3 milioni). La seguente tabella riconcilia il valore dell'investimento all'inizio dell'esercizio con quello a fine esercizio (si veda anche la nota 30). La variazione durante l'esercizio riflette la quota di DIS del risultato netto di Eco Tankers Limited e la variazione della sua riserva di copertura di flussi finanziari ("*cash flow hedge*"), nonché la sua quota dei dividendi dichiarati e pagati dalla società controllata.

US\$ migliaia	2018	2017
Al 1° gennaio	3.269	3.261
Quota di utile/(perdita)	(8)	85
Distribuzione di utili portati a nuovo	(83)	(132)
Altri movimenti	50	55
Al 31 dicembre	3.228	3.269

16. ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE

	Al 31 Dicembre 2018			Al 31 Dicembre 2017		
	Non correnti	Correnti	Total	Non correnti	Correnti	Totale
Finanziamento a DM Shipping ("DMS")	-	14.684	14.684	21.685	-	21.685
Crediti finanziari	3.200	2.405	5.605	5.200	-	5.200
Perdita differita	6.191	660	6.851	188	22	210
Fair value di strumenti derivati	264	456	720	559	322	881
Totale	9.655	18.205	27.860	27.632	344	27.976

Al 31 dicembre 2018, l'importo non corrente di US\$ 9,7 milioni era composto da US\$ 3,2 milioni di crediti finanziari dalla vendita delle navi M/T High Endurance e M/T High Endeavour nel primo trimestre 2017, US\$ 0,3 milioni che rappresentano la parte non corrente della valutazione degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) e US\$ 6,2 milioni corrispondenti alle perdite differite sul contratto di vendita e rilocalizzazione delle navi M/T High Discovery, M/T High Loyalty e M/T High Trader. L'importo corrente comprende la parte corrente della valutazione degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura di US\$0,5 milioni, la parte corrente della perdita differita sulle suddette navi, pari a US\$ 0,6 milioni, US\$ 2,4 milioni relativi ai fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance d.a.c. in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse e US\$ 14,7 milioni corrispondenti all'equivalente in dollari USA del finanziamento a lungo termine in yen giapponesi concesso da d'Amico Tankers d.a.c. alla società a controllo congiunto DMS, fornito sotto forma di capitale proprio per finanziare l'acquisizione delle navi di DMS. Vista l'intenzione della *joint venture* di vendere le proprie navi, alla fine del periodo di rendicontazione 2018 il finanziamento è stato considerato dovuto ed esigibile. La riclassificazione da lungo termine a breve termine ha comportato la valutazione al *fair value* delle navi per cui era stato concesso il finanziamento, portando alla rilevazione di una svalutazione dei crediti prevista e alla perdita durevole di valore (*impairment*) del finanziamento (si vedano ulteriori osservazioni nella nota 29).

Al 31 dicembre 2017 l'importo non corrente di US\$ 27,6 milioni era composto da US\$ 5,2 milioni di crediti finanziari dalla vendita delle navi M/T High Endurance e M/T High Endeavour nel primo trimestre, US\$ 0,6 milioni corrispondenti alla parte non corrente della valutazione degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura), US\$ 0,2 milioni corrispondenti alla perdita differita sul contratto di vendita e rilocalizzazione della nave M/T High Discovery e US\$ 21,7 milioni corrispondenti all'equivalente in dollari USA del finanziamento a lungo termine in yen giapponesi concesso da d'Amico Tankers d.a.c. all'entità a controllo congiunto DMS, fornito sotto forma di capitale proprio per finanziare l'acquisizione delle navi di DMS.

17. ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Attività disponibili per la vendita	-	77.750

Non vi sono attività disponibili per la vendita al 31 dicembre 2018. Delle quattro navi classificate come disponibili per la vendita al 31 dicembre 2017, la M/T Cielo di Milano è stata venduta ad agosto 2018, mentre la M/T Cielo di Salerno e la M/T Cielo di Hanoi sono state reintegrate nella Flotta, stornando la svalutazione di US\$ 2,3 milioni e US\$2,6 milioni, rispettivamente, contabilizzata al momento della loro classificazione come disponibili per la vendita nel 2017.

18. RIMANENZE

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Rimanenze	13.492	15.495

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

19. CREDITI A BREVE E ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Crediti contrattuali ex IFRS 15	21.956	38.395
Attività contrattuali	13.035	14.037
Altri crediti contrattuali/ time charter	3.060	4.653
Altri crediti esigibili	13.110	10.964
Anticipi, ratei e risconti attivi	1.002	(290)
Totale	52.163	66.200

I crediti a breve e altre attività correnti al 31 dicembre 2018 includono crediti contrattuali ex IFRS 15 pari a US\$ 22 milioni, al netto del fondo svalutazione crediti di US\$ 1,2 milioni; i crediti contrattuali sono rilevati quando il diritto al corrispettivo diventa incondizionato, ossia, nel caso dei noleggi a viaggio, quando il viaggio viene completato e il cliente riceve la fattura. I dati comparativi al 31 dicembre 2017 sono stati riclassificati per rispettare i nuovi criteri stabiliti dall'IFRS 15 (crediti contrattuali ex IFRS 15 nel 2017: US\$ 38,4 milioni e fondo svalutazione crediti di US\$ 0,1 milioni).

Le attività contrattuali legate ai ricavi rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto del Gruppo di ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto ma non fatturato alla data di rendicontazione su noleggi a viaggio (diritto condizionato al corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale svolta) pari a US\$ 13 milioni (14,0 milioni al 31 dicembre 2017). Negli anni precedenti in cui l'IFRS 15 non veniva ancora applicato, le attività contrattuali erano esposte tra i crediti commerciali a breve. La Società ha deciso di avvalersi dell'espedito pratico, previsto al paragrafo 121 dell'IFRS 15, e di astenersi dal divulgare ulteriori informazioni relative ai contratti aventi durata inferiore a dodici mesi.

L'importo dei crediti contrattuali aumenta con l'aumento della flotta controllata, con l'incremento delle tariffe di nolo e *time charter*, con l'aumento del numero di navi della Società impiegate sul mercato *spot*, e in caso di maggiori ritardi rispetto alle normali tempistiche di pagamento pattuite contrattualmente (gestione del capitale circolante della controparte). L'importo delle attività contrattuali aumenta proporzionalmente all'aumento dei viaggi in larga misura da un aumento del numero di navi impiegate sul mercato *spot*.

Gli altri crediti contrattuali rappresentano crediti da contratti *time charter* pari a US\$ 3 milioni (US\$ 4,7 milioni al 31 dicembre 2017).

Gli altri crediti sono composti principalmente da altri crediti per un ammontare di US\$ 13,1 milioni, compreso un credito fiscale di US\$ 0,1 milioni (31 dicembre 2017: altri crediti per un ammontare di US\$ 11 milioni, compreso un credito fiscale di US\$ 0,3 milioni).

Di seguito sono riportate le scadenze dei crediti commerciali.

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
0-60 giorni	27.868	42.886
61-90 giorni	2.235	3.185
91-120 giorni	1.920	3.367
>120 giorni	6.028	6.088
Totale	38.051	55.526

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

Le informazioni riguardanti l'esposizione del Gruppo al rischio di credito e le svalutazioni dei crediti commerciali e altri crediti sono riportate alla nota 29.

20. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.713	29.694

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentate dalla liquidità a bordo, dai saldi bancari e dai depositi a breve termine.

21. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni delle voci del patrimonio netto registrate nei 2018 sono riportate in dettaglio nel relativo prospetto.

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2018 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$ 65.375.802,50, corrispondente a 653.758.025 azioni ordinarie senza valore nominale (31 Dicembre 2017: US\$ 65.321.531,80 corrispondente a 653.215.318 azioni ordinarie senza valore nominale).

Il 2 luglio 2018 il capitale sociale della Società è aumentato di 518.602 azioni (US\$ 51.860,20) e il 28 dicembre 2018 è aumentato di 24.105 azioni (US\$ 2.410,50), per via dell'esercizio di un numero equivalente di *warrant* (si vedano i Termini e Condizioni previsti per l'esercizio dei *Warrant*), rispettivamente al prezzo di € 0,315 e € 0,328 ciascuno. L'importo totale di entrambi gli aumenti di capitale, compreso il sovrapprezzo azioni, è stato di US\$ 199.439,81.

Utili portati a nuovo

Al 31 dicembre 2018 questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi distribuiti.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2017	Movement in 2018	Al 31 Dicembre 2018
Riserva sovrapprezzo azioni	316.594	103	316.697
Azioni proprie	(18.122)	-	(18.122)
Riserva sovrapprezzo azioni	424	182	606
Riserva fair value/in altre componenti dell'utile complessivo	964	(633)	331
Riserva di conversione/in altre componenti dell'utile complessivo	(247)	(136)	(383)
Riserva legale	3.108	-	3.108
Totale	302.721	(484)	302.237

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita inizialmente a causa dell'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale (maggio 2007) e successivamente per via degli ulteriori aumenti di capitale, di cui l'ultimo è stato effettuato nel mese di dicembre 2018. Come previsto per legge, è distribuibile. Alcuni costi e oneri legati ai processi di quotazione e gli ulteriori aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati compensati a fronte di tali riserve.

Azioni proprie

Le azioni proprie al 31 dicembre 2018 consistono in 7.760.027 azioni ordinarie (al 31 dicembre 2017: 7.760.027) ammontando a US\$ 18,1 milioni (31 dicembre 2017: US\$ 18,1 milioni), equivalenti all'1,2% delle azioni in circolazione alla data di bilancio (31 dicembre 2017: 1,3%). Tali azioni sono state acquistate in seguito al programma di riacquisto azioni proprie autorizzato e la relativa riserva è costituita all'interno della riserva sovrapprezzo azioni distribuibile.

Riserva sovrapprezzo azioni

Questa riserva è stata creata in relazione al Piano di *stock option* (si veda la nota 8) e non è distribuibile..

Riserva fair value

La riserva *fair value* non è distribuibile ed è sorta per effetto delle variazioni del *fair value* dei contratti di *swap* su tassi di interesse collegati ad alcune delle linee di credito bancarie. I dettagli sul *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella nota 29.

Riserva di conversione

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

Riserva legale

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

22. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Passività non correnti		
Banche e altri finanziatori	338.622	357.544
Passività correnti		
Banche e altri finanziatori	91.238	128.488
Total	429.860	486.032

* sold and leased-back in Q1 2019

Nel saldo sono compresi i seguenti finanziamenti:

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore ⁽¹⁾	Vincoli Finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31-12 2018
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche/ marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	High Performance High Progress High Venture High Courage High Valor High Wind Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Houston* Cielo di Londra	19/20 rate trimestrali consecutive dall'utilizzo + maxirata alla scadenza (maxirata totale per le navi già naviganti = US\$ 97,57 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	24.676	142.999	167.675
DNB Bank ASA/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 16,25 mln	High Seas	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,87 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,80%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.476	14.774	16.250
ING Bank N.V., filiale di Londra/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 15,6 mln	High Tide	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,70%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.418	14.182	15.600
DNB Bank ASA/ dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,375 mln	High Voyager	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 11,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,55%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.482	14.694	16.175
MPS Capital Services SpA/luglio 2015 finanziamento da US\$ 58 mln	Cielo Bianco	10 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 17,9 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,25%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Patrimonio netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 30%	1.764	22.320	24.084
Crédit Agricole CIB/ dicembre 2015 da US\$ 9,5 mln	Cielo di Guangzhou	16 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 5,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,10%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.000	5.750	6.750
Banca IMI SpA/ ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Ulsan Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2.65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	3.011	33.787	36.799
ABN Amro N.V./ dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,5 mln	Cielo di Gaeta	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 9,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% all'anno durante il periodo di noleggio del nolo principale, dopodiché 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.439	13.504	14.943

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore ⁽¹⁾	Vincoli Finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31-12 2018
DTL								
Tokyo Century Corporation/ dicembre 2014 finanziamento da US\$ 41,6 mln	Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2.3%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	2.776	32.925	35.701
Tokyo Century Corporation/ novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2.175%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.452	17.787	19.239
Tokyo Century Corporation/ agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,472 mln	High Challenge Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.904	4.774	6.678
Intesa Sanpaolo Bank Ireland PLC / dicembre 2014 finanziamento da US\$ 75 mln	Corporate	10 rate semestrali consecutive	US\$ LIBOR + 2,25%	n.a.	Posizione finanziaria netta/valore di mercato della nave < 75% Rapporto patrimonio netto > 35% Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln	15.000	-	15.000
Intesa Sanpaolo SpA/ Hot money	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	4.991	-	4.991
Intesa Sanpaolo SpA/ scoperto di conto	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	4.940	-	4.940
Bank of Ireland/ scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.721	-	5.721
GIS								
Crédit Suisse AG (originariamente con Commerzbank AG)/ giugno 2008 finanziamento da US\$ 195 mln	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Megan Glenda Meryl Glenda Meredith	40 rate trimestrali consecutive + maxirata totale da US\$ 62,8 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + spread dallo 0,90% all'1,10%	< 76,9%	n.a.	14.685	25.383	40.068
DIS								
Cassa Lombarda SpA/ scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1.076	-	1.076
UniCredit SpA/ scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	4.805	-	4.805
Commissioni finanziarie						(2.378)	(4.257)	(6.635)
Totale al 31 dicembre 2018						91.238	338.622	429.860

* vendute e riprese in leasing nel primo trimestre 2019

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore ⁽¹⁾	Vincoli Finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31-12 2017
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche /marzo 2016 finanziamento da US\$ 250 mln	High Performance High Progress High Venture High Courage High Valor High Wind Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo di Houston Cielo di Londra	19 o 20 rate trimestrali consecutive dall'utilizzo + maxirata alla scadenza (maxirata totale per le navi già naviganti = US\$ 41,35 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	11.967	88.151	100.118
Crédit Agricole CIB & DNB NOR Bank ASA/ luglio 2011 finanziamento da US\$ 48 mln	High Seas High Tide	28 rate trimestrali consecutive + maxirata di US\$ 12,3 mln per ogni nave a scadenza	US\$ LIBOR + 2.10%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	3.088	25.472	28.559
Danish Ship Finance A/S /ottobre 2013 finanziamento da US\$ 31,5 mln	High Trust	12 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,75%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.333	16.667	18.000
Danish Ship Finance A/S /dicembre 2013 finanziamento da US\$ 39 mln	High Freedom High Loyalty	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 10,4 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,35%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	2.600	28.600	31.200
DNB Bank ASA /dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,4 mln	High Voyager	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 11,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,55%	<76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.482	16.175	17.657
Intesa Sanpaolo-Bank of Ireland/ dicembre 2014 finanziamento da US\$ 75 mln	Corporate	10 rate semestrali consecutive	US\$ LIBOR + 2,25%	n.a.	Posizione finanziaria netta/valore di mercato della nave < 75% Rapporto patrimonio netto > 35% Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln	15.000	15.000	30.000
Intesa Sanpaolo / settembre 2014 Hot money da US\$ 10 mln	n.a.	entro 12 mesi	-	n.a.	n.a.	10.000	-	10.000
ING Bank N.V. - filiale di Londra/dicembre 2014 finanziamento da US\$ 20 mln	High Presence ⁽²⁾	24 rate trimestrali consecutive dall'utilizzo + maxirata da US\$ 3,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,05%	< 76,9%	Attività liquide >= US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto >= US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto >= 35%	6.762	-	6.762

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore ⁽¹⁾	Vincoli Finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31-12 2017
DTL								
MPS Capital Services S.p.A. /luglio 2015 finanziamento da US\$ 58 mln	Cielo Bianco Cielo Rosso	10 rate semestrali consecutive dall'utilizzo + maxirata alla scadenza (maxirata di US\$ 17,9 mln alla scadenza per la nave già navigante)	US\$ LIBOR + 2,25%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 30%	1.764	35.634	37.398
Skandinaviska Enskilda Banken AB/marzo 2015 finanziamento da US\$ 23,1 mln	High Trader	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,8 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,45% in caso di contratto di nolo con importante compagnia petrolifera altrimenti 2,60%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.412	18.083	19.495
Crédit Agricole CIB /giugno 2015 finanziamento da US\$ 9,5 mln	Cielo di Guangzhou	16 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 5,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,10%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.000	6.750	7.750
Banca IMI S.p.A. /ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Ulsan Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	3.011	36.799	39.810
ABN Amro Bank N.V. /dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,5 mln	Cielo di Gaeta	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 9,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% all'anno durante il periodo di noleggio iniziale, dopodiché 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.921	14.943	16.864
Tokyo Century Corp. /dicembre 2014 finanziamento da US\$ 41,6 mln	Cielo di Hanoi ⁽²⁾ Cielo di Salerno ⁽²⁾	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,3%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	38.477	-	38.477
Tokyo Century Corp. /novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,8 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,2%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.452	19.239	20.691
Tokyo Century Corp. / agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,5 mln	High Challenge Cielo di Hanoi ⁽²⁾ Cielo di Salerno ⁽²⁾	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	6.062	2.520	8.582
ING Bank N.V. filiale di Londra / luglio 2017 finanziamento da US\$ 6,6 mln	Cielo di Milano ⁽²⁾	18 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 0,2 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,5%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	6.219	-	6.219
Bank of Ireland / scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	5.997	-	5.997

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore ⁽¹⁾	Vincoli Finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31-12 2017
GIS								
Commerzbank AG /giugno 2008 finanziamento da US\$ 195 mln	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Megan Glenda Meryl Glenda Meredith	Scadenza decennale dalla consegna della nave + maxirata totale da US\$ 62,8 mln	US\$ LIBOR + spread dallo 0,9% all'1,1%	< 76,9%	n.a.	5.370	40.068	45.438
DIS								
Cassa Lombarda/ scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	-	n.a.	n.a.	1.108	-	1.108
Unicredit SpA/ scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	-	n.a.	n.a.	4.921	-	4.921
Commissioni finanziarie						(2.458)	(6.557)	(9.015)
Totale al 31 dicembre 2017						128.488	357.544	486.032

⁽¹⁾ Come specificato nel contratto di finanziamento;

⁽²⁾ Nave riclassificata come disponibile per la vendita: tutti i relativi finanziamenti bancari sono stati riclassificati come indebitamento bancario a breve termine.

