



**D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.**  
**RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE – PRIMO TRIMESTRE 2020**

Questo documento è disponibile su [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)

d'Amico International Shipping S.A.  
Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal  
RCS B124790  
Capitale sociale al 31 marzo 2020 US\$ 62.051.623,70

## INDICE

<b>ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO .....</b>	<b>3</b>
<b>DATI DI SINTESI .....</b>	<b>4</b>
<b>RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE .....</b>	<b>5</b>
<b>STRUTTURA DEL GRUPPO .....</b>	<b>5</b>
<b>INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP) .....</b>	<b>9</b>
<b>SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2020 .....</b>	<b>11</b>
<b>EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE .....</b>	<b>19</b>
<b>FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....</b>	<b>20</b>
 <b>GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING</b>	
<b>BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2020 .....</b>	<b>23</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO .....</b>	<b>23</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO .....</b>	<b>23</b>
<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA .....</b>	<b>24</b>
<b>RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO .....</b>	<b>25</b>
<b>PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO .....</b>	<b>26</b>
<b>NOTE .....</b>	<b>27</b>

---

## **ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO**

### **CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

*Presidente e Amministratore Delegato*  
Paolo d'Amico

*Amministratori*

Carlos Balestra di Mottola, *Direttore finanziario*

Cesare d'Amico

Massimo Castrogiovanni

Stas Andrzej Jozwiak

John Joseph Danilovich

### **SOCIETÀ DI REVISIONE**

Moore Audit S.A.

## DATI DI SINTESI

### Dati finanziari

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2020	1° trim. 2019
Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)*	71.414	63.858
Risultato operativo lordo / EBITDA *	32.984	22.418
<i>margin sul TCE in %</i>	46,19%	35,11%
Risultato operativo / EBIT *	13.893	5.180
<i>margin sul TCE in %</i>	19,45%	8,11%
Utile / (perdita) netto	1.517	(5.514)
<i>margin sul TCE in %</i>	2,12%	(8,63)%
Utile / (perdita) netto rettificato **	6.342	(4.396)
Utile / (perdita) base per azione	US\$ 0,001	US\$ (0,009)
Flussi di cassa operativi	25.678	16.815
Investimenti lordi (CapEx)*	(1.765)	(30.520)
	Al	Al
	31 marzo 2020	31 dicembre 2019
Totale attività	1.111.984	1.132.049
Indebitamento finanziario netto*	666.718	682.810
Patrimonio netto	349.409	352.465

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

\*\* Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16 – si veda anche la sintesi dei risultati finanziari per il primo trimestre 2020.

### ALTRI DATI OPERATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2020	1° trim. 2019
<b>Dati operativi giornalieri</b> - Ricavi base <i>time charter</i> * per giorno di	16.391	14.057
<b>Sviluppo della flotta</b> - Numero medio di navi	46,0	49,4
- Di proprietà	23,5	24,0
- Noleggio a scafo nudo	9,0	7,8
- A noleggio	13,5	17,6
Numero medio di navi in gestione commerciale	2,2	3,7
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili <sup>2</sup> (%)	1,8%	3,9%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave	64,6%	46,4%

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

<sup>1</sup> 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. Tale dato non include i Ricavi base *time charter* (TCE) generati dalle "navi in gestione commerciale", che trasferisce ai rispettivi proprietari delle navi, al netto della deduzione di una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.

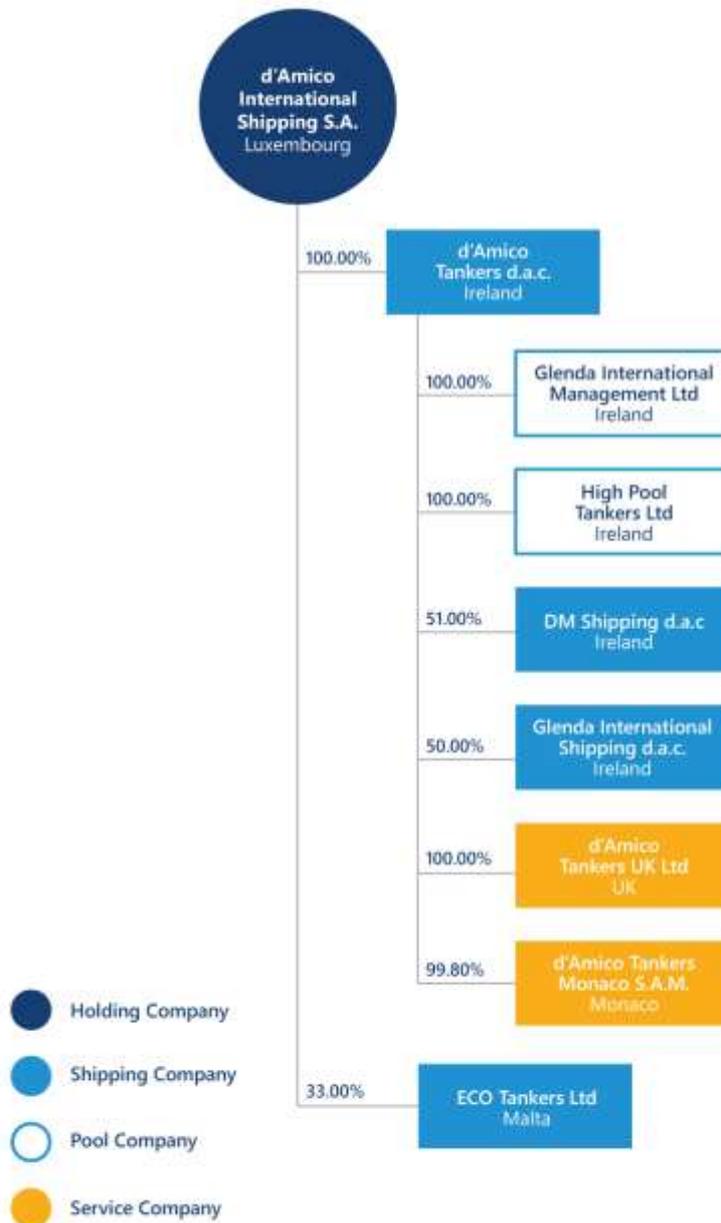
<sup>2</sup> Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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

## RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE

### STRUTTURA DEL GRUPPO

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



Al 31 marzo 2020

Glenda International Management sta affrontando un processo di cancellazione volontaria (*strike off*); Eco Tankers Limited sta affrontando una liquidazione volontaria.

## GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo, d'Amico International Shipping o la Società) 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 di 45,5 navi al 31 marzo 2020, di cui 32,5 navi di proprietà e a scafo nudo (con obbligo di acquisto) con un'età media di circa 6,9 anni, rispetto ad un'età media di settore di 11,3 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 11,1 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 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 ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 marzo 2020 il 75,8% 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 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 ricavi 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 o le perdite possono anche derivare dalla vendita delle navi di DIS.

DIS ritiene di possedere un solido marchio ed 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 marzo 2020 il Gruppo impiegava l'equivalente di 699 dipendenti come personale marittimo e 25 dipendenti come personale di terra.