Tutti i finanziamenti bancari rispettano i vincoli finanziari.

DIS ha raggiunto un accordo con tutte le sue banche, per le quali tale coefficiente Patrimonio netto/Totale attività costituisce uno dei vincoli finanziari previsti dalle garanzie fornite da DIS per i prestiti alle sue controllate, per ridurre tale soglia al 25,0% a decorrere dal 1° gennaio 2019. Tuttavia, per quello che riguarda il prestito della società a controllo congiunto Eco Tankers Limited nella quale DIS detiene una partecipazione del 33%, il coefficiente è stato ridotto a, 25% per l'esercizio 2019, mentre dal 2020 sarà del 30%.



23. PASSIVITÀ PER LEASING FINANZIARI

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

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Totale dei pagamenti minimi di leasing previsti (investimento lordo)	249.386	96.048
con scadenza entro un anno	19.386	7.797
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	82.310	38.025
con scadenza oltre cinque anni	147.690	50.226
Valore attuale dei pagamenti minimi di leasing	173.667	66.411
con scadenza entro un anno	8.369	3.267
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	44.732	22.650
con scadenza oltre cinque anni	120.566	40.494
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di leasing	75.719	29.637
dei quali pertinenti al periodo	7.227	1.825

Il valore contabile delle attività possedute mediante contratti di *leasing*, così come i termini principali di *leasing*, sono descritti nella nota 13 per le immobilizzazioni materiali; il tasso di rendimento annuale su tali operazioni di *leasing* di DIS erano, al momento della loro conclusione, in linea con le tariffe di mercato.

24. FINANZIAMENTI DEGLI AZIONISTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Finanziamento a lungo termine	30.600	-
Finanziamento a breve termine	1.280	-
d'Amico International S.A.	31.880	-

Al 31 dicembre 2018, il saldo non corrente rappresenta il credito *revolving* a termine in dollari USA per finalità aziendali fino a US\$ 40,0 milioni erogato dal principale azionista di DIS, d'Amico International S.A., ad un tasso di interesse pari al LIBOR USD a 3 mesi più un margine del 2,0%. Il credito scade il 26 giugno 2021. Il mutuatario ha il diritto di rimborsare anticipatamente, parzialmente o integralmente, l'importo residuo in qualsiasi momento, mentre il mutuante può richiedere il rimborso parziale o totale in qualsiasi momento dandone un preavviso di un anno e un giorno. Il mutuatario ha il diritto di specificare che qualsiasi importo utilizzato nell'ambito del credito sia subordinato ai diritti e agli interessi di eventuali creditori garantiti ("Subordinato"). Al 31 dicembre 2018, US\$30,6 milioni di tale credito sono stati Subordinati.

Il saldo attuale è erogato da d'Amico International S.A. attraverso un finanziamento a breve termine per il fabbisogno di capitale circolante a un tasso di interesse pari al LIBOR USD a 1 mese più un margine dell'1%.

Al 31 dicembre 2017 non era in essere alcun finanziamento da parte del principale azionista di DIS, d'Amico International S.A..

25. DEBITI A BREVE E ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Debiti commerciali	43.460	41.923
Altri debiti	3.476	2.211
Ratei e risconti passivi	7.077	6.677
Totale	54.013	50.811

I debiti a breve e altre passività correnti al 31 dicembre 2018 comprendono principalmente debiti commerciali.

Il Gruppo ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate; per ulteriori informazioni si rimanda alla nota 29.

26. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018			Al 31 Dicembre 2017		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altre passività finanziarie	1.226	6.779	8.005	222	7.308	7.530
Fair value degli strumenti derivati	3.772	1.097	4.868	5.247	2.735	7.982
Totale altre passività finanziarie	4.998	7.876	12.873	5.469	10.043	15.512

Il saldo al 31 dicembre 2018 e al 31 dicembre 2017 rappresenta principalmente le passività finanziarie legate al *fair value* degli *swap* su tassi di interesse, agli interessi maturati e ai compensi di mandato riguardanti finanziamenti su navi in costruzione (le tecniche di calcolo del *fair value* degli strumenti derivati e l'informativa sul rischio dei mercati finanziari sono trattate nella nota 29); include inoltre US\$ 2,0 milioni relativi al debito finanziario esistente nei confronti di Solar Shipping per l'acquisto della nave M/T Cielo di Guangzhou (2017: 3,0 milioni) nonché l'utile differito sulla cessione di tre delle navi vendute (High Fidelity, High Freedom e High Trust; 2017: US\$ 17,7 migliaia di utile differito) e un interesse maturato sui finanziamenti degli azionisti di US\$ 0,5 milioni (2017: zero).

27. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Debiti per imposte correnti	100	37

Il saldo a fine 2018 e a fine 2017 riguarda le imposte sul reddito dovute dalle controllate e l'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) dovuta dalla controllante.

28. VARIAZIONI DELLE PASSIVITÀ ORIGINATE DA ATTIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2017	Flussi di cassa	Variazioni che non influenzano le disponibilità liquide				Utili/perdite da derivati Variazioni non realizzate	Cash- flow hedge	Al 31 Dicembre 2018
			Commissioni finanziarie ammortizzate	Costo dei leasing finanziari	Avvio di un leasing finanziario				
Passività per leasing finanziari	66.411	(12.971)	-	7.227	113.000	-	-	173.667	
Banche e altri finanziatori	486.032	(59.352)	3.180	-	-	-	-	429.860	
Passività da strumenti derivati	7.100	323	-	-	-	(3.908)	633	4.148	

29. GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

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

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

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

Il Gruppo ha adottato un Sistema di Controllo Interno e Gestione del Rischio con l'intento di identificare, misurare, gestire e monitorare i rischi principali. Questo sistema contribuisce a garantire la salvaguardia degli attivi societari, l'efficienza e l'efficacia delle procedure gestionali, l'affidabilità delle informazioni finanziarie e la conformità legale e normativa, comprese le norme statutarie e le procedure interne.

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

Rischio di mercato

DIS e le sue controllate sono esposte al rischio di mercato principalmente in relazione alle navi che operano sul mercato *spot* e che generano ricavi a tariffe di mercato. In particolare, quando viene presa a noleggio una nave, le tariffe potrebbero essere troppo elevate per lasciare un margine di profitto e, al contrario, quando le navi vengono date a noleggio, le tariffe potrebbero essere troppo basse per garantire un adeguato ritorno. Le strategie di gestione del rischio applicate sono le seguenti: (i) il Gruppo intende avere una copertura di contratti a tariffa fissa

compresa tra il 40% e il 60%, così da garantire che l'esposizione al mercato *spot* non superi il 60%, a seconda delle condizioni del mercato, dell'andamento delle tariffe e delle aspettative; (ii) le navi operano su scala mondiale per ridurre l'effetto delle diverse condizioni di mercato a livello regionale. Il Gruppo di norma non ricorre a strumenti finanziari derivati per gestire la propria esposizione alle tariffe delle navi praticate sul mercato *spot*.

Rischio dei mercati finanziari

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

Rischio di cambio

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

Il Gruppo monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio. La dirigenza non ritiene che il Gruppo abbia un'esposizione significativa al rischio di cambio derivante dalle attività operative, poiché praticamente tutti i ricavi del Gruppo e gran parte dei suoi costi operativi sono denominati in dollari statunitensi. Il Gruppo identifica e monitora sistematicamente la propria esposizione a fluttuazioni e squilibri valutari allo scopo di prevedere i potenziali effetti negativi e adottare misure necessarie per ridurne l'impatto, ricorrendo alla copertura della propria esposizione valutaria, se necessario, per mantenerla entro livelli accettabili. In particolare, l'esposizione al tasso di cambio sui flussi finanziari e commerciali previsti potrebbe essere coperta tramite *swap* su valute, contratti



forward e opzioni su valute, nel rispetto delle specifiche politiche e linee guida di gestione del rischio e delle procedure di controllo interno. Tutti i contratti *forward* su valute e le relative opzioni valutarie sono valutati al *fair value* a conto economico, ad eccezione delle coperture dei flussi finanziari ("*cash flow hedges*"). Le variazioni della valutazione delle coperture di flussi finanziari ("*cash flow hedge*") efficaci sono registrate nelle altre componenti dell'utile complessivo e trasferite nel conto economico quando l'operazione oggetto di copertura influisce sull'utile o sulla perdita, oppure sono incluse nel costo di acquisizione iniziale delle attività o delle passività coperte ove opportuno. Le controparti di tali accordi sono primari istituti finanziari; alcune operazioni potrebbero anche vedere come controparte la parte correlata d'Amico Finance d.a.c.

Il rischio di cambio riguarda i flussi di cassa non denominati in dollari USA, costituiti principalmente da spese amministrative e oneri operativi denominati in euro. Per il 2018, tali pagamenti ammontano all'equivalente di US\$ 35,6 milioni, pari al 9,3% delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali totali, di cui il 7,9% riferito a operazioni in euro. Le altre valute non rappresentano una quota significativa dei flussi di cassa di DIS.

US\$ migliaia	2018		2017	
	+ 10%	- 10%	+ 10%	-10%
US\$ / Valuta	3.579	(3.579)	3.766	(3.766)

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che i suoi depositi bancari e le linee di credito necessari per finanziare le navi di nuova costruzione e l'acquisto di navi hanno un tasso di interesse variabile. Il rischio viene gestito dal Gruppo tramite l'utilizzo di *swap* su tassi di interesse e l'attività di copertura viene regolarmente valutata per garantirne l'adeguatezza.

Le strategie di gestione del rischio prevedono che: (i) per una parte delle linee di credito di d'Amico Tankers d.a.c. (una controllata di d'Amico International Shipping S.A.) il tasso venga trasformato in fisso utilizzando contratti *swap* su tassi di interesse (IRS). Ai fini contabili, tutti i contratti sono classificati come contratti di copertura (IAS 39) e la parte efficace dell'utile o della perdita dello strumento di copertura viene imputata all'utile complessivo. La dirigenza ritiene che la trasformazione in tasso fisso di una parte degli interessi sul finanziamento consenta di migliorare la visibilità degli interessi passivi futuri, fino a un livello ritenuto idoneo per l'impresa e permettendo al Gruppo di ridurre il rischio di fluttuazioni significative dei tassi di interesse (*cash flow hedge*). Al fine di rispettare i requisiti continuativi della contabilizzazione delle operazioni di copertura, l'efficacia della copertura viene riesaminata e confermata a cadenza trimestrale; (ii) la dirigenza esamina continuamente le condizioni disponibili sul mercato per accertarsi che le linee di credito siano concorrenziali.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che i suoi depositi bancari e le linee di credito necessari per finanziare le navi di nuova costruzione e l'acquisto di navi hanno un tasso di interesse variabile. Il rischio viene gestito dal Gruppo tramite l'utilizzo di *swap* su tassi di interesse e l'attività di copertura viene regolarmente valutata per garantirne l'adeguatezza.

Le strategie di gestione del rischio prevedono che: (i) per una parte delle linee di credito di d'Amico Tankers d.a.c. (una controllata di d'Amico International Shipping S.A.) il tasso venga trasformato in fisso utilizzando contratti *swap* su tassi di interesse (IRS). Ai fini contabili, tutti i contratti sono classificati come contratti di copertura (IAS 39) e la parte efficace dell'utile o della perdita dello strumento di copertura viene imputata all'utile complessivo. La dirigenza ritiene che la trasformazione in tasso fisso di una parte degli interessi sul finanziamento consenta di

migliorare la visibilità degli interessi passivi futuri, fino a un livello ritenuto idoneo per l'impresa e permettendo al Gruppo di ridurre il rischio di fluttuazioni significative dei tassi di interesse (*cash flow hedge*). Al fine di rispettare i requisiti continuativi della contabilizzazione delle operazioni di copertura, l'efficacia della copertura viene riesaminata e confermata a cadenza trimestrale; (ii) la dirigenza esamina continuamente le condizioni disponibili sul mercato per accertarsi che le linee di credito siano concorrenziali.

Sensibilità al tasso di interesse

US\$ migliaia	2018		2017	
	i+1% Incremento	i-1% Decremento	i+1% Incremento	i-1% Decremento
Costo delle variazioni dei tassi d'interesse/conto economico	(1.700)	1.700	(1.436)	1.448
Swap su tassi di interesse/altre componenti dell'utile complessivo	10.086	(10.086)	10.667	(10.667)

A parità di condizioni, un aumento di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe determinato un aumento degli oneri finanziari netti di US\$ 1,7 milioni (US\$ 1,4 milioni nel 2017), mentre una riduzione di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe comportato un decremento degli oneri finanziari netti di US\$ 1,7 milioni (US\$ 1,4 milioni nel 2017). Al 31 dicembre 2018, se i tassi di interesse fossero stati più alti o più bassi di 100 punti base e tutte le altre variabili fossero rimaste costanti, la valutazione degli *swap* sarebbe rispettivamente aumentata di US\$ 10,1 milioni o diminuita di US\$ 10,1 milioni (2017: rispettivamente aumento e decremento di US\$ 10,7 milioni).

Strumenti finanziari - Fair value e gestione del rischio

Rischio di fair value e tecniche di valutazione

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

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

Classificazione contabile e fair value

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

31 Dicembre 2018

US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti	Strumenti derivati	Totale	Fair Value		Totale
				1° livello	2° livello	
ATTIVITÀ						
Attività finanziarie non correnti	9.391	264	9.655	-	264	264
Crediti a breve e altre attività correnti	52.163	-	52.163	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	15.395	456	15.851	-	456	456
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	34.118	-	34.118	-	-	-
PASSIVITÀ						
Banche e altri finanziatori	429.860	-	429.860	-	-	-
Passività per leasing finanziari	173.667	-	173.667	-	-	-
Finanziamenti degli azionisti	31.880	-	31.880	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	1.226	3.772	4.998	-	3.772	3.772
Debiti a breve e altre passività correnti	54.013	-	54.013	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	6.779	1.097	7.876	-	1.097	1.097

La tabella seguente riporta le attività e le passività del Gruppo stimate al *fair value* al 31 dicembre 2017.

31 Dicembre 2017

US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti	Strumenti derivati	Totale	Fair Value		Totale
				1° livello	2° livello	
ATTIVITÀ						
Attività finanziarie non correnti	27.073	559	27.632	-	559	559
Crediti a breve e altre attività correnti	66.200	-	66.200	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	22	322	344	-	322	322
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	29.694	-	29.694	-	-	-
PASSIVITÀ						
Banche e altri finanziatori	486.032	-	486.032	-	-	-
Passività per leasing finanziari	66.411	-	66.411	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	222	5.247	5.469	-	5.247	5.247
Debiti a breve e altre passività correnti	50.811	-	50.811	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	7.308	2.735	10.043	-	2.735	2.735

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

Il *fair value* dei crediti e dei debiti equivale al loro valore contabile.

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

Nel 2018, gli utili realizzati ammontavano a US\$ 2,2 milioni (IRS) e le perdite realizzate ammontavano a US\$ 0,3 milioni (cambi), mentre gli utili non realizzati ammontavano a US\$ 2,5 milioni (US\$ 1,9 milioni sull'IRS e US\$ 0,5 milioni su cambi); non sono state registrate perdite non realizzate. (nel 2017, utili realizzati pari a US\$ 0,1 milioni (IRS), perdite realizzate pari a US\$ 1,5 milioni (cambi), utili non realizzati pari a US\$ 2,0 milioni (US\$ 1,2 milioni sull'IRS e US\$ 0,8 milioni su cambi); non sono state registrate perdite non realizzate.)

Strumenti derivati

Swap su tassi di interesse

Alla fine del 2018 d'Amico Tankers d.a.c. ha in essere ventiquattro contratti di *swap* su tassi di interesse (IRS) a copertura dei rischi legati ai tassi di interesse sui finanziamenti bancari; di questi, diciotto sono legati al finanziamento di navi e sono ritenute altamente efficaci, con la parte efficace dell'utile/perdita non realizzato per il periodo rilevata nelle altre componenti dell'utile complessivo. Tali contratti sono in essere con le seguenti controparti: due con Bank of Ireland, due con Den Norske Bank London, tre con ING Bank N.V., uno con ABN Amro Bank N.V., due con Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, quattro con d'Amico Finance d.a.c., uno con Intesa San Paolo, uno con MPS e due con Skandinaviska Enskilda Banken AB. Sei delle coperture non sono legate a navi specifiche e la parte inefficace è rilevata a conto economico; sono stipulate con le seguenti controparti: quattro con ING Bank NV, una con Intesa San Paolo e una con Skandinaviska Enskilda Banken AB.



La seguente tabella riporta l'impatto contabile dei derivati (*swap* su tassi di interesse) nel 2018 e nel 2017:

US\$ migliaia	2018		2017	
	Utile o perdita	Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Riserva di patrimonio netto
Swap su tassi di interesse / contabilità di copertura	1.743	(639)	1.000	2.456
Totale/ copertura del fair value	1.743	(639)	1.000	2.456

Contratti forward su valute

Al 31 dicembre 2018 il Gruppo DIS ha in essere uno specifico accordo di copertura sulle fluttuazioni valutarie per un importo nozionale di € 0,6 milioni.

La seguente tabella riporta l'impatto contabile dei contratti *forward* su valute nel 2018 e nel 2017:

US\$ migliaia	2018		2017	
	Utile o perdita	Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Riserva di patrimonio netto
Contratti forward su valute	(264)	6	-	-
Totale	(264)	6	-	-

Il *fair value* degli strumenti derivati in essere alla fine dell'esercizio è evidenziato nelle voci Altre attività finanziarie non correnti/correnti e Altre passività finanziarie correnti/non correnti.

Valutazione del fair value

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

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

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

Rischio di credito

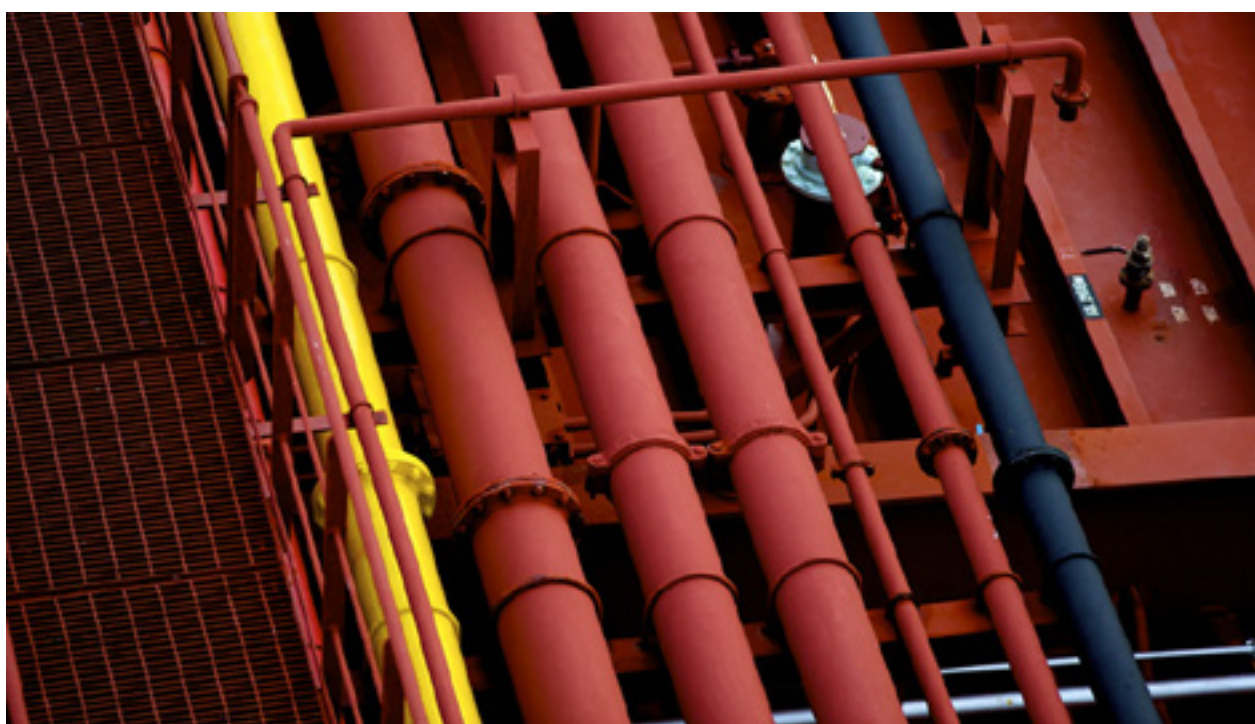
Il Gruppo è esposto al rischio di credito derivante da possibili inadempienze delle sue controparti, principalmente clienti, agenti, *partner* in *joint venture* e istituti finanziari. Il Gruppo tratta solitamente con controparti affidabili in termini di qualità del credito e ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate. Tali politiche comprendono attività di monitoraggio e valutazione continui, anche del rischio di *default* del settore e del paese in cui operano i clienti, allo scopo di limitare l'esposizione a eventi di ritardato pagamento. Per ridurre al minimo il rischio di credito, il Gruppo adotta le seguenti strategie di gestione del rischio: (i) per quanto riguarda i crediti, i saldi vengono esaminati continuamente. Il recupero delle controstallie e delle spese di noleggio viene seguito da un *team* dedicato. Il portafoglio clienti è composto da un numero significativo di importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero. In passato DIS non ha quindi registrato perdite di rilievo sui crediti commerciali. Ciò nonostante, il Gruppo rileva un fondo svalutazione che rappresenta una stima delle perdite che saranno sostenute in relazione ai crediti commerciali e altri crediti; (ii) per quanto concerne i pagamenti relativi a servizi, quali la gestione dell'equipaggio e i servizi tecnici, e l'acquisto di carburante bunker, i pagamenti sono programmati in modo da ridurre al minimo il rischio di credito. (iii)

per quanto riguarda i pagamenti rateali relativi alle navi in costruzione, gli anticipi sono coperti da adeguata garanzia bancaria da parte di istituti affidabili in termini di qualità del credito; (iv) per quanto riguarda i pagamenti destinati ad agenti portuali sono gestiti da DA Desk, un'organizzazione professionale esterna specializzata nel garantire un'efficace e puntuale esecuzione delle operazioni commerciali. Il rapporto con gli agenti e il DA Desk sono gestiti da un *team* interno con notevole esperienza. (v) per quanto riguarda le banche che detengono i suoi depositi di liquidità, la politica del Gruppo prevede di intrattenere rapporti solo con grandi istituti dotati di solidi *rating* creditizi, un'eccellente reputazione e, nella maggior parte dei casi, specializzati nel settore della navigazione marittima.

I dieci maggiori clienti nel 2018 rappresentano circa il 43,6% dei ricavi del Gruppo (2017: 48%). Al 31 dicembre 2018 il 33% dei crediti commerciali totali ha come controparte i dieci maggiori clienti del Gruppo (a fine esercizio 2017: 49,2%). DIS tratta principalmente con importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero, che vantano un solido *rating* creditizio. Il rischio di controparte, pertanto, riguarda principalmente i crediti per controstellie e le spese sostenute per conto dei noleggiatori. Entrambi sono monitorati individualmente.

Per valutare le svalutazioni dei crediti attese, la dirigenza ha utilizzato indici del rischio per fasce orarie per le controstellie scadute come illustrato nella seguente tabella, con un incremento del rischio dello 0,5% per ogni fascia oraria fino a 90 giorni di ritardo e incrementando ulteriormente il rischio dell'1% per ritardi fino a 120 giorni e dell'1,3% oltre 120 giorni (si vedano anche i principi contabili).

US\$ migliaia	< 30 giorni	30 < giorni < 60	60 < giorni < 90	90 < giorni < 120	> 120 giorni	Totale
Crediti per controstellie	1.541	3.388	1.892	908	2.363	10.092
Percentuale di rischio di crediti insoluti	3.5%	4.0%	4.5%	5.5%	6.8%	-
Fondo svalutazione crediti lungo la loro durata per l'esercizio 2018 (interessi lordi)	54	135	85	50	161	485
Impairment dei crediti oggetto di controversia legale lungo la loro durata per l'esercizio 2018	-	-	-	-	-	690



A fine 2018 il fondo svalutazione crediti per le svalutazioni dei crediti su controspalle lungo la loro durata è diminuito rispetto a fine 2017, con un impatto positivo sul conto economico nel 2018 pari a US\$ 40 migliaia, mentre l'*impairment* dei crediti oggetto di controversia legale ha avuto un impatto negativo sul conto economico nel 2018 pari a US\$ 210 migliaia; l'accantonamento totale per perdite su crediti commerciali e altri crediti al 31 dicembre 2018 ammonta a US\$ 1,2 milioni (2017: US\$ 1,0 milioni).

I dati comparativi del 2017 non sono stati riesposti per l'IFRS 9 e sono presentati secondo la valutazione effettuata applicando i criteri precedenti (rischio di perdita del 5% su interessi lordi). La rivalutazione del rischio di credito sui crediti del 2017 in base ai criteri richiesti dall'IFRS 9 risulterebbe in una riduzione del fondo di US\$ 45,3 migliaia. La dirigenza ha deciso di conservare il fondo accantonato nel 2017, adottando un approccio più prudente.

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

Le altre attività finanziarie al costo ammortizzato includono un finanziamento alla parte correlata DM Shipping d.a.c. (si veda la nota 16). Secondo l'IFRS 9, quest'attività è valutata alla fine di ogni periodo per verificare se il relativo rischio di credito sia aumentato in misura significativa rispetto alla rilevazione iniziale. In caso affermativo, viene accantonato un fondo per le svalutazioni del credito previste lungo la sua durata. Qualora il rischio non sia aumentato, vengono rilevate solo le svalutazioni del credito previste sugli inadempimenti entro 12 mesi dalla fine del periodo. Il rischio di *default* è valutato individualmente per la controparte e le svalutazioni dei crediti previste sono valutate in base a dati storici e attuali. A causa dell'intenzione della *joint venture* DM Shipping d.a.c. di vendere le proprie navi, alla fine del periodo di rendicontazione 2018 il finanziamento è stato considerato dovuto ed esigibile: la riclassificazione da lungo termine a breve termine ha comportato la valutazione implicita al *fair value* delle navi per cui era stato concesso il finanziamento, portando alla rilevazione di una svalutazione dei crediti prevista derivante dalla perdita durevole di valore (*impairment*) del credito. Il valore contabile delle attività finanziarie rappresenta la massima esposizione creditizia.

Rischio di liquidità

Il Gruppo è esposto al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento tra le esigenze di cassa - principalmente per l'acquisto di navi e per il rimborso delle linee di credito - e i flussi di cassa del Gruppo.

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

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

Le seguenti tabelle riportano nel dettaglio la scadenza contrattuale residua delle passività finanziarie del Gruppo e i periodi di rimborso pattuiti, rispettivamente per il 2018 e il 2017. Le tabelle sono redatte sulla base dei flussi di cassa non attualizzati alla data di rimborso più vicina.

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018				
	< 1 anno	1-2 anno	2-5 anno	> 5 anno	Totale
Totale banche e altri finanziatori (comm. di finanziamento escluse)	98.557	65.256	275.414	2.209	441.435
Altre passività finanziarie	2.000	-	-	-	2.000
Importi dovuti alla società controllante	1.280	30.600	-	-	31.880
Leasing finanziari	8.369	8.767	35.965	120.565	173.667
Totale	110.206	104.623	311.379	122.774	648.982

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2017				
	< 1 anno	1-2 anno	2-5 anno	> 5 anno	Totale
Totale banche e altri finanziatori (comm. di finanziamento escluse)	130.937	88.954	237.610	37.538	495.039
Altre passività finanziarie	3.118	-	-	-	3.118
Leasing finanziari	3.267	4.663	17.987	40.494	66.411
	137.322	93.617	255.597	78.032	561.450

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

30. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

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

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

Il volume delle operazioni rilevanti del Gruppo con queste parti correlate per il 2018 e il 2017, non riportato in altre parti del presente bilancio, è il seguente:

US\$ migliaia	2018		2017	
	Totale	di cui verso parti correlate	Totale	di cui verso parti correlate
Ricavi	399.046	7.286	390.971	4.945
Costi diretti di viaggio	(154.176)	-	(133.534)	-
Costi per noleggi passivi	(129.750)	(15.309)	(126.664)	(14.171)
Altri costi operativi diretti	(81.572)	(7.829)	(80.370)	(8.142)
Costi generali e amministrativi	(16.196)	(4.857)	(15.482)	(5.160)
Utile dalla vendita di navi	167	-	1.917	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(29.261)	-	(25.960)	-

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2018 e al 31 dicembre 2017, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 31 Dicembre 2018		Al 31 Dicembre 2017	
	Totale	di cui verso parti correlate	Totale	di cui verso parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni tecniche	911.281	-	792.851	-
Partecipazioni in società a controllo congiunto	3.228	-	3.269	-
Altre attività finanziarie non correnti	9.655	-	27.632	21.685
Attività correnti				
Attività disponibili per la vendita	-	-	77.750	-
Rimanenze	13.492	-	15.495	-
Crediti a breve e altre attività correnti	52.163	1.060	66.200	1.721
Attività finanziarie correnti	18.205	17.089	344	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.713	-	29.694	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche e altri finanziatori	338.622	-	357.544	-
Passività per leasing finanziari	165.298	-	63.144	-
Prestito a lungo termine degli azionisti	30.600	30.600	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	4.998	-	5.469	-
Passività correnti				
Banche e altri finanziatori	91.238	-	128.488	-
Passività per leasing finanziari	8.369	-	3.267	-
Finanziamento a breve termine degli azionisti	1.280	1.280	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	54.013	12.372	50.811	16.731
Altre passività finanziarie correnti	7.876	-	10.043	3.000
Debiti per imposte correnti	100	-	37	-



Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per il 2018, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A.	DM Shipping d.a.c.	d'Amico Società di Nav. S.p.A.	Eco Tankers Limited	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico. Shipping USA
	(consolidata)					
Ricavi	399.046					
di cui						
Nolo attivo (Freight out)	7.286	-	-	-	7.286	-
Costi per noleggi passivi	(129.750)					
di cui						
Contratti di noleggio delle navi	(15.309)	(11.450)	-	(3.859)	-	-
Altri costi operativi diretti	(81.572)					
di cui						
Spese di gestione tecnica e SQE	(7.829)	-	(7.829)	-	-	-
Costi generali e amministrativi	(16.196)					
di cui						
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze	(4.857)	-	(1.282)	-	(1.922)	(1.653)
Totale		(11.450)	(9.111)	(3.859)	5.364	(1.653)

Un importo di US\$ 0,3 milioni per spese di supervisione delle attività di costruzione è stato sostenuto in virtù di un contratto con la parte correlata Ishima ed è stato capitalizzato nel 2018 e pertanto non è divulgato nella precedente tabella che indica gli utili/perdite con parti correlate.