### **Flotta**

Al 31 marzo 2020, DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 45,5 navi cisterna e 2 navi aggiuntive in gestione commerciale (31 dicembre 2019: 46,5 navi cisterna e 3 navi aggiuntive in gestione commerciale). 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, l'ultima delle quali è stata consegnata a ottobre 2019. 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 principali clienti petroliferi del Gruppo, oltre a 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* per massimizzare gli utili e negoziare contratti vantaggiosi con i fornitori.

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 31 marzo 2020.

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese <sup>4</sup>	Classe IMO
<b>Flotta LR1</b>				
<b>Di proprietà</b>				
Cielo di Londra	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
<b>Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto</b>				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
<b>Flotta MR</b>				
<b>Di proprietà</b>				
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	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 <sup>5</sup>	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl <sup>6</sup>	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody <sup>5</sup>	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie <sup>6</sup>	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meredith <sup>6</sup>	46.147	2010	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
<b>Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto</b>				
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	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 (Vinashin,	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
<b>Navi noleggate a lungo termine con</b>				
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

<sup>4</sup> Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam) fa riferimento a navi ordinate a Hyundai Mipo e costruite presso il suo cantiere di Vinashin (Vietnam)

<sup>5</sup> Nave di proprietà di GLEND A International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%) e noleggate a d'Amico Tankers d.a.c.

<sup>6</sup> Nave di proprietà di GLEND A International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%).

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
<b>Navi noleggiate a lungo termine senza opzione d'acquisto</b>				
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe <sup>7</sup>	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
<b>Navi noleggiate a breve termine</b>				
Carina	47.962	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
Celsius Rimini	53.603	2009	Shin Kurushima Dockyard, Giappone	-
<b>Navi gestite tramite Contratto commerciale<sup>8</sup></b>				
Philoxenia	49.999	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Eagle Bay	47.134	2008	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
<b>Flotta handysize</b>				
<b>Di proprietà</b>				
Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	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/III

### **Impiego della flotta e partnership**

Al 31 marzo 2020, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 45,5 navi: 6 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 20,5 MR (navi a "Medio Raggio") e 5 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 12 MR e 2 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*. Inoltre, al 31 marzo 2020 DIS aveva 2 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%. Al 31 marzo 2020, la JV possedeva 5 navi MR costruite tra febbraio 2010 e febbraio 2011, tre delle quali fornite in *time-charter* a d'Amico Tankers d.a.c. e tre al Gruppo Glencore.

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 marzo 2020, il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 47,5 erano parte della flotta di DIS (comprese due navi in gestione commerciale), operanti nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico che gli fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità e ambientali per le navi di DIS.

<sup>7</sup> Ex High Presence venduta da d'Amico Tankers d.a.c. nel febbraio 2018 e ripresa a noleggio con contratto *time charter* per 6 anni

<sup>8</sup> DIS trasferisce i Ricavi base *time charter* (TCE) generati dalle "navi in gestione commerciale" ai rispettivi proprietari, al netto della deduzione di una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.

## INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Impatto dell'IFRS 16**

Il principio elimina la distinzione tra *leasing* finanziario ed operativo per il locatario; tutti i *leasing* sono trattati in maniera analoga a quanto previsto nello IAS 17 per i *leasing* finanziari. I *leasing* sono "capitalizzati" mediante

l'iscrizione del valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* e rilevati come un'attività in *leasing* (attività consistenti nel diritto di utilizzo o RoU) o tra le immobilizzazioni materiali. Sono escluse da questo trattamento le poste da operazioni di *leasing* di modesto valore (inferiore a US\$ 5 mila) o per le quali la durata del *leasing* è inferiore ad un anno; tali poste devono essere rilevate a conto economico alla data dell'operazione. Se i pagamenti dovuti per il *leasing* sono corrisposti nel tempo, la società riconosce anche una passività finanziaria rappresentativa dell'obbligazione a corrispondere i futuri pagamenti dovuti per il *leasing*: l'effetto più significativo sarà un incremento dell'attività in *leasing* (o dell'immobilizzazione materiale) e delle passività finanziarie, con conseguenti variazioni dei principali parametri finanziari derivati dai dati patrimoniali.

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

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

### **Giorni-nave disponibili**

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

### **Percentuale di copertura**

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

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

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

### **Off-hire**

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

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

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

### **Numero medio di navi**

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

## **ALTRE DEFINIZIONI**

### **Noleggio a scafo nudo**

È un tipo di contratto tramite il quale al proprietario viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo determinato, durante il quale il noleggiatore è

responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative (si veda la nota 6). Un noleggio a scafo nudo è noto anche come *demise charter* o *time charter* con *demise*.

### **Noleggjo**

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

## **SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2020**

Nel quarto trimestre 2019 i mercati delle navi cisterna impiegate nel trasporto dei raffinati hanno registrato risultati positivi, sulla scia delle sanzioni nei confronti di alcune entità appartenenti al Gruppo COSCO (il più grande proprietario di navi cisterna del mondo), delle problematiche legate alla situazione in Venezuela, di un attacco a navi cisterna in Medio Oriente, un tifone in Giappone e l'installazione dei depuratori – tutti fattori che hanno contribuito alla notevole impennata dei ricavi per le navi che trasportano greggio. Ciò ha comportato il passaggio di alcune delle più grandi navi cisterna per raffinati verso i mercati del greggio e dei prodotti raffinati sporchi (DPP): secondo le relazioni di vari intermediari circa il 16% delle LR2 ed il 6% delle LR1 hanno effettuato la transizione a tali mercati nel terzo trimestre 2019, riducendo l'offerta effettiva sui mercati per il trasporto dei raffinati puliti. La contrazione del numero di navi disponibili per il trasporto dei raffinati puliti ha fornito un solido sostegno ai noli per lenostre navi nel primo trimestre 2020. Nel mese di gennaio si sono registrati ricavi accettabili, prima di un calo delle tariffe nella prima metà di febbraio, derivante dalle misure restrittive a causa del Covid-19 imposte in Cina, che hanno comportato una netta contrazione della produzione delle raffinerie ed il posticipo degli interventi di manutenzione programmata per alcuni cantieri.

L'interruzione delle trattative dell'OPEC+ all'inizio di marzo e la breve guerra commerciale che ne è derivata, insieme all'allentamento delle misure di confinamento in Cina, hanno contribuito ad un incremento dei noli delle cisterne, in particolare in Asia ed in Medio Oriente. I prezzi più bassi del petrolio non solo hanno ridotto i costi che dobbiamo sostenere per il carburante delle nostre navi, favorendo l'incremento dei ricavi base *time charter*, ma hanno anche aperto nuovi arbitraggi, con la nafta che è diventata competitiva con il GPL quale materia prima per il settore petrolchimico, con conseguente trasporto su tratte estremamente lunghe, dal Medio Oriente o dall'Europa verso il Giappone. Il mercato è stato inoltre inondato di greggio, contribuendo ad un'impennata dei ricavi per le navi cisterne che lo trasportano, grazie ai maggiori volumi trasportati, e alla domanda per stoccaggio su navi all'esaurirsi della disponibilità di stoccaggio a terra. Trainati dalla solidità dei mercati per il trasporto di greggio, nel primo trimestre 2020 un altro 10% delle navi LR2 ed il 6% delle navi LR1 hanno migrato verso il trasporto di greggio e DPP, riducendo ulteriormente la disponibilità di navi che trasportano raffinati.