La seguente tabella illustra gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per l'esercizio 2017:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A.	DM Shipping d.a.c.	d'Amico Società di Nav. S.p.A.	Eco Tankers Limited	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico. Shipping USA
	(consolidata)					
Ricavi	390.971					
di cui						
Nolo attivo (Freight out)	4.945	-	-	-	4.945	-
Costi per noleggi passivi	(126.664)					
di cui						
Contratti di noleggio delle navi	(14.171)	(11.148)	-	(3.023)	-	-
Altri costi operativi diretti	(80.370)					
di cui						
Spese di gestione tecnica e SQE	(8.142)	-	(8.142)	-	-	-
Costi generali e amministrativi	(15.482)					
di cui						
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze	(5.160)	-	(1.191)	-	(2.669)	(1.300)
Totale		(11.148)	(9.333)	(3.023)	2.276	(1.300)

Un importo di \$ 1,1 milioni per spese di supervisione delle attività di costruzione è stato sostenuto in virtù di un contratto con la parte correlata Ishima ed è stato capitalizzato nel 2017 e pertanto non è divulgato nella precedente tabella che indica gli utili/perdite con parti correlate.

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2018 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Shipping Singapore	DM Shipping d.a.c.	d'Amico Finance d.a.c.	d'Amico International S.A.	Rudder SAM	d'Amico Società di Navigazione
	(consolidata)						
Altre attività finanziarie	18.205						
di cui verso parti correlate	17.089	-	14.684	2.405	-	-	-
Crediti a breve e altre attività correnti	52.163						
di cui verso parti correlate	1.060	1.060	-	-	-	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	54.013						
di cui verso parti correlate	12.372	-	-	-	-	9.789	2.583
Altre passività finanziarie correnti							
di cui verso parti correlate							
Shareholders' financing	31.880						
of which related party	31.880	-	-	-	31.880	-	-
Totale		1.060	14.684	2.405	(31.880)	(9.789)	(2.583)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2017 sono i seguenti:

US\$ migliaia	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Shipping Italia S.p.A.	d'Amico Shipping Singapore	Rudder SAM	d'Amico Società di Navigazione	DM Shipping d.a.c.	Sirius Ship Management	Ishima Pte. Ltd.
	(consolidata)							
Altre attività finanziarie	27.976							
di cui verso parti correlate	21.685	-	-	-	-	21.685	-	-
Crediti a breve e altre attività correnti	66.200							
di cui verso parti correlate	1.721	-	1.721	-	-	-	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	50.811							
di cui verso parti correlate	18.254	-	1.550	8.439	5.406	-	1.523	1.336
Altre passività finanziarie correnti	10.043							
di cui verso parti correlate	3.000	3.000	-	-	-	-	-	-
Totale		(3.000)	171	(8.439)	(5.406)	21.685	(1.523)	(1.336)

31. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Al 31 dicembre 2018, gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 58,2 milioni, di cui US\$ 58,2 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi (31 Dicembre 2017 US\$ 144,4 milioni di cui US\$91,9 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei successivi 12 mesi).

US\$ Milioni	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Entro un anno	58,22	91,9
Tra 1 e 3 anni	0,0	52,5
Totale	58,22	144,4

Gli impegni finanziari riguardano pagamenti per 2 nuove navi cisterna Hyundai-Mipo "product/chemical" da 75.000 Tpl (Dwt) LR1 la cui consegna è prevista nel primo e nel terzo trimestre 2019.

Leasing operativi – navi in noleggio passivo

Al 31 dicembre 2018, gli impegni minimi del Gruppo per noleggi in *leasing* operativo ammontavano a US\$ 336,4 milioni, di cui US\$ 81,0 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi (31 Dicembre 2017, gli impegni minimi del Gruppo per noleggi in *leasing* operativo ammontavano a US\$ 449,4 milioni, di cui US\$ 126,6 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei successivi 12 mesi).

US\$ Milioni	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Entro un anno	81,0	126,7
Tra 1 e 3 anni	106,9	129,1
Tra 3 e 5 anni	89,4	91,5
Oltre 5 anni	59,1	102,1
Totale	336,4	449,4

Al 31 dicembre 2018, il Gruppo gestiva l'equivalente di 18,5 navi in *time charter* in qualità di locatario, con un periodo contrattuale residuo medio di 3,3 anni a tale data (4,1 anni compresi i periodi opzionali).

Al 31 dicembre 2017, il Gruppo gestiva l'equivalente di 25,5 navi in *time charter* in qualità di locatario, con un periodo contrattuale residuo medio di 2 anni a tale data (2,4 anni compresi i periodi opzionali).

Opzioni di acquisto

Alcuni dei contratti di noleggio passivo comprendono opzioni di acquisto che il Gruppo ha facoltà di esercitare a propria discrezione alle condizioni vigenti alla data dell'opzione.

Altri leasing operativi

Gli altri *leasing* operativi consistono principalmente in contratti riguardanti immobili ad uso ufficio. I pagamenti minimi previsti da tali contratti sono i seguenti:

US\$ Milioni	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Entro un anno	0,7	0,8
Tra 1 e 3 anni	0,9	1,1
Tra 3 e 5 anni	0,5	0,6
Oltre 5 anni	1,2	1,5
Totale	3,3	4,0

Controversie legali in corso

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

Tassazione differita in regime di tonnage tax

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

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

32. SOCIETÀ DEL GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

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

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	65.375.803	US\$	n.a.	Integrale
d'Amico Tankers d.a.c.	Dublino/Irlanda	100.001	€	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Proporzionale
Glenda International Management Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Integrale
Glenda International Shipping d.a.c.	Dublino/Irlanda	202	US\$	50,0%	Proporzionale
DM Shipping d.a.c.	Dublino/Irlanda	100.000	US\$	51,0%	Patrimonio netto*
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	€	99,8%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra/Regno Unito	50.000	US\$	100,0%	Integrale
Eco Tankers Limited	Malta	65.162	US\$	33,0%	Patrimonio netto

L'area di consolidamento del 2018 non differisce da quella del bilancio consolidato del 2017.

Partecipazioni in entità a controllo congiunto

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

- partecipazione azionaria del 50%, con equivalenti diritti di voto, in Glenda International Shipping d.a.c. (Irlanda), entità a controllo congiunto con il Gruppo Glencore.
- partecipazione azionaria del 51%, con il 50% di diritti di voto, in DM Shipping d.a.c. (Irlanda), entità a controllo congiunto con il Gruppo Mitsubishi.
- partecipazione azionaria del 33%, con il 50% di diritti di voto, in Eco Tankers Limited (Malta), entità a controllo congiunto con il fondo di investimento nel settore della navigazione marittima Venice Shipping & Logistics.

Non sono state registrate modifiche nelle quote di proprietà o nei diritti di voto nelle suddette *joint venture* negli esercizi di riferimento.

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

US\$ migliaia	Glenda International Shipping d.a.c.		DM Shipping d.a.c.*		Eco Tankers Limited	
STATO PATRIMONIALE SINTETICO	31 dic 2018	31 dic 2017	31 dic 2018	31 dic 2017*	31 dic 2018	31 dic 2017
Attività non correnti	179.845	190.415	-	50.763	23.591	24.898
Attività correnti	15.135	14.448	38.824	5.117	2.284	2.707
Patrimonio netto	(111.448)	(110.558)	(14.657)	874	(9.570)	(9.693)
Passività non correnti	(50.769)	(80.146)	-	(50.666)	(14.410)	(15.846)
Passività correnti	(32.763)	(14.158)	(53.481)	(6.088)	(1.896)	(2.065)
PROSPETTO DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO SINTETICO	2018	2017	2018	2017*	2018	2017
Ricavi base time charter	28.750	30.141	11.438	11.114	4.793	5.096
Altri costi operativi diretti	(14.599)	(13.911)	(4.752)	(4.972)	(2.273)	(2.333)
Costi generali e amministrativi	(228)	(227)	(158)	(173)	(137)	(127)
Altri proventi operativi	300	-	-	-	-	-
Ammortamenti e svalutazioni	(10.563)	(15.705)	(18.863)	(2.960)	(1.457)	(1.457)
Oneri finanziari	(2.729)	(2.297)	1.936	(2.907)	(844)	(921)
Imposte e tasse	(42)	(29)	(13)	(11)	-	-
Risultato del periodo	889	(2.028)	(13.783)	91	(23)	258

* In conformità all'applicazione dell'IFRS 11, DM Shipping d.a.c. non è stata consolidata né nel bilancio del Gruppo DIS 2017 né in quello 2018 poiché riportava un patrimonio netto negativo.

Utile per azione

US\$ migliaia	2018	2017
Utile base per azione	(0,085)	(0,075)
Utile per azione diluito	(0,085)	(0,075)
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	645.714.080	508.653.542
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito – opzioni	-	-
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	645.714.080	508.653.542

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

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2018



Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.
RCS LUXEMBOURG B 124 790
25C Boulevard Royal, Lussemburgo
Capitale sociale al 31 dicembre 2018 US\$ 65.375.802,50

Resoconto di gestione

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

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

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

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

Risultati operativi

Nel 2018 la Società ha registrato una perdita netta di US\$ 0,1 milioni. Il conto economico della Società viene sintetizzato nel seguente prospetto.

US\$ migliaia	2018	2017
Proventi da investimenti (dividendi)	83	252
Perdita da investimenti (svalutazione)	(1.315)	-
Costo del personale	(407)	(463)
Altri costi generali e amministrativi, imposte incluse	(3.373)	(2.997)
Proventi (oneri) finanziari	4.894	2.006
Utile / (perdita) netto	(118)	(1.202)

Nel 2018 sono stati ricevuti proventi da investimenti (dividendi) per US\$ 0,1 milioni.

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

La Società non ha filiali; non vi sono costi di Ricerca e Sviluppo; le azioni proprie sono descritti nella nota 13.

Situazione patrimoniale-finanziaria

US\$ migliaia	31 dicembre 2018	31 dicembre 2017
Attività non correnti	351.878	357.198
Attività correnti	45.106	7.572
Totale attività	396.985	364.770
Patrimonio netto	357.706	357.484
Passività non correnti	30.600	-
Passività correnti	8.679	7.286
Totale passività e patrimonio netto	396.985	364.770

Le attività non correnti della Società, pari a US\$ 351.878 milioni, includono:

- la partecipazione in d'Amico Tankers d.a.c. (DTL)— la principale controllata operativa del Gruppo - con un valore di bilancio di US\$ 318,9 milioni;
- la partecipazione in Eco Tankers Limited, una joint venture al 33% con Venice Shipping and Logistics, con un valore di bilancio di US\$ 3,0 milioni;
- un finanziamento a breve termine a d'Amico Tankers, del valore di bilancio di US\$ 30,0 milioni.
- Le attività correnti sono principalmente rappresentate da US\$ 44,8 milioni di crediti finanziari dalla controllata d'Amico Tankers d.a.c.



Eventi significativi verificatisi nell'esercizio

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

d'Amico Tankers d.a.c.:

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

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

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

Nel mese di aprile 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Stewart, una nave *handysize* costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di maggio 2018, il contratto per la nave M/T High Power, una nave MR costruita nel 2004 e presa in time charter da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2015 e in scadenza nel maggio 2018, è stato prorogato per un altro periodo di 12 mesi ad una tariffa ridotta.

Nel mese di maggio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in time charter la M/T High Navigator, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Japan Marine United Co. (Giappone), per un periodo di 8 anni, e la M/T High Explorer, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Onomichi Dockyard (Giappone), per un periodo di 8 anni con possibilità di proroga del contratto.

Nel mese di giugno 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in time charter la M/T High Leader, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Japan Marine United Co. (Giappone), per un periodo di 8 anni.

Nel mese di luglio 2018, il contratto per la M/T Freja Baltic, una nave MR costruita nel 2008 e presa in time charter da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2014 e in scadenza nell'agosto 2018, è stato prorogato per altri due anni ad una tariffa scontata.

Nel mese di agosto 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Silver Express, una nave MR costruita nel 2009, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di agosto 2018, i contratti di noleggio sulle navi M/T High Beam, M/T High Current, M/T High Glow, M/T High Enterprise e M/T High Force, tutti in scadenza tra agosto e ottobre 2018, sono stati prorogati per altri 1-3 viaggi *spot*. La tariffa di noleggio, originariamente fissa, è stata modificata in una "tariffa variabile" in base ai ricavi sul mercato *spot* di ognuna delle navi. d'Amico sta quindi di fatto agendo in qualità di gestore commerciale di tali navi, guadagnando una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi. A fine 2018, a questo nuovo piano commerciale partecipavano cinque navi.

Nel mese di ottobre 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Citrus Express, una nave MR costruita nel 2006, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari. Nello stesso mese si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T High Sun, una nave MR costruita nel 2014, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari (Eco Tankers Limited, della quale DIS detiene una partecipazione del 33%).

Nel mese di novembre 2018, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T High Enterprise e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di dicembre 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T High Pearl, una nave MR costruita nel 2009, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

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

Nel mese di febbraio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi MR di tipo "Eco" a un'importante compagnia petrolifera attraverso un contratto time charter di 1 anno ad una tariffa remunerativa.

Nel mese di marzo 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto time charter di 6 mesi con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 9 mesi con possibilità per il noleggiatore di optare per altri 6 mesi ad una tariffa superiore.

Nel mese di marzo 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato i suoi contratti time charter con un'importante compagnia petrolifera su tre navi MR. Il primo di questi contratti è stato prorogato per 28 mesi a una tariffa remunerativa con opzione per altri 8 mesi; il secondo è stato prorogato per 12 mesi a una tariffa remunerativa con opzione per altri 12 mesi; il terzo è stato prorogato per 32 mesi a una tariffa remunerativa con opzione per altri 6 mesi.

Nel mese di maggio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 di tipo "Eco" di nuova costruzione, la cui consegna era prevista nel terzo trimestre 2018, ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione attraverso un contratto time charter di 9 mesi con possibilità per il noleggiatore di optare per altri 6 mesi.

Nel mese di agosto 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi a decorrere da settembre 2018. Contestualmente d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato due delle sue navi MR alla stessa compagnia petrolifera attraverso un contratto time charter di 12 mesi, con opzione per altri 12 mesi.

Nel mese di ottobre 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto time charter di 6 mesi con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 9 mesi a decorrere da ottobre 2018 con opzione per altri 9 mesi.

Nel mese di novembre 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue nuove navi LR1 consegnate a gennaio 2019 a un'importante compagnia petrolifera attraverso un contratto time charter di 2 anni a una tariffa redditizia, con possibilità per il noleggiatore di optare per un altro anno. Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto time charter con un'agenzia commerciale di intermediazione su un'altra delle sue navi LR1 per un periodo di 6 mesi a decorrere da febbraio 2019 ad una tariffa redditizia.

Nel mese di dicembre 2018, d'Amico Tankers d.a.c.: i) ha prorogato il suo contratto time charter con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi MR per 12 mesi a decorrere da gennaio 2019; ii) ha destinato due delle sue navi MR di tipo "Eco" a noleggio a un'agenzia commerciale di intermediazione attraverso un contratto time charter di 2 anni a una tariffa redditizia, con possibilità per il noleggiatore di optare per un altro anno; iii) ha destinato una delle sue navi MR di tipo "Eco" di proprietà a un'importante compagnia petrolifera attraverso un contratto time charter quadriennale a tariffe redditizie.

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2018, la M/T Cielo di Rotterdam, una nuova nave cisterna LR1 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 al Gruppo.

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

Nel mese di luglio 2018, la M/T Cielo di Cagliari, una nuova nave cisterna LR1 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 al Gruppo.

Nel mese di agosto 2018, la M/T Cielo Rosso, una nuova nave cisterna LR1 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 al Gruppo.

Nel dicembre 2018, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud – di posticipare la consegna dell'ultima LR1 in costruzione da gennaio 2019 a settembre 2019.

- **Vendite di navi:** Nel mese di novembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un memorandum d'intesa per la vendita della M/T High Presence, una nave cisterna medium range da 48.700 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 14,14 milioni. Alla consegna della nave nel primo trimestre 2018, l'operazione ha generato una positiva disponibilità di cassa netta di circa US\$ 7,2 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 d.a.c. manterrà l'impiego commerciale delle navi avendo altresì concluso con l'acquirente un contratto time charter della durata di sei anni ad una tariffa competitiva.

Nel mese di dicembre 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 relativo *lease-back* della M/T High Freedom, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 28,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 13,4 milioni nel primo trimestre 2018, 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, essendo 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 secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

Nel mese di luglio 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T Cielo di Milano, una nave cisterna *handysize* da 40.081 Tpl (Dwt), costruita nel 2003 da Shina Shipbuilding (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 8,025 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 2,4 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave.

Nel mese di luglio 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T

High Trust, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2016 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 29,5 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 11,9 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo 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 secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

Nel mese di agosto 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Loyalty, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2015 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 28,5 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 13,3 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo 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 secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

Nel mese di novembre 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Trader, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2015 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 27,0 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 8,6 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo 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 in qualsiasi momento a partire dal secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli, con un preavviso di tre mesi.

d'Amico International Shipping:

- **Prestito degli azionisti:** DIS trae costantemente vantaggio dal solido supporto finanziario del suo azionista di maggioranza, d'Amico International S.A., che a fine 2018 aveva prestiti in essere a favore della Società pari a US\$ 31,9 milioni, di cui US\$ 30,6 milioni interamente subordinati ai diritti e agli interessi di eventuali creditori garantiti. Il 26 giugno 2018 ("Data di efficacia"), d'Amico International Shipping (il "Mutuatario") ha sottoscritto un contratto di finanziamento con il suo azionista di maggioranza, d'Amico International (il "Finanziatore"), come modificato dall'aggiunta del 14 dicembre 2018. Su richiesta del Mutuatario, il Finanziatore ha accettato di mettergli a disposizione un credito a lungo termine in dollari USA fino a US\$ 40.000.000 (il "Finanziamento"). La scadenza del Finanziamento cadrà il giorno successivo a tre (3) anni dalla Data di efficacia (la "Data di scadenza"), ferma restando la possibilità di una Data di scadenza precedente coincidente con il termine del Periodo di preavviso di rimborso. Ogni Anticipo nell'ambito del Finanziamento sarà gravato da interessi ad un tasso pari al LIBOR USD a 3 mesi più il margine applicabile convenuto al 2% annuo. Il Mutuatario ha il diritto di rimborsare anticipatamente, parzialmente o integralmente, ogni singolo anticipo o l'intero importo residuo in qualsiasi momento. In questo caso l'importo rimborsato anticipatamente sarà disponibile per anticipi futuri. Il Finanziatore può richiedere che l'importo residuo del Finanziamento gli sia integralmente o parzialmente

rimborsato in qualsiasi momento, dandone un preavviso di un anno e un giorno (il "Periodo di preavviso di rimborso"). Se contestualmente alla richiesta di un rimborso dell'intero importo residuo, il Finanziatore chiede anche l'interruzione anticipata del finanziamento, la Data di scadenza del Finanziamento sarà l'ultimo giorno del Periodo di preavviso di rimborso.

- **Risultati dei Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022:** il 2 luglio 2018 il capitale sociale di DIS è stato aumentato in seguito alla conclusione del primo periodo di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017 – 2022" (codice ISIN LU1588548724). Nel corso del primo periodo di esercizio sono stati esercitati n. 518.602 Warrant e sono state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni Warrant esercitato) n. 518.602 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,315 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 risulterà pertanto salito a US\$65.373.392 rappresentato da n. 653.733.920 azioni ordinarie prive del valore nominale.
- **Dimissioni di Marco Fiori, Amministratore delegato della Società:** il 23 ottobre 2018 Marco Fiori, Amministratore e Amministratore delegato di d'Amico International Shipping S.A., ha annunciato al Consiglio di Amministrazione la sua intenzione di dimettersi per motivi personali; le sue dimissioni assumeranno efficacia il 1° gennaio 2019.
- **Nomina di Paolo d'Amico come nuovo Amministratore delegato della Società:** L'8 novembre 2018, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha conferito tutti i poteri dell'Amministratore delegato dimissionario di DIS a Paolo d'Amico a decorrere dal 1° gennaio 2019.
- **Risultati dei Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022: il 28 dicembre 2018 il capitale sociale di DIS** è stato aumentato in seguito alla conclusione del secondo periodo addizionale di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017 – 2022" (codice ISIN LU1588548724). Nel corso del secondo periodo addizionale di esercizio sono stati esercitati n. 24.105 Warrant e sono state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni Warrant esercitato) n. 24.105 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,328 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\$ 65.375.802,50, rappresentato da n. 653.758.025 azioni ordinarie prive del valore nominale.

Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

d'Amico International Shipping:

- **Riunione del Consiglio di Amministrazione:** l'8 febbraio 2019, d'Amico International Shipping S.A. ha convocato l'assemblea straordinaria degli azionisti della Società da tenersi in data 11 marzo 2019 ("Assemblea straordinaria"). Il consiglio di amministrazione della Società (il "Consiglio di Amministrazione") ha proposto all'Assemblea straordinaria di aumentare il capitale sociale autorizzato di 750.000.000 di azioni per arrivare a 1.750.000.000 di azioni con l'intento, ferma restando l'approvazione dell'Assemblea straordinaria e nel rispetto delle condizioni di mercato, di eseguire un Aumento di capitale nelle settimane successive all'Assemblea straordinaria, nel rispetto delle seguenti condizioni:

- i) importo fino a un massimo di US\$ 60 milioni;
- ii) sconto del prezzo teorico ex diritto ("TERP") fino al 25%.

- **Assemblea straordinaria degli azionisti:** L'11 marzo 2019, l'Assemblea straordinaria di DIS ha deliberato:

I) l'approvazione della proposta di riduzione del valore contabile di ogni azione del capitale sociale emesso della Società dal suo precedente valore di US\$ 0,10 per azione all'attuale valore di US\$ 0,05 per azione senza l'annullamento di, né il rimborso su, qualsiasi azione in circolazione né compensazione di eventuali perdite, avanzata dal Consiglio di Amministrazione nella relazione esplicativa pubblicata l'8 febbraio 2019 e disponibile per gli Azionisti nella sezione Corporate Governance del sito web della Società (www.damicointernationalshipping.com);

II) la conseguente riduzione del valore del capitale sociale emesso dal suo precedente valore di US\$ 65.375.802,50 a US\$ 32.687.901,25, accantonando l'importo risultante dalla riduzione su un conto patrimoniale speciale (apport en capitaux propres non rémunéré par des titres), che fa parte dei conti sovrapprezzo azioni della Società;

III) la fissazione del valore del capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso, a un totale di US\$ 87.500.000 ripartito in 1.750.000.000 azioni senza valore nominale, approvando le relative modifiche proposte allo statuto di DIS, e

IV) rinnovo, con effetto immediato e per un periodo di cinque anni da oggi, l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione per aumentare il capitale in una o più tranches 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 18 marzo 2019 DIS ha annunciato che durante tale periodo di esercizio straordinario non è stato esercitato nessun *Warrant*. Di conseguenza il capitale di DIS è rimasto invariato a USD 32.687.901,25, ripartito in 653.758.025 azioni senza valore nominale.

d'Amico Tankers d.a.c.:

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2019, la M/T Cielo di Houston, una nuova nave cisterna LR1 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 al Gruppo.
- **Prima operazione di leasing operativo giapponese:** nel mese di gennaio 2019, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un memorandum d'intesa e un contratto di noleggio a

scafo nudo per la vendita e relativo lease-back della M/T Cielo di Houston, una nave cisterna LR1 da 75.000 Tpl (Dwt), costruita da Hyundai Mipo (Corea del Sud) presso il proprio cantiere vietnamita Vinashin, e consegnata nel gennaio 2019. La nave è stata venduta per un corrispettivo di US\$ 38,6 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers d.a.c. di generare una liquidità di circa US\$ 10,2 milioni, al netto delle commissioni e degli oneri aggiuntivi relativi al finanziamento della nave precedentemente esistente. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers ha mantenuto il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto di 10,2 anni di noleggio a scafo nudo. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della nave, dopo circa 5 anni e dopo circa 7 anni dal periodo di noleggio a condizioni finanziarie favorevoli.

- **Flotta in "noleggio passivo" e in "gestione commerciale":** nel mese di gennaio 2019 è scaduto il contratto time charter sulla M/T Freja Hafnia, una nave MR costruita nel 2006, e d'Amico agisce ora in qualità di gestore commerciale della nave, guadagnando una commissione del 2% sui suoi ricavi lordi. Nello stesso mese, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T High Beam e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Tra febbraio e marzo 2019, si sono conclusi i contratti di gestione sulla M/T High Current, sulla M/T High Force e sulla M/T High Glow e le navi sono state riconsegnate ai proprietari.

- **Vendita di navi:** Nel mese di febbraio 2019, DIS ha annunciato che DM Shipping d.a.c., una joint venture con il Gruppo Mitsubishi in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 51%, ha sottoscritto un memorandum d'intesa per la vendita della M/T High Strength, una nave cisterna MR da 46.800 Tpl (Dwt), costruita nel 2009 da Nakai Zosen Corporation (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 16,4 milioni. La nave porterà avanti il proprio contratto di time charter attuale con d'Amico Tankers d.a.c. fino a ottobre 2019. L'operazione permette a DM Shipping di generare una liquidità di circa US\$ 12,3 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave.

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

	Al 31 Dicembre 2018				Al 20 marzo 2019 NON REVISIONATO			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	4,0	13,0	7,0	24,0	4,0	13,0	7,0	24,0
Noleggio a scafo nudo*	0,0	7,0	0,0	7,0	1,0	7,0	0,0	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	15,5	0,0	15,5	0,0	15,5	0,0	15,5
Nolo a breve termine	0,0	2,0	1,0	3,0	0,0	1,0	1,0	2,0
Totale	4,0	37,5	8,0	49,5	5,0	36,5	8,0	49,5
Contratto commerciale ¹⁶	0,0	4,0	0,0	4,0	0,0	2,0	0,0	2,0

* con obbligo di acquisto

¹⁶ Nel mese di agosto 2018, i contratti di noleggio sulle navi M/T High Beam, M/T High Current, M/T High Glow, M/T High Enterprise e M/T High Force, tutti in scadenza tra agosto e ottobre 2018, sono stati prorogati per altri 1-3 viaggi spot. La tariffa di noleggio, originariamente fissa, è stata modificata in una "tariffa variabile" in base ai ricavi sul mercato spot di ognuna delle navi. d'Amico sta quindi di fatto agendo in qualità di gestore commerciale di tali navi, guadagnando una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.

Evoluzione prevedibile della gestione

Secondo l'ultimo World Economic Outlook ("WEO") del Fondo monetario internazionale (FMI) del gennaio 2019, l'espansione globale ha registrato un indebolimento, dovuto in particolare al rallentamento di alcuni paesi europei e asiatici. Ciò nonostante, per il 2018 si stima una crescita globale positiva del 3,7%, in linea con la precedente previsione dell'ottobre 2018. Secondo le previsioni, l'economia globale dovrebbe crescere del 3,5% nel 2019 e del 3,6% nel 2020, rispettivamente 0,2 e 0,1 punti percentuali al di sotto delle proiezioni di ottobre. Le previsioni di crescita globale per il 2019 e il 2020 erano già state riviste al ribasso nell'ultimo WEO, in parte a causa degli effetti negativi degli aumenti dei dazi applicati dagli Stati Uniti e dalla Cina a inizio anno. L'ulteriore revisione al ribasso rispetto a ottobre rispecchia parzialmente il perdurare del minor slancio nella seconda metà del 2018 – anche in Germania, in seguito all'introduzione di nuovi *standard* sulle emissioni delle auto, e in Italia, dove i timori legati ai titoli sovrani e i rischi finanziari hanno pesato sulla domanda interna – ma anche un indebolimento del *sentiment* dei mercati finanziari.

L'ultima stima dell'Agenzia internazionale dell'energia (AIE) riguardante la crescita della domanda di greggio nel 2018 rimane invariata. Secondo le stime la crescita è stata solida nel quarto trimestre 2018, attestandosi a 1,4 milioni di barili al giorno su base annua, e di 1,3 milioni di barili al giorno per l'intero 2018; la Cina (0,44 milioni di barili al giorno), l'India (0,21 milioni di barili al giorno) e gli Stati Uniti (0,54 milioni di barili al giorno) hanno contribuito al totale con 1,19 milioni di barili al giorno. Per il 2019 si prevede una crescita della domanda di 1,4 milioni di barili al giorno, che rimane pertanto invariata rispetto all'ultima relazione. Tale proiezione è supportata dai minori costi e dall'avvio di progetti petrolchimici in Cina e negli Stati Uniti. Il rallentamento della crescita economica, tuttavia, limiterà qualsiasi rialzo.

I livelli delle tariffe nel primo trimestre 2019 hanno subito una correzione rispetto al miglioramento del quarto trimestre 2018, principalmente a causa del calo delle importazioni in Africa Occidentale e delle esportazioni dagli Stati Uniti. Su base mensile, le esportazioni dagli Stati Uniti sono scese di 1 milione di barili al giorno a metà febbraio. Diverse superpetroliere e Suezmax di nuova costruzione sono state destinate ai distillati dall'Asia all'emisfero occidentale, riducendo le opportunità di arbitraggio per le navi cisterna. Secondo Clarksons, nel settore delle navi cisterna si prevede un miglioramento della crescita della domanda di Tpl (Dwt) al 3,0 3,5% nel 2019, sostenuto dal ritorno di alcune opportunità di arbitraggio in Asia e dal possibile accumulo di rimanenze.

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

Domanda di navi cisterna

- L'AIE ha mantenuto la sua previsione di crescita della domanda petrolifera a 1,4 milioni di barili al giorno, Tale proiezione è supportata dai minori costi e dall'avvio di progetti petrolchimici in Cina e negli Stati Uniti. Il rallentamento della crescita economica, tuttavia, limiterà qualsiasi rialzo;
- Secondo Clarksons, nel settore delle navi cisterna si prevede un miglioramento della crescita della domanda di Tpl (Dwt) al 3,5% nel 2019, sostenuto dal ritorno di alcune opportunità di arbitraggio in Asia e dal possibile accumulo di rimanenze;
- Secondo quanto riportato nel report AIE del gennaio 2019, le raffinerie globali aggiungeranno 2,6 milioni di barili al giorno di capacità di lavorazione primaria nel 2019. Si tratta del maggior incremento annuale mai registrato dall'agenzia, sebbene parte della capacità potrebbe non avviare le attività commerciali prima del 2020;

- La Cina apporterà circa 1,4 milioni di barili al giorno della nuova capacità del 2019, con un aumento della produzione prevista di 450.000 barili al giorno rispetto a 600.000 dell'anno scorso. La Cina e il Medio Oriente rimangono le principali fonti di attività di raffinazione incrementale;
- Visti questi significativi incrementi della capacità di raffinazione progettati per il prossimo anno in Medio Oriente, le spedizioni di raffinati dalla regione dovrebbero continuare a crescere stabilmente del 10% su base annua (Clarksons);
- Le esportazioni di raffinati asiatici, deboli nel 2018, dovrebbero segnare un positivo aumento del 4% nel 2019 (Clarksons), con la previsione di un aumento delle spedizioni da un ampio ventaglio di paesi della regione;
- L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha sancito che dal 2020 le navi dovranno utilizzare combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% al di fuori delle Aree di controllo delle emissioni, in calo rispetto all'attuale limite di 3,5%. Tale modifica normativa comporterà probabilmente un'impennata della domanda di gasolio e di distillati a bassissimo contenuto di zolfo. Si prevede che influisca sui modelli commerciali dei raffinati, sulla produzione delle raffinerie a livello regionale, sui modelli di stoccaggio e sulla produttività delle navi, sebbene permanga l'incertezza in merito alla portata dell'impatto potenziale.