All'inizio di marzo, proprio mentre l'attività economica cinese stava iniziando a riprendersi, l'emisfero occidentale ha iniziato ad imporre severe restrizioni alla libertà di movimento delle persone, causando un ulteriore, considerevole calo della domanda di raffinati. Le tariffe per noli *spot* nell'Atlantico hanno inizialmente risentito dei minori volumi di raffinazione, ma quando lo stoccaggio a terra ha raggiunto il limite ed il *contango* è salito, l'aumento dello stoccaggio su navi di raffinati e l'aumento della congestione nei porti, hanno comportato una tale riduzione dell'offerta effettiva di trasporto, che le tariffe di nolo hanno iniziato ad aumentare rapidamente su quasi tutte le rotte, raggiungendo livelli storicamente alti a fine aprile 2020.

La tariffa *time charter* a un anno, che costituisce sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, si è rafforzata gradualmente nel corso del 2019, chiudendo il quarto trimestre intorno a US\$ 16.500 al giorno e US\$ 18.500 al giorno rispettivamente per le navi MR convenzionali e quelli di tipo *Eco*. Nei primi due mesi del 2020 le tariffe del periodo sono leggermente diminuite, per poi impennarsi a cavallo tra la fine del primo trimestre e l'inizio del secondo. La tariffa per periodi di un anno per navi MR2 convenzionali e di tipo *Eco* sono stimate rispettivamente a circa US\$20.000 e US\$21.000 al giorno.

**Nel primo trimestre 2020** DIS ha registrato il secondo trimestre consecutivo in utile con **un risultato netto di US\$ 1,5 milioni** rispetto a una perdita netta di US\$ (5,5) milioni registrata nello stesso trimestre del 2019. Escludendo gli utili da vendita navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo trimestre 2020 e dal primo trimestre 2019, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti derivanti dall'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 6,3

milioni nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ (4,4) milioni registrati nello stesso periodo del 2019. Di conseguenza, **se si escludono tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo trimestre 2020 avrebbe superato di US\$ 10,7 milioni quello per lo stesso periodo dello scorso esercizio.**

**DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 33,0 milioni nel primo trimestre 2020** rispetto a US\$ 22,4 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente, pari a un aumento del 47,1% su base annua. L'incremento significativo rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alle migliori condizioni di mercato. Ciò si riflette anche **cassa operativa generata pari a US\$ 25,7 milioni generati nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ 16,8 milioni nello stesso trimestre del 2019.**

Infatti, **DIS ha raggiunto una tariffa spot giornaliera di US\$ 17.354 nel primo trimestre 2020**, con un aumento del 27,8% (pari a US\$ 3.771/giorno) rispetto agli US\$ 13.583 conseguiti nello stesso trimestre del 2019. Inoltre, il risultato *spot* del primo trimestre 2020 ha subito gli effetti di una rettifica negativa di circa US\$ 0,9 milioni sui viaggi dell'esercizio precedente, che corrisponde a circa US\$ 600/giorno sulla media giornaliera di DIS per le sue navi *spot*.

Nel contempo, il 64,6% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2020 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.864, (primo trimestre 2019: copertura del 46,4% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.604). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. **La tariffa giornaliera media complessiva di DIS (che include contratti *spot* e contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 16.391 nel primo trimestre del 2020** rispetto a US\$ 14.057 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

## Risultati operativi

US\$ migliaia	1° trim. 2020	1° trim. 2019
Ricavi	94.355	91.031
Costi diretti di viaggio	(22.941)	(27.173)
<b>Ricavi base <i>time charter</i>*</b>	<b>71.414</b>	<b>63.858</b>
Costi per noleggi passivi	(6.955)	(10.220)
Altri costi operativi diretti	(27.650)	(27.691)
Costi generali e amministrativi	(3.272)	(3.422)
Utile dalla vendita di navi	(553)	(107)
<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>	<b>32.984</b>	<b>22.418</b>
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(11.841)	(8.758)
Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di	(7.250)	(8.480)
<b>Risultato operativo lordo / EBIT*</b>	<b>13.893</b>	<b>5.180</b>
Proventi finanziari netti	41	458
(Oneri) finanziari netti	(12.321)	(11.979)
Quota di utile delle collegate	-	(18)
Storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto	-	945
<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>1.613</b>	<b>(5.414)</b>
Imposte sul reddito	(96)	(100)
<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>1.517</b>	<b>(5.514)</b>

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

I **ricavi** sono stati di US\$ 94,4 milioni nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ 91,0 milioni realizzati nel primo trimestre 2019. DIS gestiva in media 46,0 navi nel primo trimestre del 2020 rispetto a 49,4 navi nel primo trimestre 2019. La percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni nave disponibili nel primo trimestre 2020 (1,8%) è stata inferiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (3,9%), 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\$ (22,9) milioni nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ (27,2) milioni nello stesso trimestre dell'anno precedente.

I **ricavi base *time charter*** nel primo trimestre 2020 sono stati di US\$ 71,4 milioni (US\$ 63,9 milioni nel primo trimestre 2019). L'importo totale per il primo trimestre 2020 include US\$ 3,9 milioni di "ricavi base *time charter*" (primo trimestre 2019: US\$ 3,8 milioni) generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo quasi uguale esposto nei "Costi per noleggi passivi". Il miglioramento rispetto all'esercizio precedente rispecchia la maggiore solidità dei mercati dei noli nei primi tre mesi del 2020.

In dettaglio, DIS ha registrato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 17.354 nel primo trimestre 2020<sup>9</sup>** rispetto a **US\$ 13.583 nello stesso trimestre del 2019<sup>10</sup>**. Il risultato *spot* di DIS per il primo trimestre 2020 rappresenta un miglioramento del 27,8% (pari a US\$ 3.771 al giorno) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. Inoltre, il risultato *spot* del primo trimestre 2020 ha subito gli effetti di una rettifica negativa di circa US\$ 0,9 milioni sui viaggi dell'esercizio precedente, che corrisponde a circa US\$ 600/giorno sulla media giornaliera di DIS.

In linea con la strategia di DIS, nel primo trimestre 2020 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta elevata, corrispondendo al **64,6%** dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2019: 46,4%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.864** (primo trimestre 2019: US\$ 14.604). Tali contratti non solo garantiscono i ricavi e sostengono la generazione di flussi di cassa operativi in momenti di mercato debole, ma ci consentono di consolidare ulteriormente i rapporti di lunga data con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot* e *time charter*)<sup>11</sup>** sono stati di **US\$ 16.391 nel primo trimestre 2020** rispetto a US\$ 14.057 nel primo trimestre 2019.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2018					2020
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.
Spot	<b>13.583</b>	13.074	11.616	17.242	13.683	<b>17.354</b>
Fissa	<b>14.604</b>	14.398	14.819	15.130	14.760	<b>15.864</b>
Media	<b>14.057</b>	13.710	13.264	15.965	14.239	<b>16.391</b>

**Costi per noleggi passivi** L'IFRS 16 Leasing è in vigore per gli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del *leasing* e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi per *leasing* già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui

<sup>9</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 non includono US\$ 3,9 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è quasi compensata integralmente da un importo uguale per i noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

<sup>10</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2019 non includono US\$ 3,8 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è quasi compensata da un importo uguale di noleggi passivi.