Offerta di navi cisterna

- Alla fine dello scorso anno, secondo Clarksons nel 2018 era prevista la consegna di 74 MR. Tuttavia, le consegne effettive di MR hanno riguardato solo 56 navi.
- Secondo Clarksons nel 2018 era programmata la consegna di 16 LR1, mentre le consegne effettive hanno riguardato 13 navi.
- Nel 2018, 46 navi MR e 7 LR1 sono state vendute per la demolizione, generando un aumento annuale della flotta in questi due segmenti solo dello 0,8% e dell'1,7%, rispettivamente.
- Circa il 5% della flotta di MR e LR1 attualmente navigante (in Tpl (Dwt)) ha età superiore a vent'anni.
- I cantieri stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti stanno causando una riduzione della loro capacità globale.
- Le demolizioni, insieme a un registro delle commesse sottotono e alle limitate commesse per navi di nuova costruzione, dovrebbero risultare uno scarso aumento della flotta nei prossimi due anni.
- L'obbligo sancito dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) che prescrive per le navi, a partire dal 2020, l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5%, potrebbe causare il ritiro dal commercio di navi meno nuove ed efficienti, man mano che queste diverranno meno competitive essendo obbligate a bruciare combustibili a basso contenuto di zolfo più costosi.
- La conformità alle normative IMO 2020 potrebbe essere ottenuta anche attraverso l'installazione di depuratori a bordo; le attività di bacino richieste per tali installazioni, ove possibile, coincideranno con manutenzioni speciali, ma comporterebbero periodi di *off-hire* più lunghi e ridurrebbero l'offerta di navi.
- I ritardi nei porti e l'aumento della lunghezza dei viaggi, visto il numero crescente di merci esportate dal Medio Oriente, potrebbero ridurre la pronta offerta di tonnellaggio.

20 marzo 2019

Per il Consiglio di Amministrazione



Paolo d'Amico,
Presidente e Amministratore Delegato



Antonio Carlos Balestra di Mottola,
Direttore Finanziario

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

Al 31 Dicembre 2018

Conto economico complessivo

US\$	Nota	2018	2017
Ricavi	(3)	82.500	252.000
Svalutazione delle partecipazioni	(4)	(1.314.585)	-
Costi generali e amministrativi	(5)	(3.180.110)	(3.130.645)
Risultato operativo lordo		(4.412.195)	(2.878.645)
Ammortamenti	(8)	(4.663)	(3.882)
Risultato operativo		(4.416.858)	(2.882.527)
Proventi finanziari	(6)	5.780.315	2.431.298
Oneri finanziari	(6)	(885.898)	(424.746)
Utile / (perdita) ante imposte		477.559	(875.975)
Imposte	(7)	(596.040)	(325.695)
Utile / (perdita) netto		(118.481)	(1.201.670)
Utile/(Perdita) complessivo del periodo		(118.481)	(1.201.670)

La perdita netta è interamente attribuibile agli azionisti della Società

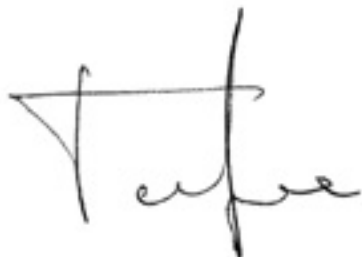
Le note riportate alle pagine da 134 a 150 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.



Situazione patrimoniale-finanziaria

US\$	Nota	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Attività non correnti			
Immobilizzazioni materiali	(8)	5.030	9.693
Immobilizzazioni finanziarie	(9)	321.873.528	238.188.013
Crediti finanziari non correnti	(10)	30.000.000	119.000.000
Totale attività non correnti		351.878.558	357.197.706
Attività correnti			
Crediti a breve e altre attività correnti	(11)	66.430	137.914
Crediti finanziari correnti	(10)(17)	44.768.522	6.138.447
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(12)	270.985	1.295.509
Totale attività correnti		45.105.937	7.571.870
Totale attività		396.984.495	364.769.576
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(13)	65.375.803	65.321.532
Utili portati a nuovo	(13)	(9.960.787)	(9.842.306)
Altre riserve	(13)	302.290.415	302.004.965
Patrimonio netto totale		357.705.431	357.484.191
Passività non correnti			
Finanziamenti degli azionisti	(15)	30.600.000	-
Passività correnti			
Banche e altri finanziatori	(14)	5.880.789	6.027.420
Finanziamenti degli azionisti	(15)(18)	1.280.200	-
Debiti a breve e altre passività correnti	(16)	1.518.075	1.257.965
Totale passività correnti		8.679.064	7.285.385
Totale passività e patrimonio netto		396.984.495	364.769.576

Le note riportate alle pagine da 134 a 150 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.



Paolo d'Amico,
Presidente e Amministratore Delegato



Antonio Carlos Balestra di Mottola,
Direttore Finanziario

Rendiconto finanziario

US\$	2018	2017
Utile / (Perdita) del periodo	(118.481)	(1.201.670)
Dividendi	(82.500)	(252.000)
Svalutazione delle partecipazioni	1.314.486	-
Ammortamenti	4.663	3.882
Imposte correnti	596.040	325.695
Oneri (proventi) finanziari	(4.545.803)	(2.006.552)
Altre variazioni del patrimonio netto / Piano di stock option	182.726	274.676
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	(2.648.869)	(2.855.969)
Variazioni dei crediti a breve	71.483	(254.230)
Variazioni dei debiti a breve	17.226	548.828
Imposte pagate	(537.779)	(393.434)
Flussi di cassa netti da attività operative	(3.097.939)	(2.954.805)
Acquisto di immobilizzazioni	-	(11.712)
Rimborso di finanziamenti a controllate - d'Amico Tankers d.a.c.	1.980.551	(62.481.117)
Proventi da investimenti - Dividendi	82.500	252.000
Flussi di cassa netti da attività di investimento	2.063.051	(62.240.829)
Aumento di capitale	156.995	66.163.724
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	156.995	66.163.724
Variazioni della liquidità	877.893	968.094
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	(4 731 911)	(5 700 005)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	(5.609.804)	(4.731.911)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	270.985	1.295.509
Scoperti di conto a fine periodo	(5.880.789)	(6.027.420)

Le note riportate alle pagine da 134 a 150 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2018	65.321.532	(9.842.306)	302.004.965	357.484.191
Aumento di capitale	54.271	-	145.169	199.440
Costo dell'emissione	-	-	(42.445)	(42.445)
Costo diritti d'opzione	-	-	182.726	182.726
Utile (perdita) complessivo	-	(118.481)	-	(118.481)
Saldo al 31 dicembre 2018	65.375.803	(9.960.787)	302.290.415	357.705.431

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2017	42.851.036	(8.640.636)	258.036.628	292.247.028
Aumento di capitale	22.470.496	-	44.826.758	67.297.254
Costo dell'emissione	-	-	(1.133.526)	(1.133.526)
Costo diritti d'opzione	-	-	275.105	275.105
Utile (perdita) complessivo	-	(1.201.670)	-	(1.201.670)
Saldo al 31 dicembre 2017	65.321.532	(9.842.306)	302.004.965	357.484.191

Le note riportate alle pagine da 134 a 150 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Note

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

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

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

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

1. PRINCIPI CONTABILI

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

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

Riconoscimento dei ricavi

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

Costi generali e amministrativi

Administrative expenses, which comprise administrative staff costs, *management* costs, office expenses and other expenses relating to administration, are expensed as incurred.

Piani di incentivazione azionaria (pagamenti basati su azioni)

Il Gruppo fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza attraverso un piano di incentivazione azionaria (piano di *stock option*); le informazioni riguardanti tale piano sono riportate nella nota 5. In conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni, tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

Il *fair value* è valutato applicando il modello di determinazione del prezzo Black Scholes, conformemente alle linee guida dell'IFRS e alla prassi di mercato. I valori utilizzati nel modello si fondano sulle migliori stime della dirigenza, che comprendono le condizioni di *performance* di mercato e non. L'onere retributivo, corrispondente al *fair value* delle opzioni alla data di conferimento, è rilevato a conto economico a quote costanti durante il periodo che intercorre tra la data di conferimento e la data di maturazione, iscrivendo il credito a contropartita direttamente nel patrimonio netto. Al termine di ogni periodo l'entità rivede le stime riguardanti il numero di opzioni delle quali si prevede la maturazione in base alle condizioni effettive di servizio.

Proventi e oneri finanziari

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

Imposte

Le imposte correnti vengono calcolate sul reddito imponibile d'esercizio applicando le aliquote fiscali locale in vigore alla data di bilancio. L'utile imponibile non coincide con l'utile evidenziato a conto economico, poiché non include le voci di ricavo o di spesa che sono imponibili o deducibili in altri esercizi, ed esclude altresì le voci esenti o indeducibili.

Le imposte correnti includono inoltre un'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) dello 0,5% sul patrimonio imponibile della società; il *valore unitario* della società è definito al 1° gennaio di ogni anno.

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

Operazioni in valuta

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

Immobilizzazioni materiali

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

Attività e passività finanziarie

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

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

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

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

Attività finanziarie non correnti (partecipazioni in imprese controllate)

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

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

Crediti

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

Le svalutazioni dei crediti attese sono calcolate e si basano sulla valutazione delle svalutazioni del credito previste lungo la sua durata, adottando l'approccio semplificato, e determinate alla rilevazione iniziale e successivamente rettificato per eventuali variazioni delle aspettative. Dal 1° gennaio 2018, ai sensi dell'IFRS 9 la perdita durevole di valore (*impairment*) è valutata in riferimento alle svalutazioni dei crediti attese associate ai suoi crediti commerciali contabilizzati al costo ammortizzato e al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. La Società applica l'approccio semplificato consentito dall'IFRS 9, che richiede la rilevazione delle svalutazioni dei crediti previste lungo

la sua durata a partire dalla rilevazione iniziale dei crediti, tuttavia la metodologia di svalutazione applicata dipende dal fatto che si sia verificato o meno un significativo incremento del rischio di credito. Nella valutazione del rischio di credito e delle perdite attese, la dirigenza considera un rischio di *default* e la sua probabilità per ogni finestra di pagamento fissata. La valutazione continuativa dell'incremento del rischio avviene comparando la probabilità di inadempimento al momento della valutazione con quella al momento dell'ultima stima. La Dirigenza prende in considerazione una presunzione confutabile sulla scadenza dei crediti, dove ogni classe di giorni rappresenta un indicatore di incremento del (tasso di) rischio di *default* utilizzato dal gruppo.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Banche e altri finanziatori

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

Debiti

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

Fondi rischi e oneri

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

Azioni proprie

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

Dividendi

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

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

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

Valutazione del fair value

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

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

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

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

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

Accantonamenti per debiti d'imposta

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

Nuovi principi contabili

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2018

I seguenti principi e modifiche sono entrati in vigore per i periodi contabili annui a decorrere dal 1° gennaio 2018:

IFRS 9 – Strumenti finanziari;

Classificazione e valutazione delle operazioni di pagamento basate su azioni – modifiche all'IFRS 2;

Ciclo annuale di miglioramenti 2014-2016.

Impatto sul bilancio

Di seguito è spiegato l'impatto dell'adozione dell'IFRS 9, Strumenti finanziari sul bilancio della Società.

L'IFRS 9 sostituisce lo IAS 39 e riguarda la rilevazione, la valutazione e l'eliminazione di attività e passività finanziarie, la svalutazione (*impairment*) di attività finanziarie e la contabilizzazione degli strumenti di copertura.

Modifiche all'IFRS 7 "Strumenti finanziari: informazioni integrative": essendo applicabili alle entità che applicano l'IFRS 9, sono stati adottate per il 2018 ma non applicate ai dati comparativi del 2017.

Le modifiche e i chiarimenti allo IAS 1 sorti in virtù del nuovo principio, che richiede l'esposizione separata di alcune voci, sono stati adottati ove pertinente e rilevante per il Gruppo.

Il Gruppo ha preso in considerazione le sue attività finanziarie valutate al costo ammortizzato o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo; dalle modifiche alla classificazione dovute all'IFRS 9 non è sorta alcuna rettifica rilevante.

I principi di esclusione previsti dallo IAS 39 "Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione" sono stati trasferiti nell'IFRS 9 senza alcun impatto sulle attività nette del Gruppo.

Le attività finanziarie del Gruppo consistono principalmente in crediti commerciali senza un elemento finanziario significativo, e il Gruppo ha applicato un modello di *impairment* basato sulle perdite previste per l'intera durata di tali strumenti (si veda il principio contabile "Crediti").

Oltre alle disponibilità liquide e mezzi equivalenti, l'ulteriore attività finanziaria rilevante della Società non valutata al *fair value* è il finanziamento concesso a d'Amico Tankers d.a.c. Secondo l'IFRS 9, quest'attività è valutata alla fine di ogni periodo per verificare se il relativo rischio di credito sia aumentato in misura significativa rispetto alla rilevazione iniziale. In caso affermativo, viene accantonato un fondo per le svalutazioni del credito previste lungo la sua durata. Qualora il rischio non sia aumentato, vengono rilevate solo le svalutazioni del credito previste sugli inadempimenti entro 12 mesi dalla fine del periodo. Finora non si è verificato alcun aumento significativo del rischio di credito su questa attività e non si prevedono svalutazioni future del credito.

Le altre attività finanziarie della Società consistono principalmente in crediti commerciali senza un elemento significativo di finanziamento, ed è stato pertanto applicato un modello di *impairment* basato sulle perdite previste per l'intera durata di tali strumenti. Nel 2018 non viene rilevato alcun fondo su tale base.

La modifica dell'IFRS 2 non ha alcun impatto sulla società nel periodo in esame.

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

d'Amico International Shipping gestisce il proprio capitale in modo da preservare la continuità aziendale, massimizzando al contempo il ritorno per gli azionisti.

Il capitale della Società è stato costituito a inizio 2007 nell'ambito del processo di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping come società e il settore in cui operano le sue controllate. Il capitale della Società è stato successivamente aumentato nel 2012, 2014, 2015, 2016, 2017 e 2018 coerentemente con la strategia di sostenere il percorso di crescita costante ed espansione delle sue società operative nei rispettivi mercati tradizionali e di favorire la flessibilità finanziaria. Il capitale comprende il capitale emesso e interamente versato, le riserve e gli utili portati a nuovo, come descritto nella nota 13.

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione della Società, ai cambiamenti delle condizioni economiche generali e del rischio che caratterizza il settore delle partecipazioni. La Società effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base dell'*asset cover ratio* del Gruppo DIS, corrispondente al rapporto tra l'utilizzo delle linee di credito del Gruppo e il *fair value* delle navi di proprietà del Gruppo.

3. RICAVI

US\$	2018	2017
Ricavi	82.500	252.000

Nel 2018 è stato ricevuto un dividendo da Eco Tankers Limited pari a US\$ 82,5 migliaia, mentre nel 2017 erano stati ricevuti due dividendi: US\$ 0,1 milione dall'importante controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. e US\$ 0,1 milioni da Eco Tankers Limited.

4. SVALUTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI

US\$	2018	2017
Svalutazione delle partecipazioni	(1.314.585)	-

All'inizio di dicembre 2018 una valutazione del valore attuale netto di Glenda International Shipping d.a.c. (GIS) ha rilevato una svalutazione di US\$ 1,3 milioni da contabilizzare a fronte della partecipazione, con una riduzione a un valore di US\$ 55,0 milioni. Non è stata registrata alcuna svalutazione delle partecipazioni nel 2017 (si veda la nota 9).

5. COSTI GENERALI E AMMINISTRATIVI

US\$	2018	2017
Costo del personale	(405.720)	(463.391)
Altri costi di gestione	(2.774.390)	(2.667.254)
Totale costi generali e amministrativi	(3.180.110)	(3.130.645)

Dipendenti

La Società impiega un *manager* e un dipendente amministrativo (2017: nessuna variazione). I costi totali per stipendi e salari ammontavano a US\$ 405.724 (2017: US\$ 463.391).

Gli emolumenti sono stati corrisposti agli amministratori della Società per i servizi resi alla Società stessa e per la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione. L'importo complessivo corrisposto è pari a € 780.000, di cui € 624.000 per parcelle al netto della ritenuta d'acconto del 20% (2017: totale € 780.000 e ritenuta d'acconto del 20%).