<sup>11</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 e del 2019 non includono gli importi generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto i ricavi derivanti ogni anno dal noleggio di tali navi sono quasi compensati da importi equivalenti di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

durata è inferiore a 12 mesi dalla data di decorrenza. L'applicazione dell'IFRS 16 riduce gli "costi per noleggi passivi" di US\$ 15,3 milioni nel primo trimestre 2020 e di US\$ 15,2 milioni nel primo trimestre 2019, poiché all'interno del conto economico tali costi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti.

L'importo totale per il primo trimestre 2020 include anche US\$ 3,9 milioni (primo trimestre 2019: US\$ 3,6 milioni) di costi per noleggi in relazione alle navi in gestione commerciale (2,2 navi equivalenti in media nel primo trimestre 2020 rispetto a 3,7 nel primo trimestre 2019), compensati da un importo quasi equivalente iscritto nei "Ricavi base *time charter*", al netto della deduzione di una commissione del 2% sul ricavo lordo generato da tali navi nel periodo. Escludendo i costi legati alle navi in gestione commerciale e l'effetto dell'IFRS 16, i "Costi per noleggi passivi" di DIS per il primo trimestre 2020 si sarebbero attestati a US\$ 18,4 milioni, inferiori agli US\$ 21,3 milioni per lo stesso trimestre dell'esercizio precedente. Infatti nel primo trimestre 2020 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (13,5 navi equivalenti) rispetto al primo trimestre dell'esercizio precedente (17,6 navi equivalenti).

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 ed a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 7,1 milioni nel primo trimestre 2020 (aumento di US\$ 7,5 milioni nel primo trimestre 2019), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti. Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (20,6) milioni nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ (20,2) milioni nel primo trimestre 2019. Nei primi tre mesi del 2020 la Società ha gestito una flotta leggermente più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo trimestre 2020: 32,5 vs. primo trimestre 2019: 31,8). 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 ed 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 primo trimestre 2020 ammontavano a US\$ (3,3) milioni ed erano del 4,4% inferiori allo stesso trimestre dell'anno precedente (US\$ (3,4) milioni nel primo trimestre 2019). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

L'**utile dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (0,6) milioni nel primo trimestre 2020 (US\$ (0,1) milioni nel primo trimestre 2019). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi che vendute e riprese in *leasing* negli esercizi precedenti.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di **US\$ 33,0 milioni nel primo trimestre 2020**, ossia del 47,1% superiore allo stesso trimestre dell'anno precedente (US\$ 22,4 milioni nel primo trimestre 2019). Questo considerevole incremento rispetto al primo trimestre dell'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla maggiore solidità dei mercati dei noli nei primi tre mesi del 2020.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (11,8) milioni nel primo trimestre 2020 (US\$ (8,8) milioni nel primo trimestre 2019). L'importo per il primo trimestre 2020 include US\$ (1,6) milioni di svalutazione su quattro navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e a una nave di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che sono state classificate come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 31 marzo 2020, imputando la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione ed il loro valore contabile a conto economico.

L'**ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo derivante da leasing** è stato di US\$ (7,3) milioni nel primo trimestre 2020 (US\$ (8,5) milioni nel primo trimestre 2019).

Il **risultato operativo (EBIT)** è stato **positivo e pari a US\$ 13,9 milioni nel primo trimestre 2020** rispetto a US\$ 5,2 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 0,04 milioni nel primo trimestre 2020 (US\$ 0,5 milioni nel primo trimestre 2019). L'importo per il primo trimestre 2020 include principalmente ricavi da interessi bancari sui fondi detenuti in

depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L'importo per il primo trimestre 2019 includeva inoltre interessi sul finanziamento fornito alla *joint venture* DM Shipping e utili su cambi per operazioni commerciali, il che spiega la differenza rispetto al primo trimestre del 2020.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (12,3) milioni nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ (12,0) milioni del primo trimestre 2019. L'importo del primo trimestre 2020 comprende US\$ (10,0) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su *leasing* finanziari, nonché US\$ (2,3) milioni di perdite non realizzate in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS.

Lo **storno di svalutazioni di un prestito a una partecipata secondo il metodo del patrimonio netto** è stata pari a "zero" nel primo trimestre 2020 (positivo per US\$ 0,9 milioni nel primo trimestre 2019); la voce concerne lo storno parziale nel 2019 della svalutazione del finanziamento soci concesso da d'Amico Tankers d.a.c. a DM Shipping (una società a controllo congiunto al con il Gruppo Mitsubishi, in cui d'Amico Tankers detiene una partecipazione del 51%).

DIS ha registrato un **utile ante imposte di US\$ 1,6 milioni nel primo trimestre 2020** rispetto a una perdita di US\$ (5,4) milioni nel primo trimestre 2019.

Le **imposte sul reddito** ammontavano a US\$ (0,1) milioni nel primo trimestre 2020, in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente.

Il **risultato netto** di DIS per il **primo trimestre 2020** è stato di **US\$ 1,5 milioni** rispetto ad una perdita netta di US\$ (5,5) milioni nel primo trimestre 2019. Escludendo i risultati da cessione navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo trimestre 2020 (US\$ (2,8) milioni<sup>12</sup>) e dal primo trimestre 2019 (US\$ (1,0) milioni<sup>13</sup>), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (1,6) milioni nel primo trimestre 2020) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primo trimestre 2020: US\$ (0,4) milioni e primo trimestre 2019: US\$ (0,1) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 6,3 milioni nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ (4,4) milioni registrati nello stesso trimestre dell'esercizio precedente. Di conseguenza, **se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo trimestre 2020 avrebbe superato di US\$ 10,7 milioni il valore per lo stesso trimestre del 2019.** Il primo trimestre 2020 rappresenta inoltre il secondo trimestre consecutivo in utile di DIS.

## Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

<i>(US\$ migliaia)</i>	AI 31 marzo 2020	AI 31 dicembre 2019
<b>ATTIVITÀ</b>		
Attività non correnti	960.360	980.042
Attività correnti	93.670	92.376
Attività disponibili per la vendita	57.954	59.631
<b>Totale attività</b>	<b>1.111.984</b>	<b>1.132.049</b>
<b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		
Patrimonio netto	349.409	352.465
Passività non correnti	573.259	590.869
Passività correnti	189.316	188.715
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>1.111.984</b>	<b>1.132.049</b>

<sup>12</sup> US\$ (2,0) milioni di perdita su vendite, US\$ (1,3) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,2 milioni derivanti dalla valutazione da movimenti valutari legati al finanziamento a DM Shipping, US\$ 0,9 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.

<sup>13</sup> US\$ 0,2 milioni di ricavi di vendita, US\$ 4,2 milioni di utile realizzato e non realizzato su contratti *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,5 milioni derivanti da movimenti valutari legati al finanziamento a DM Shipping.

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, compreso il diritto di utilizzo delle attività in *leasing* (non sono presenti navi in costruzione al 31 marzo 2020). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 marzo 2020 era di US\$ 870,8 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo trimestre 2020 sono stati di US\$ 1,8 milioni rispetto a US\$ 30,7 milioni nel primo trimestre 2019. L'importo per il primo trimestre 2020 include solo costi di bacino relativi alle navi di proprietà, che vengono capitalizzati. L'importo dell'esercizio precedente comprendeva principalmente le rate pagate per le nuove navi in costruzione presso i cantieri, a tale epoca.

Le **attività correnti** al 31 marzo 2020 ammontavano a US\$ 93,7 milioni, ad esclusione delle attività disponibili per la vendita. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 10,4 milioni e US\$ 41,4 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 32,4 milioni e US\$ 7,0 milioni relativi a fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance d.a.c. (si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato) in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse.

Le attività correnti includono anche le *Attività disponibili per la vendita*. L'importo di US\$ 58,0 milioni si riferisce a quattro navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. ed a una nave di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che è stata classificata come "Attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 31 marzo 2020, imputando la differenza tra il loro *fair value* ed il loro valore contabile a conto economico. In seguito all'allocazione della svalutazione, un valore contabile netto di US\$ 58,0 milioni è stato trasferito in questa voce della Situazione patrimoniale e finanziaria al termine del periodo.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 573,3 milioni al 31 marzo 2020 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) e le passività per *leasing* finanziari.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 31 marzo 2020 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 40,3 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali ed altri debiti, US\$ 38,9 milioni per passività in relazione al *leasing* finanziario e US\$ 12,7 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 349,4 milioni al 31 marzo 2020 (US\$ 352,5 milioni al 31 dicembre 2019). La variazione rispetto a fine 2019 è dovuta principalmente al cambiamento della valutazione delle coperture dei flussi finanziari (*cash flow hedges*), parzialmente compensato dall'utile netto generato nel primo trimestre 2020.

## Indebitamento netto\*

L'**indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2020** ammontava a **US\$ 666,7 milioni** rispetto a US\$ 682,8 milioni al 31 dicembre 2019. I saldi includono anche la passività derivante dall'applicazione dell'IFRS 16, pari a US\$ 115,9 milioni alla fine di marzo 2020 rispetto a US\$ 122,8 milioni alla fine del 2019. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 63,3% al 31 marzo 2020 rispetto al 64,0% alla fine del 2019 e al 72,9% alla fine del 2018.

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2020	AI 31 dicembre 2019
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	32.406	33.598
Altre attività finanziarie correnti	2.328	2.334
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata**	7.048	4.931
<b>Totale attività finanziarie correnti</b>	<b>41.782</b>	<b>40.863</b>
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	97.135	94.942
Passività per leasing finanziari	38.931	37.736
Finanziamenti degli azionisti	-	5.000
Altre passività finanziarie correnti – terzi	8.471	6.465
Altre passività finanziarie correnti - parte correlata**	4.262	6.008
<b>Totale passività finanziarie correnti</b>	<b>148.799</b>	<b>150.151</b>
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>	<b>107.017</b>	<b>109.288</b>
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	13.558	17.347
<b>Totale attività finanziarie non correnti</b>	<b>13.558</b>	<b>17.347</b>
Debiti verso banche – non correnti	258.959	270.169
Passività per leasing finanziari	302.320	313.418
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	11.980	7.282
<b>Totale passività finanziarie non correnti</b>	<b>573.259</b>	<b>590.869</b>
<b>Indebitamento finanziario netto non corrente</b>	<b>559.701</b>	<b>573.522</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>666.718</b>	<b>682.810</b>

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

Alla fine del 2019 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 41,8 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 32,4 milioni, e crediti finanziari a breve termine per US\$ 7,0 milioni, costituiti principalmente da 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.

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 marzo 2020 ammontava a US\$ 356,1 milioni, comprensivo di US\$ 97,1 milioni con scadenza entro un anno. Fatte salve alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 31 marzo 2020 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\$ 250,0 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\$ 158,8 milioni;

- (ii) finanziamento a 5 anni concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito di US\$ 14,4 milioni;
- (iii) finanziamento a 5 anni concesso da ING per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito di US\$ 13,8 milioni;
- (iv) finanziamento a 6 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito di US\$ 13,2 milioni;
- (v) finanziamento a 7 anni per un debito totale di US\$ 33,8 milioni concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e 2016;
- (vi) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare una nave LR1 (consegnata nel novembre 2017), per un debito di US\$ 22,3 milioni;
- (vii) 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\$ 54,0 milioni;
- (viii) In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 24,4 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 quattro navi costruite tra il 2010 ed il 2011.

*Passività per leasing finanziari* comprende 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, H/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in *leasing* tra 2017 ed il 2019. Inoltre le “passività per *leasing* finanziari” includono US\$ 115,9 milioni derivanti dall’applicazione dell’IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come “*leasing* operativi”.

La voce *Altre passività finanziarie non correnti* include il *fair value* negativo degli strumenti derivati di copertura (contratti di *swap* su tassi di interesse) e l’utile differito sulla cessione riguardante operazioni di vendita e *lease-back*.

## Flussi di cassa

Nel primo trimestre 2020 i **flussi di cassa netti di DIS sono stati negativi e pari a US\$ (5,5) milioni** rispetto a US\$ (2,7) milioni nel primo trimestre 2019.

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trim. 2020</b>	<b>1° trim. 2019</b>
Flussi di cassa da attività operative	25.678	16.815
Flussi di cassa da attività di investimento	(1.292)	(30.670)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(29.889)	11.139
<b>Variazioni della liquidità</b>	<b>(5.503)</b>	<b>(2.716)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	17.517	15.120
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	32.406	29.062
Scoperti di conto a fine periodo	(20.392)	(16.659)
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>12.014</b>	<b>12.404</b>

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e **pari a US\$ 25,7 milioni nel primo trimestre 2020, rispetto a US\$ 16,8 milioni nel primo trimestre 2019**. Tale miglioramento considerevole è attribuibile al rafforzamento dei mercati dei noli nel primo trimestre 2020 rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati pari a US\$ (1,3) milioni nel primo trimestre 2020, contro US\$ (30,7) milioni nel primo trimestre 2019. L’importo per il primo trimestre 2020 comprende solo costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, parzialmente compensati da US\$ 0,5 milioni sorti dalla riduzione del

prestito degli azionisti di d'Amico Tankers a DM Shipping, in seguito alla vendita delle sue due navi nel secondo e nel terzo trimestre 2019. L'importo per il primo trimestre dell'anno precedente era costituito dalle spese in conto capitale legate alle rate versate sulla nave di nuova costruzione: consegnata nel gennaio 2019, che è stata venduta e ripresa in *leasing* alla consegna.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (29,9) milioni nel primo trimestre 2020. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ (5,0) milioni di rimborso del finanziamento concesso dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.) alla fine del 2019; (ii) US\$ (13,7) milioni di ammortamento del debito (di cui US\$ 5,5 milioni dovuti al rimborso del prestito, compresa la maxirata, per la M/T Cielo di Guangzhou, classificata come "attività disponibili per la vendita" alla fine di marzo 2020); (iii) US\$ (9,7) milioni di rimborso di *leasing* finanziari; (iv) US\$ (1,7) di rimborso del prestito a monte ricevuto da Glenda International Shipping d.a.c. alla fine del 2019.

## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE

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

### D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

**Riacquisto di azioni proprie:** il 27 gennaio 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 20 gennaio e il 24 gennaio 2020, 882.000 azioni proprie (corrispondenti allo 0,07107% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,1495 euro, per un corrispettivo complessivo pari a 131.869,20 euro. Alla data del 24 gennaio 2020, d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 8.642.027 azioni proprie, corrispondenti allo 0,7% del suo capitale sociale.

il 20 marzo 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 13 marzo e il 19 marzo 2020, 1.500.000 azioni proprie (corrispondenti allo 0,121% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,0703 euro, per un corrispettivo complessivo pari a 105.434,40 euro. Alla data del 20 marzo 2020, d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 10.142.027 azioni proprie, corrispondenti allo 0,82% del suo capitale sociale.

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

**Impatto del COVID-19:** per il settore delle navi cisterna il COVID-19 potrebbe avere ripercussioni dirette rilevanti sul mercato dei noli, la cui entità dipenderà da quanto tempo servirà per contenere il virus e affinché l'attività economica mondiale ritorni alla normalità. Alla luce dell'impatto del Covid-19, nella sua relazione dell'aprile 2020 l'AIE ha ridotto significativamente la sua stima dei volumi raffinati per quest'anno, prevedendo un calo di 7,6 milioni di barili al giorno (a gennaio 2020 era prevista una crescita di 1,3 milioni di barili al giorno). Per ora l'impatto sul settore delle navi cisterna è stato limitato, con i valori dei noli che sono saliti nei mesi di marzo ed aprile dopo aver raggiunto un minimo per il 2020 intorno a metà febbraio. Di fatto le nostre navi cisterna stanno traendo vantaggio sia dalla significativa riduzione del costo del carburante, sia dai nuovi arbitraggi, che hanno spesso coinvolto tratte di navigazione più lunghe, come le esportazioni di nafta dall'Europa e dal Medio Oriente all'Asia e le esportazioni di carburanti per aviazione dalla Cina al Golfo del Messico. Le nostre navi stanno inoltre beneficiando di un aumento della domanda di stoccaggio galleggiante sia di greggio che di raffinati, e di un incremento della congestione nei porti. Ciononostante, il considerevole calo della domanda di raffinati derivante dallo scoppio del Covid-19, ed il conseguente accumulo di scorte, sta creando scompensi che potrebbero causare un calo della domanda per le nostre navi in futuro. Inoltre, la recente decisione dell'OPEC+ di tagliare la produzione di petrolio di circa 10 milioni di barili al giorno potrebbe avere ripercussioni negative sulla domanda per le nostre navi, forse già dal terzo trimestre di quest'anno. Benché tali tagli potrebbero avere un impatto negativo sulle tariffe a breve termine, dovrebbero ridurre gli squilibri e contribuire a un mercato più sano nel 2021.

Le controllate di d'Amico International Shipping S.A. stanno inoltre affrontando complicazioni operative legate al COVID-19, come per esempio restrizioni al caricamento e scaricamento delle proprie navi, ed una quarantena di 14

giorni per le navi e gli equipaggi in certi porti, portando ad alcune inefficienze; ciononostante stiamo collaborando con i nostri partner, i clienti e le autorità locali per trovare soluzioni che riducano al minimo l'impatto sulla nostra impresa. Altri paesi potrebbero imporre misure di quarantena per le navi e gli equipaggi; qualora un numero sufficiente di paesi lo facesse, soprattutto per gli scambi commerciali a breve raggio, potrebbe derivarne una riduzione della flotta effettivamente disponibile, dando sostegno a breve termine al mercato dei noli.

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

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

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

- **Flotta in "noleggio passivo" ed in "gestione commerciale":**  
Nel mese di gennaio 2020, si è concluso il contratto commerciale per la M/T Falcon Bay e la nave è stata riconsegnata ai proprietari;

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

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

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

- **Vendita di navi:** nel mese di aprile 2020 Glenda International Shipping d.a.c., una joint venture con il Gruppo Glencore in cui d'Amico Tankers detiene una partecipazione del 50%, ha sottoscritto un memorandum d'intesa per la vendita della M/T Glenda Meredith, una nave cisterna MR da 46.147 Tpl (Dwt), costruita nel 2010 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 19,0 milioni.

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

	Al 31 marzo 2020				Al 7 maggio 2020			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	11,5	7,0	23,5	5,0	11,5	7,0	23,5
Noleggio a scafo nudo*	1,0	8,0	0,0	9,0	1,0	8,0	0,0	9,0
Noleggio TC a lungo termine	0,0	8,0	0,0	8,0	0,0	8,0	0,0	8,0
Noleggio TC a breve termine	0,0	5,0	0,0	5,0	0,0	5,0	0,0	5,0
<b>Totale</b>	<b>6,0</b>	<b>32,5</b>	<b>7,0</b>	<b>45,5</b>	<b>6,0</b>	<b>32,5</b>	<b>7,0</b>	<b>45,5</b>

\* con obbligo di acquisto

## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nella relazione di aprile 2020, il Fondo monetario internazionale (FMI) stima che a causa degli effetti negativi delle misure volte a contenere la diffusione del COVID-19, l'economia globale subirà una netta contrazione, del 3 per cento nel 2020, di gran lunga peggiore rispetto a quella che fece seguito alla crisi finanziaria del 2008-2009. Ipotizzando che la pandemia si affievolisca nella seconda metà del 2020 e le iniziative di isolamento possano essere gradualmente revocate, le proiezioni di crescita dell'economia globale si attestano al 5,8 per cento nel 2021, quando l'attività economica tornerà alla normalità.

Secondo le previsioni dell'AIE, nel 2020 la domanda petrolifera globale dovrebbe registrare un decremento record di 9,3 milioni di barili al giorno su base annua. L'impatto delle misure di contenimento adottate in 187 paesi e territori ha frenato drasticamente la mobilità. Secondo le stime, la domanda di aprile dovrebbe essere di 29 milioni di barili al giorno inferiore ad un anno fa, tornando ai livelli osservati nel 1995. Per il secondo trimestre del 2020 la domanda dovrebbe essere di 23,1 milioni di barili al giorno inferiore rispetto ai livelli dell'anno scorso. Si prevede che la ripresa nel secondo semestre 2020 sia graduale; a dicembre la domanda sarà ancora inferiore di 2,7 milioni di barili al giorno su base annua.

Sempre secondo l'AIE, l'offerta petrolifera globale è destinata a registrare un calo record di 12 milioni di barili al giorno a maggio, dopo che l'OPEC+ ha siglato un accordo storico per tagliare la produzione di 9,7 milioni di barili al giorno rispetto ai precedenti livelli di riferimento. Sono destinate ad aggiungersi ulteriori riduzioni alla produzione da parte di altri paesi, tra cui le principali dovrebbero avvenire negli Stati Uniti e nel Canada. La riduzione della produzione non OPEC potrebbe raggiungere 5,2 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre 2020.