Il 3 marzo 2016, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, con il previo parere favorevole del Comitato Nomine e Remunerazione, la proposta di sottoporre all'assemblea annuale degli azionisti l'adozione, ai sensi dell'art. 114-bis del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e successive modifiche e integrazioni ("TUF"), del piano di incentivazione chiamato "Piano di *stock option* DIS 2016/2019" o "il Piano". L'assemblea annuale degli azionisti, tenutasi il 20 aprile 2016, ha approvato l'adozione del Piano e delegato al Consiglio di Amministrazione la definizione dei termini, delle condizioni e delle procedure per la sua attuazione.

I termini, le condizioni e le procedure per l'attuazione del Piano sono definite in un Regolamento approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 4 maggio 2016; il Piano è liberamente consultabile presso la sede legale della Società.

Il Piano prevede che ai partecipanti siano conferite opzioni che maturano solo in caso di raggiungimento di specifici *standard* di prestazione. La partecipazione al piano è a discrezione del consiglio e nessuno ha il diritto contrattuale di parteciparvi o di ricevere alcun beneficio garantito. L'ammontare delle opzioni che matureranno dipenderà dalle condizioni di servizio e di *performance* previste nel Piano nel corso di un periodo di tre anni, poiché i partecipanti devono essere ancora impiegati presso la Società alla scadenza del Piano. Le opzioni sono conferite a titolo gratuito e non sono dotate di diritto al dividendo o diritti di voto. Nel momento in cui è esercitabile, ogni opzione è convertibile in un'azione ordinaria al prezzo di esercizio precedentemente concordato. Il Consiglio ha facoltà, a propria discrezione, di regolare in contanti le richieste di conversione.

Di seguito è riportato un riepilogo delle opzioni conferite nell'ambito del Piano:

	Prezzo medio per opzione su azioni	Numero di opzioni
Al 1° gennaio 2018	€ 0,0852	7.830.000
Conferite durante il periodo	-	-
Esercite durante il periodo	-	-
Decadute durante il periodo	-	2.100.000
Al 31 dicembre	€ 0,0852	5.730.000

Nessuna opzione è scaduta durante i periodi trattati nel precedente prospetto. Le opzioni su azioni al termine del periodo hanno le date di scadenza e i prezzi di esercizio riportati di seguito:

Data di conferimento	Data di scadenza	Prezzo di esercizio	Opzioni su azioni, 31 dicembre 2018
31 maggio 2016	31 maggio 2019	€ 0,454823	5.730.000

Il *fair value* delle opzioni alla data di conferimento è determinato utilizzando il modello Black Scholes tenendo conto delle seguenti ipotesi:

Corso azionario al 1° giugno 2016	€ 0.4479	
Volatilità prevista	34,5%	media degli ultimi 3 anni
Rendimento in termini di dividendi previsto	3,12%	Rendimento in termini di dividendi medio dal 2007 utilizzando la capitalizzazione di mercato al termine di ogni anno
Tasso di interesse esente da rischio	(0,396)%	Rendimento dei titoli di Stato lussemburghesi a 4 anni in euro

Analisi di sensibilità

Il modello di valutazione è particolarmente sensibile al rendimento in termini di dividendi e alla volatilità del corso azionario. A parità di condizioni:

€UR	Volatilità del corso azionario		Rendimento in termini di dividendi	
	+10% Incremento	-10% Decremento	+10% Incremento	-10% Decremento
Costo diritti d'opzione	€ 0,0959	€ 0,0743	€ 0,0825	€ 0,0879

Il costo relativo al Piano nel 2018 è stato pari a US\$ 183 migliaia (2017: US\$ 275 migliaia).

Altri costi di gestione

L'importo di US\$ 1.358.471 nel 2018 include onorari professionali e spese di consulenza sostenuti dalla Società nel corso dell'esercizio dovuti al fatto di essere una società quotata (2017: US\$ 1.576.183), di cui emolumenti maturati nei confronti del *réviseur d'entreprises agréé* /società di revisione per la revisione del bilancio 2018 pari a € 8 migliaia, corrispondenti a US\$ 9,6 migliaia.

6. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

US\$	2018	2017
Proventi finanziari	5.780.315	2.431.298
Oneri finanziari	(885.898)	(424.746)
Proventi finanziari netti	4.894.417	2.006.552

I proventi finanziari del 2018 includono interessi attivi sul finanziamento concesso alla controllata d'Amico Tankers d.a.c. per US\$ 5.684.784 (2017: US\$ 2.338.686) e differenze di cambio commerciali per US\$ 95.531 (2017: US\$ 92.612). Gli oneri finanziari nel 2018 sono costituiti da interessi passivi dovuti all'azionista d'Amico International, sul finanziamento a breve e a lungo termine (si vedano ulteriori informazioni nella nota 15)) per US\$ 605.744 (2017: US\$ 158,947947), interessi passivi dovuti sullo scoperto di conto per US\$ 238.649(2017: US\$ 236.291291) e US\$ 15.398 di commissioni finanziarie (2017: US\$ 24.648).

7. IMPOSTE

US\$	2018	2017
Imposte	(596.040)	(325.695)

Le imposte per il 2018 rappresentano l'accantonamento dell'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) per US\$ 596.040 (2017: US\$ 325.695).

A fine 2018 d'Amico International Shipping S.A. aveva perdite fiscali complessive da portare a nuovo pari a circa € 57,4 milioni (US\$ 65,8 milioni).

Non sono state contabilizzate attività fiscali differite perché la dirigenza non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate.

8. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali rappresentano principalmente attrezzature informatiche per la sede del Lussemburgo; sono ammortizzate al tasso trimestrale dell'8,33% nel corso della loro vita utile.

US\$	2018	2017
Al 1° gennaio		
Costo	32.553	20.841
Incrementi	-	11.712
Al 31 dicembre	32.553	32.553
Ammortamenti		
Al 1° gennaio	22.860	18.978
Onere per il periodo	4.663	3.882
Al 31 dicembre	27.523	22.860
Valore contabile netto		
Al 31 dicembre	5.030	9.693

9. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Partecipazioni in società controllate

Società	Paese	Proprietà	Valuta	Valore di bilancio al 31 dicembre 2017	Incrementi (decrementi)	Valore di bilancio al 31 dicembre 2018
d'Amico Tankers d.a.c.	IRL	100%	USD	178.921.920	140.000.000	318.921.920
Glenda International Shipping d.a.c.	IRL	50%	USD	56.314.485	(56.314.485)	-
Eco Tankers Limited	Malta	33%	USD	2.951.608	-	2.951.608
			USD	238.188.013	83.685.515	321.873.528

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL) è la principale controllata operativa del Gruppo d'Amico International Shipping; alla luce di una ristrutturazione condotta all'interno del Gruppo nell'esercizio 2018, la partecipazione è aumentata di US\$ 140.000.000 tramite la conversione del credito finanziario concessole. Il risultato di DTL al 31 dicembre 2018 è una perdita di US\$ 56,4 milioni e un patrimonio netto di US\$ 283,1 milioni. A fine esercizio, la dirigenza ritiene che non occorra contabilizzare alcuna svalutazione dell'investimento.

Nel mese di dicembre la partecipazione detenuta in GLENDA International Shipping d.a.c. (GIS, il veicolo per l'operazione congiunta con il Gruppo Glencore, uno dei maggiori fornitori a livello mondiale di materie prime per uso industriale) è stata svalutata di US\$ 1,3 milioni, in seguito a una valutazione al valore attuale netto dell'investimento; GIS è stata successivamente trasferita a d'Amico Tankers d.a.c. a fronte di un credito, per un valore contabile di US\$ 55.000.000 (si veda anche la nota 4).

Eco Tankers Limited (ETL) è una collegata detenuta congiuntamente con il fondo di investimento nel settore della navigazione Venice Shipping & Logistics. Il risultato di Eco Tankers Limited al 31 dicembre 2018 è di US\$ 258 e il patrimonio netto è pari a US\$ 9,7 migliaia. A fine esercizio, la dirigenza ritiene che non occorra contabilizzare alcuna svalutazione dell'investimento.

Partecipazioni detenute tramite d'Amico Tankers d.a.c.:

Società	Partecipazione effettiva	Paese	Attività
High Pool Tankers Limited	100%	Irlanda	Società consortile
Glenda International Management Limited	100%	Irlanda	Società consortile
Glenda International Shipping d.a.c.	50%	Irlanda	Shipping
DM Shipping d.a.c.	51%	Irlanda	Shipping
d'Amico Tankers Monaco S.A.M.	100%	Monaco	Servizi
d'Amico Tankers UK Limited	100%	Regno Unito	Servizi

10. CREDITI FINANZIARI

US\$	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Crediti finanziari non correnti	30.000.000	119.000.000
Crediti finanziari correnti	44.768.522	6.138.447
Totale	74.768.522	125.138.447

Il saldo totale a fine esercizio rappresenta il finanziamento alla controllata d'Amico Tankers d.a.c.; nel 2017 una parte del finanziamento alla controllata è stato concesso come credito *revolving* a termine per finalità societarie di medio periodo, a un tasso di interesse pari al LIBOR USD a 3 mesi più un margine, mentre l'attuale finanziamento genera interessi al LIBOR USD a 1 mese più un margine; i margini sono in linea con le condizioni di mercato; il LIBOR USD a 1 mese nel 2018 è oscillato tra 1,56% e -2,38%.

11. CREDITI A BREVE E ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Crediti a breve e altre attività correnti	66.430	137.914

Nel 2018 e nel 2017 il saldo si compone solo di ratei attivi e crediti diversi della Società.

12. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	270.985	1.295.509
Scoperti di conto corrente	(5.880.789)	(6.027.420)
Totale disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(5.609.804)	(4.731.911)

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentati dal denaro detenuto in conti correnti bancari e gli scoperti di conto descritti nella nota 14.

13. CAPITALE E RISERVE

Capitale sottoscritto

Al 31 dicembre 2018 l'attuale capitale sottoscritto e integralmente versato di d'Amico International Shipping pari a US\$ 65.375.802,50 (equivalente a € 57.099.225,91 al tasso di cambio di fine esercizio) è ripartito in 653.758.025 azioni senza valore nominale.

Al 2 luglio e al 28 dicembre 2018, il capitale sociale della Società è stato aumentato in totale di n. 542.707 azioni equivalenti a US\$ 54.270,70, per via dell'esercizio di un numero equivalente di *warrant* (si vedano i Termini e Condizioni previsti per l'esercizio dei *Warrant*), rispettivamente al prezzo di € 0,315 e € 0,328 ciascuno, per un importo totale – compreso il sovrapprezzo azioni – di US\$ 199.439,81.

Utili portati a nuovo

Questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e dei precedenti esercizi, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi distribuiti.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US\$	Al 31 Dicembre 2017	Variazioni nel 2018	Al 31 Dicembre 2018
Riserva sovrapprezzo azioni	316.594.037	102.724	316.696.761
Azioni proprie	(18.121.626)	-	(18.121.626)
Riserva sovrapprezzo azioni	424.258	182.726	606.984
Riserva legale	3.108.296	-	3.108.296
Totale	302.004.965	285.450	302.290.415

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita nel corso degli anni a causa dell'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale nel maggio 2007 e per via degli ulteriori aumenti di capitale effettuati nel periodo tra dicembre 2012 e dicembre 2018. Alcuni costi e oneri legati al processo di quotazione e agli aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati compensati a fronte di tale riserva. Come previsto per legge, è una riserva distribuibile.

Azioni proprie

Le azioni proprie a fine 2018 consistono in 7.760.027 di azioni ordinarie (2018: 7.760.027) per un importo di US\$ 18,1 milioni (2017: US\$ 18,1 milioni), equivalenti all'1,2% del capitale sociale circolante alla data di bilancio (2017: 1,3%). Tali azioni sono state acquistate in seguito al programma di riacquisto azioni proprie autorizzato.

Riserva sovrapprezzo azioni

Questa riserva è stata creata in relazione al Piano di *stock option*; si veda la nota 5.

Riserva legale

È un requisito di legge previsto in Lussemburgo ed è stata costituita tramite l'allocatione del 5% dell'utile netto annuo, fino a che la riserva raggiunge il 10% del capitale sociale sottoscritto. Tale riserva non è distribuibile.

14. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

US\$	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Banche e altri finanziatori	5.880.789	6.027.420

L'importo residuo pari a US\$ 5,9 milioni al 31 dicembre 2018 si riferisce a scoperti di conto per finalità aziendali generali (Cassa Lombarda: € 1,1 milioni, Unicredit US\$ 4,8 milioni), negoziati a un tasso di interesse medio del 4,2%.

15. FINANZIAMENTI DEGLI AZIONISTI

US\$	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Finanziamento a lungo termine	30.600.000	-
Finanziamento a breve termine	1.280.200	-
d'Amico International S.A.	31.880.200	-

Al 31 dicembre 2018, il saldo non corrente rappresenta il credito *revolving* a termine in dollari USA per finalità aziendali fino a US\$ 40,0 milioni erogato dal principale azionista ad un tasso di interesse pari al LIBOR USD a 3 mesi più un margine del 2,0%. Il credito ha scadenza a tre anni dalla data di efficacia. Il mutuatario ha il diritto di rimborsare anticipatamente, parzialmente o integralmente, l'importo residuo in qualsiasi momento, mentre il mutuante può richiedere il rimborso parziale o totale in qualsiasi momento dandone un preavviso di un anno e un giorno; l'importo è interamente subordinato ai diritti e agli interessi di eventuali creditori garantiti ai sensi di eventuali documenti finanziari del mutuatario.

Il saldo attuale rappresenta un finanziamento a breve termine a supporto dei flussi di cassa attuali ed è remunerato al LIBOR BBA a 1 mese più un margine dell'1%.

Al 31 dicembre 2017 non era in essere alcun finanziamento da parte dell'azionista d'Amico International.

16. DEBITI A BREVE E ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$	Al 31 Dicembre 2018	Al 31 Dicembre 2017
Altre passività correnti	1.518.075	1.257.965

L'ammontare delle passività correnti nel 2018 si riferisce all'attività amministrativa quotidiana della Società; in particolare la Società è responsabile di versare l'IVA in Lussemburgo e un importo pari a US\$ 0,4 milioni è stato maturato come IVA dovuta (2017: totale US\$ 576 migliaia).

17. GESTIONE DEL RISCHIO

La Società è esposta ai seguenti rischi finanziari connessi con le sue operazioni:

Rischio di cambio

La Società, la cui valuta funzionale è il dollaro USA, esercita la propria attività di *holding* in un mercato europeo e riceve servizi in cambio di un corrispettivo da parte dei suoi amministratori, dirigenti e consulenti esterni. La Società monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio e lo riduce tramite la disponibilità di linee di credito denominate in euro.

Nell'ambito di un'analisi di sensibilità, una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto all'euro avrebbe determinato una variazione del risultato del Gruppo di +/- US\$ 0,3 milioni per l'esercizio (US\$ +/-0,3 milioni nel 2017). La sensibilità complessiva della Società al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

La Società è esposta al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che i suoi depositi bancari e i contratti finanziari gravati da interessi di cui è contraente hanno un tasso di interesse variabile. La dirigenza identifica e monitora tali rischi al fine di prevederne i potenziali effetti negativi e adottare azioni adeguate per mitigarli. Tenendo conto del breve periodo di utilizzo degli scoperti di conto nel 2018 e nel 2017, risultante in bassissimi livelli di interessi passivi per entrambi gli esercizi, un'analisi di sensibilità non darebbe luogo ad alcun importo rilevante.

Rischio di liquidità

La Società è esposta al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento tra le esigenze di cassa e i flussi di cassa in entrata, causato principalmente dal pagamento dei costi generali e amministrativi inerenti all'attività della *holding* e alla sua presenza sul mercato dei capitali. Nell'ambito del suo processo di pianificazione finanziaria, DIS gestisce il rischio di liquidità concentrandosi sulla struttura di capitale in modo da bilanciare i fondi attualmente disponibili unitamente alla liquidità che si prevede sarà generata dalle attività operative delle controllate e dalle linee di credito, per consentire alla Società di mantenere un livello di liquidità adeguato alle sue esigenze. La struttura di capitale della Società è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società.

Classificazione contabile e fair value

Tutti gli strumenti finanziari rientrano nella categoria di prestiti e crediti; la classificazione del loro *fair value* non è riportata poiché il loro valore contabile si avvicina ragionevolmente al loro fair value.



18. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso del 2018 d'Amico International Shipping ha effettuato operazioni con parti correlate, sulla base di accordi negoziati secondo termini e condizioni di mercato.

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2018 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. S.p.A.	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	Eco Tankers Limited	Glenda International Shipping d.a.c.	d'Amico International S.A.	Amministratori e dirigenti in ruoli chiave
Ricavi	82.500							
di cui								
Dividendi	82.500	-	-	-	82.500	-	-	-
Costi generali e amministrativi	(3.180.110)							
di cui								
Costo del personale (amministratori)	(872.813)	-	-	-	-	-	-	(872.813)
Canone	(31.727)	-	-	-	-	-	(31.727)	-
Accordo di fornitura di servizi	(535.877)	(179.499)	(356.378)	-	-	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti								
di cui								
Interessi da partecipazioni finanziarie	5.079.040	-	-	5.684.784	-	(41.667)	(564.077)	-
Totale		(179.499)	(356.378)	5.684.784	82.500	(41.667)	(595.804)	(872.813)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2017 sono stati i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Società di Nav. S.p.A.	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	Eco Tankers Limited	d'Amico International S.A.	Amministratori e dirigenti in ruoli chiave
Ricavi	252.000						
di cui							
Dividendi	252.000	-	-	120.000	132.000	-	-
Costi generali e amministrativi	(3.130.645)						
di cui							
Costo del personale (amministratori)	(882.813)	-	-	-	-	-	(882.813)
Canone	(29.789)	-	-	-	-	(29.789)	-
Accordo di fornitura di servizi	(502.384)	(169.107)	(333.277)	-	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	2.006.552						
di cui							
Interessi da partecipazioni finanziarie	2.179.739	-	-	2.338.686	-	(158.947)	-
Totale		(169.107)	(333.277)	2.458.686	132.000	(188.736)	(882.813)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2018 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.
Crediti finanziari non correnti	30.000.000		
di cui verso parti correlate	30.000.000	30.000.000	-
Crediti finanziari correnti	44.768.522		
di cui verso parti correlate	44.768.522	44.768.522	-
Passività non correnti	30.600.000		
di cui verso parti correlate	30.600.000	-	30.600.000
Passività correnti	8.769.064		
di cui verso parti correlate	1.280.200	-	1.280.200
Totale		74.768.522	31.880.200

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2017 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.
Crediti finanziari non correnti	119.000.000	
di cui verso parti correlate	119.000.000	119.000.000
Crediti finanziari correnti	6.138.447	
di cui verso parti correlate	6.138.447	6.138.447
Totale		125.138.447

19. CONTROLLANTE CAPOFILA

La controllante diretta di d'Amico International Shipping S.A. è d'Amico International S.A., società di diritto del Lussemburgo.

La controllante capofila è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., società di diritto italiano.

20. GARANZIE E IMPEGNI

d'Amico International Shipping S.A. ha prestato garanzie alla sua controllata, d'Amico Tankers d.a.c., in relazione alla linea di credito da US\$ 279,0 milioni (originariamente US\$ 250,0 milioni) concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank, alla linea di credito da US\$ 19,375 milioni concessa da DNB Bank ASA, alla linea di credito da US\$ 29,0 milioni (originariamente US\$ 58,0 milioni) MPS Capital Services Banca per le Imprese SpA, alla linea di credito da US\$ 9,5 milioni concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank, alla linea di credito da US\$ 45,08 milioni concessa da Banca IMI SpA, alla linea di credito da US\$ 19,5 milioni concessa da ABN AMRO Bank N.V., alla linea di credito da US\$ 41,6 milioni concessa da Tokyo Century Corporation, alla linea di credito da US\$ 21,78 milioni concessa da Tokyo Century Corporation, alla linea di credito di US\$ 10,472 milioni concessa da Tokyo Century Corporation per il finanziamento del capitale circolante, alla linea di credito da US\$ 16,25 milioni concessa da DNB Bank ASA, alla linea di credito da US\$ 15,6 milioni concessa da ING Bank N.V. London Branch; ha prestato

garanzie a Eco Tankers Limited in relazione alla linea di credito da US\$ 20,0 milioni concessa da Norddeutsche Landesbank Girozentrale. Al 31 dicembre 2018 il valore residuo totale di tali linee di credito ammonta a US\$ 365,164 milioni.

Esiste una garanzia di US\$ 150 migliaia sul conto presso Credit Suisse in relazione alle carte di credito detenute dai membri del Comitato Esecutivo.

Utile per azione

US\$ migliaia	2018	2017
Utile base per azione	(0.0002)	(0.002)
Utile per azione diluito	(0.0002)	(0.002)
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	645.714.080	508.653.542
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito – opzioni*		-
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	645.714.080	508.653.542

* piano di *stock option*.

Il *manager* responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci d'esercizio e consolidato, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nel presente documento, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione sulle operazioni e il resoconto di gestione illustrano correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza associati.

20 marzo 2019



Antonio Carlos Balestra di Mottola, Direttore Finanziario

RELAZIONI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



Agli azionisti della
d'Amico International Shipping S.A.
25C Boulevard Royal
L-2449 Lussemburgo

T +352 26 26 84 1
F +352 26 26 84 99
mail@moorestephenslux.com
www.moorestephenslux.com

Leudelange, 21 Marzo 2019

Traduzione della relazione ufficiale predisposta in inglese

Relazione del “Réviseur d’entreprises agréé”

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della società d'Amico International Shipping SA e delle sue controllate (il "Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2018, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato e dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio consolidato che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato allegato rappresenta correttamente, in tutti gli aspetti significativi, la situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2018, del risultato economico consolidato e dei flussi di cassa consolidati per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile in conformità al Regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore (Legge del 23 luglio 2016) ed ai principi di revisione internazionali (ISA) adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" (CSSF). Le nostre responsabilità ai sensi del Regolamento UE n. 537/2014, alla Legge del 23 luglio 2016 e agli ISA sono ulteriormente descritte nella sezione « Responsabilità del “Réviseur d'Entreprises Agréé "per la revisione contabile del bilancio consolidato" » della nostra relazione. Siamo inoltre indipendenti dalla Società in conformità con i principi etici internazionali per i revisori contabili (Codice IESBA) come adottato dalla CSSF in Lussemburgo insieme con i requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio, e abbiamo adempiuto alle nostre altre responsabilità etiche in base a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da affrontati nell'ambito della revisione contabile, e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Perdita di valore delle immobilizzazioni

Elemento chiave della revisione

Il rischio è derivante dalle stime effettuate dalla direzione aziendale riguardo al valore d'uso della flotta rappresentato dal valore dei flussi di cassa futuri. Ci siamo soffermati su questa area poiché la direzione aziendale è chiamata ad esercitare un considerevole giudizio a causa della complessità inerente questa stima.

Quando c'è un'indicazione di perdita di valore, la direzione aziendale calcola il valore d'uso del gruppo di unità generatrici di flussi di cassa. A causa della significatività della vita utile residua della flotta, la direzione aziendale deve formulare ipotesi chiave che richiedono stime significative rispetto ai a) tassi futuri attesi, b) costi operativi futuri attesi, e c) costo del capitale.

Per maggiori informazioni si rimanda alla nota 14 ("Immobilizzazioni materiali") del bilancio consolidato.

Come la nostra revisione affronta gli elementi chiave

Nell'ambito delle nostre procedure di revisione contabile, abbiamo svolto procedure di dettaglio del processo di perdita di valore soffermandoci sulle assunzioni chiave. Abbiamo verificato la metodologia di identificazione di unità generatrici di flussi di cassa pertinenti e considerata la loro adeguatezza. Abbiamo verificato la ragionevolezza delle ipotesi chiave con riferimento ai dati disponibili (stime dei broker, costi operativi, stime di investimenti futuri, vita utile della nave, valore residuo e indice dei prezzi al consumo) ed all'analisi della concorrenza. Abbiamo verificato e ricalcolato il tasso di sconto con riferimento al costo medio ponderato del capitale (WACC) del Gruppo e di pari. Abbiamo verificato l'accuratezza matematica dei calcoli del valore in uso preparati dal management.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle contenute nella relazione annuale consolidata, inclusa la relazione sulla gestione e la dichiarazione sul governo societario, ma non comprendono il bilancio consolidato e la nostra relativa relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé".

La nostra relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In connessione con la nostra revisione contabile del bilancio consolidato, è nostra responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono materialmente incoerenti con il bilancio consolidato o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono materialmente errati. Se, in base al lavoro svolto, concludiamo che esiste un errore materiale in queste altre informazioni siamo tenuti a segnalarlo. Non abbiamo nulla da segnalare a questo proposito.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio consolidato

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione e la corretta rappresentazione del bilancio consolidato in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio consolidato che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Nella redazione del bilancio consolidato, il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come entità in funzionamento, per una adeguata informativa, se necessaria, relativa alla continuità aziendale e utilizza il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la capogruppo o cessare l'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili della governance hanno la responsabilità della vigilanza sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione contabile del bilancio consolidato

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé" che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, individui sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo.

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di amministrazione inclusa la relativa informativa.
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base degli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella nostra relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé" sulla relativa informativa di bilancio consolidato ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé". Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento.
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in modo tale da fornire una corretta rappresentazione.
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese e delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dell'esecuzione della revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Avviamo inoltre fornito ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici rilevanti in materia di indipendenza e comunicato loro tutte le relazioni e gli altri aspetti che possano ragionevolmente influenzare la nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative salvaguardie.

Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo questi aspetti nella nostra relazione a meno che leggi o regolamenti non consentano la loro pubblica divulgazione.

Relazione su altre disposizioni di legge o regolamentari

Siamo stati nominati "Réviseur d'Entreprises Agréé" dall'Assemblea generale degli azionisti il 19 aprile 2017 e la durata senza discontinuità del nostro incarico, compresi i precedenti rinnovi e rinomine, è di due anni.

La relazione sulla gestione consolidata è coerente con il bilancio consolidato ed è stata predisposta in conformità alle norme di legge applicabili.

La Dichiarazione di Corporate Governance, pubblicata sul sito Web della Società <https://it.damicointernationalshipping.com/>, è responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese nonché sui registri contabili e sui conti annuali delle imprese, come modificati, sono coerenti, alla data di questo rapporto, con il bilancio consolidato che è stato preparato in conformità con le norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva al comitato interno per la revisione contabile o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi alla revisione vietati dal Regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti dalla Società durante lo svolgimento della revisione contabile.

Altre informazioni

La Dichiarazione di Corporate Governance include, ove applicabile, le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo 1, lettere a), b), e), f) e g) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese, e sui registri contabili e conti annuali delle imprese, come modificato.

MOORE STEPHENS Audit S.A.

Horst SCHNEIDER

Réviseur d'entreprises agréé

Agli azionisti della
d'Amico International Shipping S.A.
25C Boulevard Royal
L-2449 Lussemburgo

T +352 26 26 84 1
F +352 26 26 84 99
mail@moorestephenslux.com
www.moorestephenslux.com

Leudelange, 21 Marzo 2019

Traduzione della relazione ufficiale predisposta in inglese

Relazione del “Réviseur d’entreprises agréé”

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d’esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d’esercizio della società d'Amico International Shipping SA (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2018, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l’esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d’esercizio allegato rappresenta correttamente, in tutti gli aspetti significativi, la situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2018, del risultato economico e dei flussi di cassa per l’esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile in conformità al Regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore (“Legge del 23 luglio 2016”) ed ai principi di revisione internazionali (“ISA”) adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" (“CSSF”). Le nostre responsabilità ai sensi del Regolamento UE n. 537/2014, alla Legge del 23 luglio 2016 e agli ISA sono ulteriormente descritte nella sezione « Responsabilità del “Réviseur d'Entreprises Agréé "per la revisione contabile del bilancio d’esercizio" » della nostra relazione. Siamo inoltre indipendenti dalla Società in conformità con i principi etici internazionali per i revisori contabili (Codice IESBA) come adottato dalla CSSF in Lussemburgo insieme con i requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio, e abbiamo adempiuto alle nostre altre responsabilità etiche in base a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati affrontati nell'ambito della revisione contabile, e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio, nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Per gli elementi chiave della revisione contabile si prega di fare riferimento alla relazione sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2018 emessa il 21 marzo 2019.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle contenute nella relazione annuale, inclusa la relazione sulla gestione e la dichiarazione sul governo societario, ma non comprendono il bilancio d'esercizio e la nostra relativa relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé".

La nostra relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In connessione con la nostra revisione contabile del bilancio d'esercizio, è nostra responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono materialmente incoerenti con il bilancio d'esercizio o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono materialmente errati. Se, in base al lavoro svolto, concludiamo che esiste un errore materiale in queste altre informazioni siamo tenuti a segnalare. Non abbiamo nulla da segnalare a questo proposito.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione e la corretta rappresentazione del bilancio d'esercizio in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Nella redazione del bilancio d'esercizio, il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come entità in funzionamento, per una adeguata informativa, se necessaria, relativa alla continuità aziendale e utilizza il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la Società o cessare l'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili della governance hanno la responsabilità della vigilanza sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità del “Réviseur d’Entreprises Agréé” per la revisione contabile del bilancio d’esercizio

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e l’emissione di una relazione del “Réviseur d’Entreprises Agréé” che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF individuino sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio d’esercizio.

Nell’ambito della revisione contabile svolta in conformità con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d’esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l’esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull’efficacia del controllo interno della Società.
- abbiamo valutato l’appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di amministrazione inclusa la relativa informativa.
- siamo giunti ad una conclusione sull’appropriatezza dell’utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base degli elementi probativi acquisiti, sull’eventuale esistenza di un’incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un’entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un’incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l’attenzione nella nostra relazione di “Réviseur d’Entreprises Agréé” sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di “Réviseur d’Entreprises Agréé”. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un’entità in funzionamento.

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in modo tale da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Avviamo inoltre fornito ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici rilevanti in materia di indipendenza e comunicato loro tutte le relazioni e gli altri aspetti che possano ragionevolmente influenzare la nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative salvaguardie.

Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo questi aspetti nella nostra relazione a meno che leggi o regolamenti non consentano la loro pubblica divulgazione.

Relazione su altre disposizioni di legge o regolamentari

Siamo stati nominati "Réviseur d'Entreprises Agréé" dall'Assemblea generale degli azionisti il 19 aprile 2017 e la durata senza discontinuità del nostro incarico, compresi i precedenti rinnovi e rinomine, è di due anni.

La relazione sulla gestione è coerente con il bilancio ed è stata predisposta in conformità alle norme di legge applicabili.

La Dichiarazione di Corporate Governance, pubblicata sul sito Web della Società <https://it.damicointernationalshipping.com/>, è responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese nonché sui registri contabili e sui conti annuali delle imprese, come modificati, sono coerenti, alla data di questo rapporto, con il bilancio d'esercizio che è stato preparato in conformità con le norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva al comitato interno per la revisione contabile o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi alla revisione vietati dal Regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti dalla Società durante lo svolgimento della revisione contabile.

Altre informazioni

La Dichiarazione di Corporate Governance include, ove applicabile, le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo 1, lettere a), b), e), f) e g) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese, e sui registri contabili e conti annuali delle imprese, come modificato.

MOORE STEPHENS Audit S.A.

Horst SCHNEIDER

Réviseur d'entreprises agréé



d'Amico International Shipping S.A.

Luxembourg

d'Amico International Shipping S.A.
25/C, Boulevard Royal - 11th Floor
L-2449 - Luxembourg
Grand Duchy of Luxembourg
Ph. +352 2626 2929

Ireland

d'Amico Tankers d.a.c.
The Anchorage
17-19, Sir John Rogerson's Quay
Dublin D02 DT18 - Ireland
Ph. +353 1 676 0100

Monaco

d'Amico Tankers Monaco S.A.M.
20, Bd de Suisse
MC 98000 - Principality of Monaco
Ph. +377 9310 5656

United Kingdom

d'Amico Tankers UK Limited
2, Queen Anne's Gate Buildings
Dartmouth Street
London SW 1H 9BP - United Kingdom
Ph. +44 20 7340 2000



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.