Anche i volumi raffinati hanno subito un netto calo, con la chiusura della capacità di raffinazione di alcune raffinerie, come NNPC in Nigeria, da aprile. A fine aprile 2020 il tasso di utilizzo delle raffinerie negli Stati Uniti era sceso a circa il 65%, dal 93% di inizio anno.

Lo stoccaggio a terra si è quasi esaurito ed i prezzi a termine del greggio e dei raffinati sono in netto *contango*, favorendo l'interesse dei noleggiatori per lo stoccaggio galleggiante. Secondo Kpler, a metà aprile 2020 quasi sei milioni di tonnellate di prodotti raffinati erano stoccati in navi cisterna. Nella definizione di stoccaggio sono incluse le navi cariche in attesa di essere scaricate per più di sette giorni. Lo stoccaggio galleggiante e la congestione nei porti attribuibile alla scarsa disponibilità sulle cisterne a terra, riducono sensibilmente l'offerta effettiva di tonnellaggio e si prevede che possano contribuire a tariffe di nolo estremamente alte nel breve periodo.

Quando la domanda per petrolio si riprenderà e la curva dei prezzi a termine per il crudo si appiattirà, fino a tornare in *backwardation*, lo stoccaggio galleggiante dovrebbe iniziare a diminuire, aumentando l'offerta effettiva della flotta ed esercitando una pressione al ribasso sui noli.

Clarksons ha recentemente ridotto la propria previsione per la crescita della domanda di navi cisterna al 2,2% e per la crescita nominale della flotta all'1,1% dal rispettivamente 5,0% e 2,4%. Clarksons ritiene che le prospettive per il mercato delle cisterne siano soggette ad una notevole incertezza, ma che esista la chiara possibilità che gli ampi tagli della produzione delle raffinerie, insieme al netto calo della domanda per prodotti petroliferi, finiscano per ripercuotersi negativamente sul commercio via mare di raffinati.

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine sia per il greggio che per i raffinati e (v) 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**

- I danni causati dal Covid-19 alla domanda petrolifera globale sono diventati più profondi ed estesi a partire da marzo, quando numerosi paesi hanno imposto rigide misure di contenimento. Seguendo l'esempio dettato dalla Cina, a partire da aprile 2020 tali politiche sono state attuate da 187 paesi e territori, di cui 98 hanno chiesto ai propri cittadini di rimanere a casa. In totale, oltre 4 miliardi di persone sono in isolamento.

- Il netto calo della mobilità ha causato un crollo della domanda di carburanti a marzo, al valore record di 10,8 milioni di barili al giorno su base annua. L'AIE stima che la situazione sarebbe ancora peggiore in aprile, con un calo della domanda di ben 29 milioni di barili al giorno, tornando ad un livello (70,4 milioni di barili al giorno) registrato da ultimo nel 1995.
- Nella relazione dell'AIE di aprile si prevede che la produzione delle raffinerie nel 2020 registri un calo di 7,6 milioni di barili al giorno su base annua, attestandosi a 74,3 milioni di barili al giorno sulla scia del brusco calo della domanda di carburanti. Nel secondo trimestre 2020 l'input globale delle raffinerie dovrebbe subire una flessione di 16 milioni di barili al giorno su base annua, con ampi tagli della produzione e chiusure in tutte le regioni.
- Nonostante il rapido calo registrato anche dalla produzione delle raffinerie, è comunque previsto un aumento delle scorte di raffinati di 6 milioni di barili al giorno nel secondo trimestre 2020. Nel secondo semestre 2020 l'attività di raffinazione registrerà una lenta ripresa visto che, in seguito ai netti tagli dell'OPEC+ concordati in aprile, il mercato petrolifero globale si appresta a entrare in deficit.

#### Offerta di navi cisterna

- Secondo Clarksons, nel 2020 è prevista la consegna di 77 navi MR e 7 LR1. Nel primo trimestre 2020 sono state consegnate solo 28 navi delle 34 stimate.
- Le consegne sono state ritardate a causa dello scoppio del Covid-19. Inoltre, molti cantieri di demolizione sono in *lockdown*.
- A causa della situazione attuale Clarksons ha rivisto al ribasso la crescita della flotta di navi cisterna per il 2020, portandola all'1,1%.
- I cantieri stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti stanno causando una riduzione della loro capacità globale di produzione.
- La congestione dei porti e del bunkeraggio, insieme allo stoccaggio galleggiante, stanno riducendo la pronta offerta di tonnellaggio.
- Si prevede che nei prossimi mesi numerose economie sviluppate dell'emisfero occidentale allentino le misure restrittive e quelle riguardanti i viaggi. Quando ciò accadrà, la domanda petrolifera dovrebbe segnare una ripresa e i prezzi del petrolio dovrebbero aumentare, riducendo il *contango* del prezzo petrolifero che alla fine dovrebbe spostarsi in *backwardation*, favorendo un ciclo di riduzione dello stoccaggio e una maggiore crescita della flotta effettiva.
- Circa il 6% della flotta di MR e LR1 attualmente in navigazione (in Tpl (Dwt)) ha un'età superiore a vent'anni.
- Il minimo storico del 6,0% toccato ad aprile 2020 dal rapporto portafoglio ordini/flotta per MR e LR1, secondo Clarksons, e la possibile demolizione delle navi di età superiore, dovrebbero contribuire a riequilibrare il mercato quando alla fine gestirà le scorte in eccesso.
- Una possibile, energica ripresa della domanda petrolifera nel 2021, favorita anche da considerevoli stimoli fiscali in numerose economie forti, dovrebbe inoltre ridurre il tempo necessario per assorbire l'eccedenza di scorte di raffinati.

**GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING**  
**BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2020**

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trim. 2020</b>	<b>1° trim. 2019</b>
Ricavi	94.355	91.031
Costi diretti di viaggio	(22.941)	(27.173)
<b>Ricavi base time charter*</b>	<b>71.414</b>	<b>63.858</b>
Costi per noleggi passivi	(6.955)	(10.220)
Altri costi operativi diretti	(27.650)	(27.691)
Costi generali e amministrativi	(3.272)	(3.422)
Utile dalla vendita di navi	(553)	(107)
<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>	<b>32.984</b>	<b>22.418</b>
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(11.841)	(8.758)
Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	(7.250)	(8.480)
<b>Risultato operativo lordo / EBIT*</b>	<b>13.893</b>	<b>5.180</b>
Proventi finanziari netti	41	458
(Oneri) finanziari netti	(12.321)	(11.979)
Quota di utile delle collegate	-	(18)
Storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto	-	945
<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>1.613</b>	<b>(5.414)</b>
Imposte sul reddito	(96)	(100)
<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>1.517</b>	<b>(5.514)</b>
<b>Utile / (perdita) base per azione <sup>(14)</sup></b>	<b>US\$ 0,001</b>	<b>US\$ (0,009)</b>

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

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO**

<i>US\$ migliaia</i>	<b>1° trim. 2020</b>	<b>1° trim. 2019</b>
Utile / (perdita) del periodo	1.517	(5.514)
<i>Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ( <i>cash flow hedge</i> )	(4.151)	(1.315)
Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(84)	(10)
<b>Utile/(Perdita) complessivo del periodo</b>	<b>(2.718)</b>	<b>(6.839)</b>
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		
<b>Utile / (perdita) base per azione</b>	<b>US\$ (0,002)</b>	<b>US\$ (0,011)</b>

<sup>14</sup> L'utile / (perdita) base per azione è stato calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.230.890.447 nel primo trimestre del 2020 e 645.997.998 nel primo trimestre del 2019. Nel primo trimestre del 2020 e nel primo trimestre del 2019 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2020	AI 31 dicembre 2019
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali	830.464	838.863
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	111.956	119.449
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.382	4.382
Altre attività finanziarie non correnti	13.558	17.348
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>960.360</b>	<b>980.042</b>
Rimanenze	10.446	10.080
Crediti a breve e altre attività correnti	41.443	41.433
Altre attività finanziarie correnti	9.375	7.265
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	32.406	33.598
<b>Attività correnti</b>	<b>93.670</b>	<b>92.376</b>
Attività disponibili per la vendita	57.954	59.631
<b>Totale attività correnti</b>	<b>151.624</b>	<b>152.007</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>1.111.984</b>	<b>1.132.049</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	62.052	62.052
Perdite portate a nuovo	(58.284)	(59.801)
Sovrapprezzo azioni	368.846	368.846
Altre riserve	(23.205)	(18.632)
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>349.409</b>	<b>352.465</b>
Banche e altri finanziatori	258.959	270.169
Passività non correnti da <i>leasing</i>	302.320	313.418
Altre passività finanziarie non correnti	11.980	7.282
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>573.259</b>	<b>590.869</b>
Banche e altri finanziatori	80.635	72.692
Passività correnti per <i>leasing</i>	38.931	37.736
Prestito a breve termine degli azionisti	-	5.000
Debiti a breve e altre passività correnti	40.261	38.222
Altre passività finanziarie correnti	12.733	12.473
Debiti per imposte correnti	256	342
<b>Passività correnti</b>	<b>172.816</b>	<b>166.465</b>
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	16.500	22.250
<b>Totale passività correnti</b>	<b>189.316</b>	<b>188.715</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.111.984</b>	<b>1.132.049</b>

7 maggio 2020

Per il Consiglio di Amministrazione

firmato

*Paolo d'Amico*  
Presidente

*Antonio Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2020	1° trim. 2019
<b>Utile / (perdita) del periodo</b>	<b>1.517</b>	<b>(5.514)</b>
Ammortamenti	10.259	8.758
Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	7.250	8.480
Svalutazione	1.582	-
Imposte correnti e differite	96	100
Costo netto dei <i>leasing</i> finanziari	5.137	4.168
Altri oneri (proventi) finanziari netti	7.143	7.010
Risultato della differenza di cambio non realizzata	-	343
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	-	18
Perdite (ricavi) da vendita di immobilizzazioni	553	(107)
Perdite di valore e svalutazioni (" <i>impairment</i> ") di attività finanziarie verso parte correlata	-	(945)
Riclassificazioni di noleggi di navi	(180)	1.008
<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>33.357</b>	<b>23.319</b>
Variazioni delle rimanenze	(366)	1.453
Variazioni dei crediti a breve	(10)	4.268
Variazioni dei debiti a breve	1.642	(3.316)
Imposte pagate	(182)	(53)
Pagamento della quota di interessi della passività per <i>leasing</i>	(5.135)	(4.884)
Interessi netti (pagati)	(3.628)	(4.168)
Variazioni di altre passività finanziarie	-	214
Variazioni della riserva dei diritti d'opzione	-	(18)
<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>25.678</b>	<b>16.815</b>
Acquisto di immobilizzazioni*	(1.765)	(30.520)
Interessi attivi dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	(150)
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	473	-
<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(1.292)</b>	<b>(30.670)</b>
Altre variazioni del patrimonio netto	(422)	(261)
Finanziamenti degli azionisti	(5.000)	1.620
Variazioni di altri crediti finanziari/ parte correlata	610	(1.300)
Variazioni nette di altri debiti finanziari/ parte correlata	(1.746)	97
Rimborso finanziamenti bancari	(13.677)	(17.421)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i> *	-	37.371
Rimborso della quota capitale di <i>leasing</i> finanziari	(9.654)	(8.967)
<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(29.889)</b>	<b>11.139</b>
<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(5.503)</b>	<b>(2.716)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	17.517	15.120
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>12.014</b>	<b>12.404</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	32.406	29.062
Scoperti di conto a fine periodo	(20.392)	(16.659)

## PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
<b>Saldo al 1° gennaio 2020</b>	<b>62.052</b>	<b>(59.801)</b>	<b>368.846</b>	<b>(15.380)</b>	<b>(3.252)</b>	<b>352.465</b>
Azioni proprie	-	-	-	(261)	-	(261)
Effetto dell' <i>equitization</i>	-	-	-	(77)	-	(77)
Utile (perdita) complessivo	-	1.517	-	(84)	(4.151)	(2.718)
<b>Saldo al 31 marzo 2020</b>	<b>62.052</b>	<b>(58.284)</b>	<b>368.846</b>	<b>(15.802)</b>	<b>(7.403)</b>	<b>349.409</b>

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
<b>Saldo al 1° gennaio 2019</b>	<b>65.376</b>	<b>(30.270)</b>	<b>316.697</b>	<b>(14.791)</b>	<b>331</b>	<b>337.343</b>
Rettifica ex IFRS 16	-	(2.004)	-	-	-	(2.004)
<b>Saldo al 1° gennaio 2019 rett. IFRS 16</b>	<b>65.376</b>	<b>(32.274)</b>	<b>316.697</b>	<b>(14.791)</b>	<b>331</b>	<b>335.339</b>
Riserva sovrapprezzo azioni	-	-	-	22	-	22
Modifica di capitale	(32.688)	-	32.688	-	-	-
Costo dell'emissione	-	-	(276)	-	-	(276)
Utile (perdita) complessivo	-	(5.514)	-	(10)	(1.329)	(6.853)
<b>Saldo al 31 marzo 2019</b>	<b>32.688</b>	<b>(37.788)</b>	<b>349.109</b>	<b>(14.779)</b>	<b>(998)</b>	<b>328.232</b>

## 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, a 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 redazione

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per il periodo chiuso al 31 marzo 2020.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio annuale e dovrebbe essere letto congiuntamente al bilancio annuale al 31 dicembre 2019 del Gruppo.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli Amministratori effettuano stime contabili ed 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.

#### Informazioni di settore

d'Amico International Shipping trasporta raffinati ed oli vegetali ed opera 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. La Società monitora, valuta ed alloca le risorse del Gruppo ad un'unità geografica e di *business* e le attività sono condotte in un'unica valuta, il dollaro USA; DIS considera pertanto quello delle navi cisterna come un unico settore.

#### Principi contabili

I principi contabili adottati sono coerenti con quelli dell'esercizio precedente.

#### **Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2020**

Non ci sono nuovi principi contabili che si prevede abbiano un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso e sulle sue operazioni prevedibili.

***Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore***

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 prevedibili.

7 maggio 2020

Per il Consiglio di Amministrazione

firmato

*Paolo d'Amico*  
Presidente

*Antonio Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario

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

firmato

*Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario