



## **COMUNICATO STAMPA**

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il progetto di bilancio 2017:**

***'Nel corso del 2017 DIS ha registrato una Perdita Netta pari a US\$(38,1) milioni o US\$(27,2) milioni escludendo l'impairment registrato su tre navi disponibili per la vendita. Tale risultato è imputabile alla debolezza del mercato per le navi cisterna nel corso dell'anno, i cui effetti negativi sono stati minimizzati dalla prudente strategia commerciale di DIS. La Società resta positiva sulle prospettive per il 2018 e 2019, con tutti i fondamentali di mercato che indicano una probabile ripresa nel periodo'***

---

### **RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2017**

- Ricavi base *time charter* (TCE) - US\$ 257,4 milioni
- EBITDA - US\$ 36,8 milioni (14,3% on TCE)
- Risultato netto - US\$ (38,1) milioni
- Flussi di cassa da attività operative - US\$ (11,3) milioni
- Indebitamento Netto - US\$ 510,2 milioni al 31 dicembre 2017

---

### **RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2017**

- Ricavi base *time charter* (TCE) - US\$ 63,3 milioni
- EBITDA - US\$ 3,2 milioni (5,1% on TCE)
- Risultato netto - US\$ (24,5) milioni

**Lussemburgo - 01 marzo, 2018** – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna la relazione relativa al progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2017.

## **COMMENTO DEL MANAGEMENT**

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

*Il 2017 è stato un anno difficile per il mercato delle navi cisterna e questo ha portato d'Amico International Shipping a registrare una perdita di US\$ (38.1) milioni, US\$ (27.2) milioni escludendo un impairment registrato a fine anno su tre navi che prevediamo di vendere nel corso del 2018.*

*DIS ha registrato una media giornaliera sul mercato spot pari a US\$ 12,026 nel 2017 rispetto a US\$ 13,302 realizzati l'anno precedente. Questa differenza è dovuta ad un mercato molto più debole del previsto, soprattutto nella prima metà dell'anno rispetto al primo semestre 2016 (H1'17: US\$ 12,492 vs. H1'16: US\$ 16,848), parzialmente compensato da una seconda parte del 2017 in netta ripresa rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (H2'17: US\$ 11,638 vs. H2'16: US\$ 10,111). Al contempo, abbiamo beneficiato di una copertura base time-charter del 33% ad una media giornaliera di US\$ 15,433, che ci ha consentito di realizzare una media totale giornaliera base time charter equivalent (spot e time-charter) pari a US\$ 13,150, un livello soddisfacente visto l'attuale contesto di mercato e che dimostra ancora una volta come*



*la nostra prudente strategia commerciale, che prevede la copertura della flotta tramite contratti time-charter di lungo periodo, ci permetta di mitigare costantemente gli effetti dei cicli di mercato negativi.*

*Sebbene sia estremamente difficile prevedere il momento esatto in cui si verificherà la ripresa, sono fermamente convinto che il mercato delle navi cisterna si stia finalmente muovendo verso un ciclo positivo. Tutti i fondamentali puntano nella giusta direzione ed ogni variabile sembra indicare una ripresa dei noli. Per il 2018 è infatti previsto un crescente consumo di petrolio, anche grazie all'accelerazione della crescita stimata per l'economia mondiale e di questo dovrebbe beneficiare anche la domanda per trasporto marittimo di prodotti petroliferi raffinati. Negli ultimi anni, l'industria della raffinazione ha subito un cambiamento strutturale che ha visto gran parte della capacità di raffinazione spostarsi da alcuni dei principali centri di consumo verso le aree tradizionali di estrazione, principalmente nel Medio Oriente. Questo fenomeno ha sicuramente incrementato la domanda di tonnellaggio miglia per le navi cisterna, che dovrebbe ulteriormente rafforzarsi grazie all'avvio previsto di nuove raffinerie destinate principalmente all'export di prodotti. Il livello elevato di scorte di prodotti raffinati, che ha contribuito a deprimere la domanda negli ultimi due anni, sembra essersi finalmente assestato su livelli più normali. Tutti questi fattori positivi dovrebbero fornire impulso alla domanda mentre allo stesso tempo la crescita dell'offerta prevista per i prossimi anni è estremamente limitata. Si stima, infatti, che la crescita netta (consegna di nuove navi meno demolizioni) nei segmenti di mercato in cui DIS opera, sia di appena il 2,1% nel 2018 e del 1,7% nel 2019; tali livelli rappresentano tassi di crescita tra i più bassi degli ultimi 15 anni.*

*Ritengo che la nostra strategia di investimenti e la nostra politica commerciale consentiranno alla nostra Società di beneficiare appieno dell'attesa ripresa di mercato. DIS terminerà il proprio piano di investimenti di lungo termine a gennaio 2019, posizionandosi sul mercato con una delle flotte di navi cisterna più moderne e versatili, in grado di rispondere al meglio ai requisiti dei nostri principali clienti, rappresentati dalle più importanti compagnie petrolifere mondiali e dai più grandi trader internazionali di materie prime. Continueremo a lavorare al fine di rafforzare competitività della nostra Società, posizionandola tra le aziende leader della nostra industria e con una costante attenzione alla massimizzazione dei ritorni economici, ricompensando i nostri Azionisti per la fiducia accordataci".*

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

*"In un anno caratterizzato da un difficile contesto di mercato, DIS si è concentrata sul rafforzamento del proprio bilancio e della sua posizione di liquidità, in vista del completamento del piano di investimenti di US\$ 755 milioni su nuove navi, avviato nel 2012. A tal proposito abbiamo raccolto US\$ 66,2 milioni di capitale proprio e generato US\$40,5 milioni di proventi netti da operazioni di sale-leaseback e da vendita navi, con ulteriori US\$20,6 milioni di cassa netta generata da tali operazioni dopo la consegna di due navi all'inizio del 2018.*

*In particolare: i) abbiamo finalizzato un aumento di capitale, interamente sottoscritto, che ha generato cassa per US\$ 37,8 milioni nel secondo trimestre del 2017; ii) a dicembre 2017, al termine del primo periodo addizionale di esercizio dei Warrants DIS, sono stati esercitati 84,454,853 warrants al prezzo di € 0,283 per azione ordinaria, generando cassa per US\$ 28,4 milioni; iii) abbiamo venduto e ripreso a time-charter 2 navi nel primo trimestre del 2017 e 1 nave nell'ultimo trimestre dell'anno, generando un effetto netto di cassa pari a US\$ 12,1 milioni, abbiamo venduto e ripreso a bareboat charter 2 ulteriori MR nel primo, terzo e quarto trimestre dell'anno, generando cassa netta pari a più di US\$ 28,4 milioni. Inoltre, nell'ultimo trimestre dell'anno abbiamo concluso un accordo per la vendita e time-charter back di una nave e per la vendita e bareboat back di un'ulteriore nave, che genereranno una cassa netta pari a US\$ 20,6 milioni nel primo trimestre del 2018.*



*A fine 2017, gli investimenti residui di DIS per nuove costruzioni erano pari a US\$ 155,1 milioni, 69,4% dei quali saranno finanziati con debito bancario, già interamente sottoscritto. Al 31 dicembre 2017, DIS aveva una posizione finanziaria netta di US\$ (510,2) milioni, che corrisponde a 66,6% del valore di mercato della flotta, evidenziando una situazione patrimoniale solida”.*

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

### **SINTESI DEI RISULTATI RELATIVI AL QUARTO TRIMESTRE 2017**

Nel “Global Economic outlook” del gennaio 2018, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha annunciato il progressivo rafforzamento dell’attività economica mondiale. E’ prevista una crescita della produzione globale del 3,7% nel 2017, 0,1 punti percentuali più rapida rispetto a quanto proiettato in autunno e mezzo punto percentuale in più rispetto al 2016. L’accelerazione della crescita è avvenuta su ampia scala, con notevoli sorprese positive in Europa e in Asia. Le previsioni di crescita economica globale per il 2018 e il 2019 sono state riviste al rialzo di 0,2 punti percentuali, attestandosi al 3,9% per entrambi gli anni. La revisione riflette il crescente slancio della crescita globale e l’impatto previsto della recente approvazione delle modifiche alla politica fiscale statunitense.

Nel 2017 le tariffe delle navi cisterna sono state depresse dalle alte scorte di prodotti raffinati, da una ridotta attività di trading e da interruzioni nella fornitura di raffinati nell’Atlantico durante la stagione degli uragani.

Le scorte commerciali di raffinati dell’OCSE hanno segnato una flessione di ben 52 milioni di barili nel quarto trimestre, toccando 1,42 miliardi di barili. Dopo il picco di 1,58 miliardi di barili nell’agosto 2016, le scorte hanno subito una riduzione sorprendente di 160 milioni di barili (10%), attestandosi a fine esercizio solo lievemente al di sopra della media quinquennale.

Nel quarto trimestre 2017, invece di assistere al consueto rallentamento stagionale, i volumi raffinati sono saliti fino a un nuovo record di 81,5 milioni di barili giornalieri, segnando la più importante crescita su base annua dal terzo trimestre 2015. I volumi raffinati a dicembre, che probabilmente si confermeranno i più alti di sempre, dovrebbero essere cresciuti di 2 milioni di barili da settembre. Tale espansione nei volumi raffinati deriva principalmente da tre fonti: Stati Uniti, Cina e India. Negli Stati Uniti, i volumi raffinati si sono ripresi dalle interruzioni del terzo trimestre 2017, tornando a superare 17 milioni di barili al giorno a dicembre, mentre sono calati nel resto del bacino Atlantico, con la restante crescita netta proveniente da est di Suez. La produzione cinese ha toccato un nuovo record a novembre, con volumi appena inferiori a 12 milioni di barili al giorno, grazie all’aumento della capacità di raffinazione, per poi scendere come previsto a 11,5 milioni di barili al giorno nel mese di dicembre. L’India ha aumentato la produzione nel periodo fino a segnare un record trimestrale di oltre 5 milioni di barili al giorno.

In seguito all’interruzione causata dall’uragano Harvey, l’attività di noleggio *spot* sulla Costa del Golfo degli Stati Uniti è stata considerevole; i flussi di raffinati provenienti da questa regione sono infatti tornati a crescere, con caricazioni nel Golfo destinati principalmente all’America Latina, portando ad un rialzo dei noli *spot* nel quarto trimestre 2017, di 5% su base annua. Il miglioramento a livello regionale non è stato tuttavia sufficiente a sostenere un ulteriore significativo rialzo delle tariffe di noleggio.

La tariffa time-charter annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot* per i successivi 12 mesi. Questa tariffa è migliorata durante tutto il 2017, ma ha perso slancio nell’ultima parte del terzo trimestre e a gennaio 2018, attestandosi in quel mese per le navi MR convenzionali tra US\$ 13.500 e US\$ 13.750 al giorno, mentre per le navi MR di tipo “Eco” tra US\$ 14.750 e US\$ 15.000 al giorno.



**Il risultato netto di DIS è stato negativo per US\$ (38,1) milioni nell'intero 2017**, rispetto a una perdita netta di US\$ (12,8) milioni registrata nel 2016.

La variazione rispetto all'anno precedente è in gran parte dovuta all'indebolimento del mercato dei noli nel corso del 2017. Infatti, la **tariffa spot giornaliera di DIS si è attestata a US\$ 12.026 nel 2017**, rispetto a US\$ 13.302 per il 2016. Nel contempo, il 33% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2017 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.433, (2016: copertura del 45,9% a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.989). Tale livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità. La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 13.150 nel 2017 rispetto a US\$ 14.534 raggiunti l'anno precedente.

I risultati del 2017 sono stati influenzati negativamente anche dalla perdita durevole di valore da US\$ 10,9 milioni contabilizzata su tre navi, che attualmente sono 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 dell'anno in corso.

Nel 2017 DIS ha effettuato "**investimenti in conto capitale**" per **US\$ 148,1 milioni**. Questo valore è correlato principalmente al programma di costruzione di nuove navi di DIS e include l'acquisto di tre attività in *leasing* per un totale di US\$ 68,0 milioni nel periodo, in seguito a tre contratti di vendita e *lease-back* che hanno generato una positiva disponibilità di cassa netta di US\$ 28,4 milioni totali nel periodo (US\$ 11,2 milioni nel secondo trimestre, US\$ 10,7 milioni nel terzo trimestre 2017 e US\$ 6,5 milioni nel quarto trimestre 2017). Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"**<sup>1</sup> (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui diciassette<sup>1</sup> erano già state consegnate alla fine del 2017. L'**investimento complessivo** previsto è di circa **US\$ 755,0 milioni** ed è in linea con la strategia del Gruppo volta a modernizzare la propria flotta con navi *eco design* di nuova costruzione. Inoltre, DIS ha già fissato la maggior parte di queste navi attraverso contratti di nolo a lungo termine a tariffe remunerative, con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante società di raffinazione.

Nel secondo trimestre 2017 DIS ha lanciato un Aumento di Capitale emettendo diritti di sottoscrizione privilegiata per 140.250.109 nuove azioni con 140.250.109 *Warrant* emessi contemporaneamente a un prezzo di emissione di EUR 0,249 per nuova azione. L'offerta è stata completamente sottoscritta ed ha generato ricavi per US\$ 37,8 milioni a maggio 2017, rafforzando il bilancio e la posizione di liquidità del Gruppo.

Nel mese di dicembre 2017, alla fine del Primo Periodo Addizionale di Esercizio per i "*Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022*", 84.454.853 *Warrant* sono stati esercitati al prezzo di € 0,283 per azione ordinaria, generando ulteriori proventi pari a US\$ 28,4 milioni.

## **RISULTATI OPERATIVI**

I **ricavi base time charter** nel 2017 sono stati di US\$ 257,4 milioni (US\$ 261,4 milioni nel 2016). La variazione rispetto all'anno precedente è dovuta all'indebolimento subito dal mercato delle navi cisterna nel 2017.

---

<sup>1</sup> È inclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in *joint venture* con Venice Shipping and Logistics S.p.A.)



In particolare, DIS ha registrato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 12.026 nel 2017** rispetto a US\$ 13.302 nell'anno precedente. Tale variazione è dovuta al forte indebolimento del mercato *spot* nel primo semestre 2017 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (primo semestre 2017: US\$ 12.492 vs. primo semestre 2016: US\$ 16.848), compensato parzialmente dalla solidità del secondo semestre del 2017 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (secondo semestre 2017: US\$ 11.638 vs. secondo semestre 2016: US\$ 10.111).

In linea con la strategia di DIS, nel 2017 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta elevata, assicurando una media del **33%** dei giorni-nave disponibili (2016: 45,9%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.433** (primo semestre 2016: US\$ 15.989). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa da attività operative, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)** sono stati di **US\$ 13.150 nel 2017** rispetto a US\$ 14.534 nel 2016.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2016					2017				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	18.076	15.560	10.101	10.120	<b>13.302</b>	13.363	11.763	11.960	11.299	<b>12.026</b>
Fissa	15.706	16.059	16.106	16.085	<b>15.989</b>	15.908	15.078	15.681	15.003	<b>15.433</b>
Media	16.970	15.803	12.904	12.601	<b>14.534</b>	14.412	12.851	12.977	12.459	<b>13.150</b>

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di **US\$ 36,8 milioni nel 2017** rispetto a US\$ 55,0 milioni nel 2016. La flessione rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente ai minori "Ricavi TCE" conseguiti nel 2017. Il **marginale di EBITDA di DIS si è attestato al 14,3% nel 2017** rispetto al 21,0% del 2016.

L'**EBIT** è stato negativo per US\$ (11,4) milioni nel 2017 rispetto a un risultato positivo di US\$ 10,1 milioni registrato nel 2016.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ 28,4 milioni nel 2017 rispetto a US\$ 24,1 milioni del 2016. Tale importo comprende gli interessi passivi dovuti sulle linee di credito di DIS, le spese effettive sugli *swap* su tassi di interesse e l'ammortamento delle commissioni finanziarie.

Il **risultato netto** per il 2017 è stato di **US\$ (38,1) milioni** rispetto ad una perdita netta di US\$ (12,8) milioni nel 2016.

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

I **flussi di cassa netti di DIS per il 2017 sono stati negativi per US\$ (2,5) milioni rispetto a US\$ (20,1) milioni nel 2016**. Nel corso dell'esercizio la spesa in conto capitale lorda per US\$ 148,1 milioni è stata parzialmente compensata da US\$ 105,0 milioni di ricavi da vendite e US\$ 51,7 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati negativi per US\$ (11,3) milioni nel 2017 (positivi per US\$ 55,7 milioni nel 2016). Il risultato inferiore conseguito nel 2017 è dovuto principalmente alla debolezza



dei mercati dei noli rispetto al 2016.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2017** ammontava a **US\$ 510,2 milioni** rispetto a US\$ 527,8 milioni alla fine del 2016. L'indebitamento netto/il rapporto del valore di mercato della flotta era pari a 66,6% al 31 dicembre 2017 rispetto al 70,4% al 31 dicembre 2016.

## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

I principali eventi per il **GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING** nel 2017 sono stati:

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

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

- di approvare la proposta di modifica allo statuto della Società avanzata dal Consiglio di Amministrazione nella relazione esplicativa pubblicata il 30 gennaio 2017 e disponibile per gli Azionisti sul sito web della Società (<https://en.damicointernationalshipping.com/>);
- di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso, ad un importo totale di USD 100 milioni, ripartito in un miliardo di azioni senza valore nominale e di rinnovare, per un periodo di cinque anni, l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione ad aumentare il capitale in una o più *tranche* entro i limiti del capitale autorizzato modificato, nonché l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione per limitare o annullare, in tutto o in parte, il diritto di sottoscrizione privilegiata degli azionisti esistenti.

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

- di preparare il lancio di un'offerta pubblica costituita da diritti d'opzione, in Lussemburgo e in Italia, rivolta agli azionisti della Società che consisterebbe in un Aumento di Capitale sociale, mediante l'emissione di nuove azioni senza valore nominale e aventi gli stessi diritti (compreso, a titolo puramente esemplificativo, il diritto a dividendi) delle azioni esistenti al momento dell'emissione, fino all'equivalente in USD di max. € 35 milioni (compreso il sovrapprezzo azioni); le nuove azioni sarebbero offerte agli azionisti esistenti della Società in qualità di titolari di diritti di sottoscrizione privilegiata (i "Diritti di sottoscrizione privilegiata") per la sottoscrizione di nuove azioni della Società (le "Nuove azioni") abbinate gratuitamente a *Warrant* – esercitabili in un orizzonte temporale di cinque anni – da emettersi contemporaneamente (i "*Warrant*"). I *Warrant* darebbero ai titolari il diritto di sottoscrivere azioni aggiuntive senza valore nominale e



aventi gli stessi diritti (compreso, a titolo puramente esemplificativo, il diritto a dividendi) associati alle azioni esistenti (le “Azioni di Compendio”) (l’“Offerta in opzione”).

- i *Warrant*, se debitamente esercitati secondo i loro termini e condizioni, consistono in un aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino all’equivalente in USD di un massimo di € 60 milioni (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l’emissione di Azioni di Compendio senza valore nominale e dividendo ordinario e sarebbero dotati degli stessi diritti associati alle azioni esistenti al momento dell’emissione.

**“L’azionista di maggioranza di DIS garantirà il 100% dell’Aumento di Capitale”:** Il 10 aprile 2017, d’Amico International S.A. (“DAM”), l’azionista di controllo di d’Amico International Shipping S.A., ha confermato il proprio impegno incondizionato e irrevocabile a esercitare tutti i diritti di sottoscrizione privilegiata che riceverà nell’ambito dell’offerta e di sottoscrivere e versare interamente e prontamente le corrispondenti azioni con *Warrant* di nuova emissione, come annunciato nella lettera d’intenti datata 30 gennaio 2017. In seguito al comunicato stampa rilasciato da DIS il 3 marzo 2017 e alla relativa delibera del Consiglio di Amministrazione di DIS dello stesso giorno, DAM si è inoltre impegnata irrevocabilmente a sottoscrivere qualsiasi azione che non sarà sottoscritta nell’ambito del collocamento privato e alle stesse condizioni (segnatamente in relazione al prezzo) proposte nell’offerta in opzione e nel collocamento privato.

**Il Consiglio di d’Amico International Shipping S.A. approva i termini e le condizioni dell’emissione in opzione.** Il 18 aprile 2017 il Consiglio di Amministrazione di d’Amico International Shipping S.A., esercitando i poteri delegatigli dall’assemblea straordinaria degli azionisti del 3 marzo 2017, ha deliberato:

- di approvare l’emissione in opzione rivolta agli azionisti della Società che consiste in (i) un’offerta da parte della Società ai titolari di diritti di sottoscrizione privilegiata (i “Diritti di sottoscrizione privilegiata”) di nuove azioni della Società (le “Nuove azioni”) con *Warrant* emessi contemporaneamente (i “*Warrant*”) esercitabili in azioni (le “Azioni di Compendio”), (l’“Offerta pubblica costituita da diritti d’opzione”) e (ii) qualora i Diritti di sottoscrizione privilegiati vengano esercitati solo parzialmente durante l’Offerta pubblica costituita da diritti d’opzione, in un collocamento privato, nell’ambito del quale il Consiglio di Amministrazione collocherà eventuali Nuove azioni non sottoscritte durante l’Offerta pubblica costituita da diritti d’opzione e con l’annullamento, in questa seconda *tranche* di offerta, di qualsiasi diritto di sottoscrizione privilegiata (il “Collocamento privato”, unitamente all’Offerta pubblica costituita da diritti d’opzione, l’“Offerta”);
  - di approvare un aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino a un massimo equivalente a USD di € 34.922.277 (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l’emissione di massimo 140.250.109 Nuove azioni, che in generale saranno dello stesso grado delle azioni esistenti sotto tutti gli aspetti, ad un prezzo di emissione per Nuova azione di € 0,249 (il “Prezzo di emissione”), secondo il rapporto di 1 Nuova azione ogni 3 Diritti di sottoscrizione privilegiata esercitati (il “Rapporto”) e con un massimo di 140.250.109 *Warrant* associati gratuitamente, emessi in contemporanea secondo il rapporto di 1 *Warrant* ogni 3 Diritti di sottoscrizione privilegiati esercitati;
  - di approvare un ulteriore aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino a un massimo equivalente a USD di € 59.606.296 (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l’emissione – in una o più *tranche* – di massimo 140.250.109 Azioni di Compendio all’esercizio dei *Warrant*, che in generale saranno dello stesso grado delle azioni esistenti sotto tutti gli aspetti alla relativa data di esercizio.



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

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

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

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

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

**Risultati del periodo di sottoscrizione privilegiata**

Durante il periodo di esercizio per i Diritti di sottoscrizione privilegiata, iniziato il 24 aprile 2017 e terminato il 18 maggio 2017 (il "Periodo di sottoscrizione privilegiata"), sono stati esercitati complessivamente 417.470.352 Diritti di sottoscrizione privilegiata, pari a circa il 99,2% del numero complessivo di Diritti di sottoscrizione privilegiata. Considerato il rapporto di 1 Nuova azione con 1 *Warrant* emesso simultaneamente ogni 3 Diritti di sottoscrizione privilegiata, la Società emetterà 139.156.784 Nuove azioni con 139.156.784 *Warrant* gratuiti emessi simultaneamente, esercitabili in azioni (le "Azioni di Compendio"), per i sottoscrittori che hanno sottoscritto le Nuove azioni durante il Periodo di sottoscrizione privilegiata. Le Nuove azioni sono scambiate sul Mercato Telematico Azionario con il codice ISIN LU0290697514, che è il codice ISIN per le azioni DIS.

**Warrant**

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

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

Il 23 maggio 2017, in relazione all'offerta con diritti di sottoscrizione privilegiata (i "Diritti di sottoscrizione privilegiata") di massimo 140.250.109 nuove azioni (le "Nuove azioni") con massimo 140.250.109 *Warrant* emessi simultaneamente (i "*Warrant*") ad un prezzo di emissione di € 0,249 per Nuova azione (il "Prezzo di emissione"), d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che, in seguito al collocamento privato





delle Nuove azioni non sottoscritte (il “Collocamento privato”), tutte le restanti 1.093.325 Nuove azioni sono state sottoscritte (pari ad un Aumento di Capitale aggiuntivo, compreso il sovrapprezzo azioni, dell'equivalente in USD di circa € 272.238) con l'emissione simultanea di 1.093.325 *Warrant*. L'adesione al Collocamento privato, congiuntamente alla sottoscrizione del 99,2% circa durante il periodo di sottoscrizione privilegiata, iniziato il 24 aprile 2017 e terminato il 18 maggio 2017 (il “Periodo di sottoscrizione privilegiata”), equivale a un'adesione totale del 100% all'offerta di diritti d'opzione nel suo complesso. Il capitale della Società ammonterà a USD 56.876.046,50, ripartito in 568.760.465 azioni senza valore nominale.

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha inoltre approvato l'apertura di Periodi Addizionali di Esercizio dei *Warrant*.**

Il 9 novembre 2017 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'esercizio del diritto di cui all'articolo 3.2 del Regolamento sui “*Warrant DIS 2017 - 2022*”, codice ISIN LU1588548724 (i “*Warrant*”) e di stabilire 5 Periodi Addizionali di Esercizio di un mese solare consecutivo ciascuno (i “Periodi Addizionali di Esercizio”), definendo il prezzo di esercizio per ciascuna nuova finestra di esercizio, come previsto all'articolo 4.2 del Regolamento sui *Warrant*, come segue (anche in base al comunicato stampa del 22 novembre 2017 “DIS modifica le date dei Periodi Addizionali di Esercizio dei *Warrant*”);

- € 0,283, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2017;
- € 0,328, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2018;
- € 0,354, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2019;
- € 0,381, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2020;
- € 0,410, per i *Warrant* esercitati in tutti i giorni di apertura delle banche tra il 27 novembre e il 27 dicembre 2021;

Tenendo conto dell'elevata volatilità che caratterizza l'attività di DIS, nonché le ripercussioni che questa può talvolta causare sul prezzo azionario anche nel corso dell'anno, il Consiglio di Amministrazione di DIS ha ritenuto opportuno definire, oltre ai 5 periodi di esercizio annuali ordinari a giugno (a partire dal giugno 2018), cinque Periodi Addizionali di Esercizio, al fine di: (i) aumentare la liquidità dei *Warrant* a beneficio dei loro titolari; (ii) massimizzare, a beneficio dei titolari di *Warrant*, la componente facoltativa dello strumento e di conseguenza il suo valore; (iii) offrire una maggiore flessibilità finanziaria ai titolari dei *Warrant*, che possono esercitare gli strumenti due volte in un periodo di 12 mesi; (iv) aumentare, dal punto di vista di DIS, la probabilità di sottoscrizione dei *Warrant* – che dovrebbe risultare nella maggiore raccolta di patrimonio netto; (v) essenzialmente, massimizzare l'efficacia dello strumento sia per i titolari di *Warrant* che per DIS. Il Regolamento sui *Warrant* è disponibile sul sito *web* di DIS all'indirizzo [investorrelations.damicointernationalshipping.com](http://investorrelations.damicointernationalshipping.com).

**L'azionista di maggioranza di DIS conferma la sua visione positiva di medio termine per il settore ed eserciterà il 100% dei *Warrant* in suo possesso durante il Primo Periodo Addizionale di Esercizio.**

Il 27 novembre 2017, coerentemente con la sua visione positiva di medio termine per l'attività di DIS e con il suo impegno finanziario a sottoscrivere tutte le nuove azioni offerte nell'ultimo Aumento di Capitale della Società, finalizzato all'inizio di quest'anno, d'Amico International S.A., l'azionista di maggioranza di d'Amico International Shipping S.A., ha informato DIS del proprio impegno incondizionato e irrevocabile a esercitare tutti i suoi 84.339.337 *Warrant* (i “*Warrant*”) per un importo totale di € 23.868.032,37, durante il Primo Periodo Addizionale di Esercizio (27 novembre – 27 dicembre 2017), come annunciato nel comunicato stampa diffuso da DIS il 24 novembre 2017, e di sottoscrivere interamente e prontamente le corrispondenti azioni ordinarie di DIS di nuova emissione, ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le



medesime caratteristiche delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione, nel rapporto di n. una (1) azione ordinaria DIS per ogni *Warrant* esercitato.

**Risultati dei *Warrant* d'Amico International Shipping 2017-2022** Durante questo Primo Periodo Addizionale di Esercizio sono stati esercitati 84.454.853 *Warrant* al prezzo di € 0,283 per azione ordinaria, portando alla sottoscrizione di 84.454.853 Azioni di Compendio. Successivamente a tale sottoscrizione, il capitale sociale di DIS ammonterà a US\$65.321.531,80, rappresentato da 653.215.318 azioni ordinarie senza valore nominale. Conformemente ai Termini e Condizioni dei *Warrant*, le Azioni di Compendio sono state emesse il 28 dicembre 2017.

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

- **“Flotta di proprietà di seconda mano”:** nel mese di gennaio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha venduto la MT High Endurance e la MT High Endeavour, due navi cisterna *medium range* da 46.992 Tpl (Dwt), costruite nel 2004 da STX, Corea del Sud (le “Navi”), a Sea World Tankers, un cliente di Sea World Management SAM (l’“Acquirente”), per un corrispettivo di US\$ 13,5 milioni ciascuna. Nel contempo, d'Amico Tankers manterrà l’impiego commerciale delle Navi avendo altresì concluso con l’Acquirente un contratto *time charter* quadriennale ad una tariffa interessante. La vendita di due navi ha generato US\$ 5,2 milioni di liquidità al netto delle commissioni e del rimborso dei finanziamenti bancari esistenti delle navi.

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

Nel mese di luglio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della MT High Discovery, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd., per un corrispettivo di US\$ 28,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 10,7 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS e permettendo al Gruppo di trarre vantaggio dalla ripresa prevista del mercato. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della Nave, poiché è stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della Nave, a partire dal terzo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli

Nel mese di settembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della MT High Priority, una nave cisterna *medium range* da 46.847 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da Nakai Zosen (Giappone) per un corrispettivo di US\$ 13,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare



una liquidità di circa US\$ 6,5 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della Nave, poiché è stato concluso con l'acquirente anche un contratto quinquennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del quinto anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della Nave, a partire dal secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli. Nel mese di ottobre 2017, in seguito alla consegna della M/T High Priority ai nuovi proprietari, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso a noleggio a scafo nudo la nave per 5 anni.

Nel mese di ottobre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della MT High Prosperity, una nave cisterna *medium range* da 48.700 Tpl (Dwt), costruita nel 2006 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 14,245 milioni. L'operazione ha generato una disponibilità di cassa netta di circa US\$ 6,9 milioni per d'Amico Tankers d.a.c. nel quarto trimestre 2017, 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 novembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della MT 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 genererà una 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 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 rilocalizzazione della MT 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 permetterà 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 vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di febbraio 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno, a una tariffa di nolo molto vantaggiosa, un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel primo trimestre.

Nel mese di ottobre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel terzo trimestre.



A ottobre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha fissato una delle sue navi LR1 di nuova realizzazione, consegnata a novembre 2017, con un'agenzia commerciale di intermediazione per un periodo di 6 mesi con opzione per altri 6 mesi ad una tariffa remunerativa.

A novembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato per un altro anno un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera che sarebbe dovuto scadere nel quarto trimestre.

- **Flotta in “noleggio passivo”:** nel mese di febbraio 2017, il contratto per la M/T High Enterprise, nave MR costruita nel 2009 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. da allora, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.

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

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

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

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

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

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

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

nel mese di ottobre 2017, i contratti per la M/T High Beam e la High Current, due navi MR costruite nel 2009 e prese in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2014, sono stati prorogati per un altro anno ad una tariffa ridotta.

Nel mese di novembre 2017, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Union, una nave MR costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di novembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T High Adventurer, 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 dicembre 2017, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Stanley, una nave MR costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2017, la M/T High Challenge, una nuova nave cisterna MR di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

Nel febbraio 2017, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud di rimandare la consegna della sua prima nave LR1 di nuova costruzione da aprile 2017 ad ottobre 2017. Questo accordo dà seguito alla specifica richiesta di una grande compagnia petrolifera nonché importante cliente del Gruppo, che prenderà la nave a noleggio con un contratto *time charter* di 18 mesi alla sua consegna da parte di Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam. Allo stesso tempo, anche le date di consegna stimate delle altre 5 navi LR1 in costruzione presso Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd. – Vietnam sono state leggermente posticipate di circa 2 mesi rispetto al programma originale.

Nel mese di novembre 2017, la M/T Cielo Bianco, 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.

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

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

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

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

- **"Flotta di proprietà di seconda mano":** nel mese di febbraio 2018 le navi M/T High Presence e M/T High Freedom sono state consegnate ai nuovi proprietari. Dal momento della rispettiva consegna le navi sono state noleggiate a d'Amico Tankers d.a.c. attraverso un contratto decennale di tipo *bare-boat* per la M/T High Freedom ed un contratto di tipo *time-charter* della durata di sei anni per la M/T High Presence.
- **Flotta in "noleggio passivo":** nel mese di gennaio 2018, il contratto per la M/T Carina, una nave MR costruita nel 2010 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2013, è stato prorogato per altri due anni a partire da maggio 2018 ad una tariffa ridotta.

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, 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.

- **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*.

**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 almeno 2 navi a gennaio 2019.

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

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

	Al 31 dicembre 2017				Al 1 marzo 2018			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	1,0	18,0	8,0	27,0	2,0	16,0	8,0	26,0
Noleggio a scafo nudo*	0,0	3,0	0,0	3,0	0,0	4,0	0,0	4,0
Nolo a lungo termine	0,0	11,5	1,0	12,5	0,0	12,5	1,0	13,5
Nolo a breve termine	0,0	12,0	1,0	13,0	0,0	11,0	1,0	12,0
<b>Totale</b>	<b>1,0</b>	<b>44,5</b>	<b>10,0</b>	<b>55,5</b>	<b>2,0</b>	<b>43,5</b>	<b>10,0</b>	<b>55,5</b>

\* con obbligo di acquisto

### **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

In seguito agli Uragani che hanno colpito il golfo degli Stati Uniti, si è creato un migliore equilibrio tra domanda e offerta nell'Atlantico. L'esportazione di raffinati dagli Stati Uniti si è ripresa dal minimo di settembre, ed è tornata a circa 5 milioni di barili al giorno. Il miglior bilanciamento di domanda e offerta ha portato ad un rialzo delle tariffe di noleggio per gran parte del quarto trimestre del 2017, prima di un appiattimento nell'ultima parte dell'anno e nei primi mesi del 2018.

Nel bacino Atlantico, il fattore chiave nel mese di gennaio e ad inizio febbraio 2018 è stato il maltempo che ha comportato ritardi nei porti, riducendo il numero di navi disponibili. Nell'emisfero orientale, a inizio 2018 le raffinerie asiatiche sono tornate in esercizio dopo i cicli pianificati di manutenzione, contribuendo ad un miglioramento del mercato.

L'IEA ha recentemente rivisto lievemente al rialzo le proiezioni di crescita della domanda petrolifera nel 2018 a 1,4 milioni di barili al giorno (in calo rispetto all'espansione del 2017 di 1,6 milioni di barili al giorno), sulla base delle stime di crescita del PIL rilasciate dal FMI più ottimistiche per il 2018.

Il mercato delle navi cisterna dovrebbe continuare a migliorare grazie al rallentamento della crescita dell'offerta di navi e all'aumento dei volumi trasportati, trainati da: 1) una forte domanda petrolifera, 2) l'aumento delle esportazioni statunitensi e 3) elevati margini di raffinazione e utilizzo negli USA, che



favoriscono un aumento delle esportazioni verso i Caraibi e l'America Latina 4) le scorte di raffinati più basse che, a seguito di sostanziali riduzioni negli ultimi 18 mesi, si avvicinano ora alle medie quinquennali 5) il significativo aumento previsto dall'EIA della produzione statunitense di petrolio di scisto di 1,8 milioni di barili al giorno nel 2018, contribuendo ad una previsione di crescita della produzione petrolifera non OPEC di 2,4 milioni di barili al giorno, che dovrebbe limitare ulteriori incrementi e potrebbe portare ad un eventuale calo del prezzo del petrolio.

I prezzi delle navi e le tariffe time-charter per periodi di un anno sono cresciute gradualmente durante il 2017, con i noleggiatori che hanno recentemente stipulato contratti time-charter a tariffe superiori a quelle offerte dal mercato *spot*, un chiaro segnale di fiducia nelle prospettive del settore.

## **ALTRE DELIBERE**

### ***RELAZIONE SULLA CORPORATE GOVERNANCE E SUGLI ASSETTI PROPRIETARI 2017 E CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA ANNUALE DEGLI AZIONISTI***

Il Consiglio di Amministrazione ha preso in esame ed approvato la relazione sulla Corporate Governance e sugli Assetti proprietari della Società riferita all'anno 2017 ed ha stabilito di convocare l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti in data 18 Aprile 2018 chiamata a deliberare, tra le altre cose: i) sull'approvazione del bilancio d'esercizio della Società e del bilancio consolidato al 31 Dicembre 2017 e ii) sul rinnovo delle cariche sociali.

### ***RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE DEL 2017 E POLITICA GENERALE DELLE REMUNERAZIONI 2018***

Il Consiglio di Amministrazione ha deciso di approvare la Relazione sulle Remunerazioni del 2017 contenente la Politica Generale delle Remunerazioni 2018 e riguardante gli Amministratori Esecutivi e i dirigenti con responsabilità strategiche della Società, sulla base del parere ricevuto dal Comitato Nomine e Remunerazioni.

---

## **CONFERENCE CALL**

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

---

La relazione annuale, al 31 dicembre 2017 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 3 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, e successive modifiche, che recepisce la Direttiva 2004/109/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza, in relazione alle informazioni sugli emittenti le cui azioni sono ammesse alle negoziazioni su un mercato regolamentato. Il documento integrale è depositato nei termini prescritti dalle leggi e dai regolamenti applicabili alla Società presso Borsa Italiana S.p.A., la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), tramite il sistema eMarket SDIR and STORAGE, la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di meccanismo ufficiale prescelto dalla Società per lo stoccaggio delle informazioni regolamentate (OAM) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF). Lo stesso è altresì reso disponibile, presso la sede legale della Società ed il suo sito internet (<http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>).



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

---

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

---

## **Investor Relations**

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

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

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

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

## **Capital Link**

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

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

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

## **Media Relations**

### **Havas PR Milan**

Marco Fusco

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

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

Antonio Buoizzi

Tel.: +39 320.0624418

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





## ALLEGATI

### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	2017	2016
Ricavi	390.971	347.110
Costi diretti di viaggio	(133.534)	(85.724)
<b>Ricavi base <i>time charter</i></b>	<b>257.437</b>	<b>261.386</b>
Costi per noleggi passivi	(126.664)	(117.198)
Altri costi operativi diretti	(80.370)	(73.509)
Costi generali e amministrativi	(15.482)	(15.690)
Utile dalla vendita di navi	1.917	-
<b>Risultato operativo lordo / EBITDA *</b>	<b>36.838</b>	<b>54.989</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(48.266)	(44.855)
<b>Risultato operativo / EBIT *</b>	<b>(11.428)</b>	<b>10.134</b>
Proventi finanziari	2.419	1.767
(Oneri) finanziari	(28.379)	(24.134)
Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	85	230
<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>(37.303)</b>	<b>(12.003)</b>
Imposte e tasse	(780)	(835)
<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>(38.083)</b>	<b>(12.838)</b>
<b>Utile / (perdita) base per azione in US\$1</b>	<b>(0,075)</b>	<b>(0,031)</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 21

### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	2017	2016
Utile / (perdita) del periodo	(38.083)	(12.838)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ( <i>cash flow hedge</i> )	2.456	1.689
Variazioni nella riserva di conversione	253	(247)
<b>Utile/(Perdita) netto complessivo</b>	<b>(35.374)</b>	<b>(11.396)</b>
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti del Gruppo</i>		
Utile/(Perdita) base complessivo per azione in US\$(1)	(0,070)	(0,027)

(1) L'utile base per azione per il 2017 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 508.653.542, mentre nel 2016 l'utile base per azione è stato calcolato su un numero medio di 420.295.298 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione del 2017, mentre nel 2016 l'utile per azione diluito era pari a US\$ (0,030).



## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2017	AI 31 dicembre 2016
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni tecniche	792.851	810.728
Partecipazioni in entità a controllo congiunto	3.269	3.261
Altre attività finanziarie non correnti	27.632	23.066
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>823.752</b>	<b>837.055</b>
Attività disponibili per la vendita	77.750	66.352
Rimanenze	15.495	12.857
Crediti a breve e altre attività correnti	66.200	41.213
Altre attività finanziarie correnti	344	95
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	29.694	31.632
<b>Totale attività correnti</b>	<b>189.483</b>	<b>152.149</b>
<b>Totale attività</b>	<b>1.013.235</b>	<b>989.204</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	65.322	42.851
Utili portati a nuovo	26.389	64.472
Altre riserve	302.721	256.043
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>394.432</b>	<b>363.366</b>
Banche e altri finanziatori	357.544	427.304
Passività per <i>leasing</i> finanziari	63.144	-
Altre passività finanziarie non correnti	5.469	8.420
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>426.157</b>	<b>435.724</b>
Banche e altri finanziatori	128.488	124.975
Passività per <i>leasing</i> finanziari	3.267	-
Importi dovuti alla società controllante	-	10.001
Debiti a breve e altre passività correnti	50.811	43.059
Altre passività finanziarie correnti	10.043	11.885
Debiti per imposte correnti	37	194
<b>Totale passività correnti</b>	<b>192.646</b>	<b>190.114</b>
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>1.013.235</b>	<b>989.204</b>



## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO

<i>US\$ migliaia</i>	2017	2016
<b>Utile / (perdita) del periodo</b>	<b>(38.083)</b>	<b>(12.838)</b>
Ammortamenti e svalutazioni	48.266	44.855
Imposte correnti e differite	780	835
Oneri (proventi) finanziari	25.260	22.619
Variazioni di <i>fair value</i> su riconversione valutaria	700	(254)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.917)	-
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	(85)	(230)
<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>34.921</b>	<b>54.987</b>
Variazioni delle rimanenze	(2.639)	(2.581)
Variazioni dei crediti a breve	(25.220)	14.549
Variazioni dei debiti a breve	5.650	9.928
Imposte pagate	(675)	(1.428)
Interessi netti (pagati)	(23.620)	(17.872)
Variazioni di altre passività finanziarie	-	(2.065)
Variazioni della riserva sovrapprezzo azioni	275	149
<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>(11.308)</b>	<b>55.667</b>
Acquisto di immobilizzazioni	(148.102)	(151.198)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	105.001	-
Alienazione della partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto ETL	132	1.238
Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto ETL	116	330
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	433
<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(42.853)</b>	<b>(149.197)</b>
Aumento di Capitale	66.164	2.921
Altre variazioni del patrimonio netto	252	(247)
Azioni proprie	-	(609)
Dividendi distribuiti	-	(12.412)
Finanziamenti della controllante	(10.001)	10.000
Variazioni di altri debiti finanziari	(2.000)	(1.000)
Rimborso finanziamenti bancari	(127.258)	(195.852)
Utilizzo finanziamenti bancari	58.098	270.606
Avvio di un <i>leasing</i> finanziario	68.000	-
Rimborso di un <i>leasing</i> finanziario	(1.589)	-
<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>51.666</b>	<b>73.407</b>
<b>Variazione netta in aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(2.495)</b>	<b>(20.123)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	20.164	40.287
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>17.669</b>	<b>20.164</b>



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	29.694	31.632
Scoperti di conto corrente	(12.025)	(11.468)

*Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci d'esercizio e consolidato 2017, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione intermedia del management sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.*

*Carlos Balestra di Mottola*  
Chief Financial Officer

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

Unitamente agli indicatori in gran parte 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 bilancio, indicando la *performance* dell'impresa nel corso del periodo e colmando le lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono ulteriori indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la *performance* aziendale passata e futura, i flussi di cassa, con rispetto agli indicatori finanziari definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria e dei principi contabili (IFRS) del Gruppo; per questo motivo potrebbero non essere comparabili con altri indicatori aventi denominazioni simili utilizzati da altre imprese e non costituiscono indicatori previsti dagli IFRS o dai GAAP, pertanto non dovrebbero essere considerati sostitutivi rispetto alle informazioni riportate nel bilancio del Gruppo. Nella sezione seguente sono riportate le definizioni date dal Gruppo agli IAP utilizzati:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### ***Indebitamento netto***

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



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

### **Giorni-nave disponibili**

Numero teorico di giorni in cui una nave è disponibile per la navigazione in un certo periodo. Fornisce un'indicazione della disponibilità di una nave a produrre utili del Gruppo durante un periodo, tenendo conto della data di consegna e di riconsegna delle navi appartenenti alla flotta.

### **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.

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

Il noleggio *spot* giornaliero si riferisce ai ricavi base *time-charter* generati dall'impiego delle navi di DIS sul mercato *spot* (o su base viaggio) ed il noleggio giornaliero si riferisce ai ricavi base *time-charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS attraverso contratti di tipo *Time-charter*.

### **Off-hire**

Indica il periodo in cui una nave non è in grado di svolgere i servizi richiesti ai sensi di un contratto *time charter*. I periodi *off-hire* possono includere i giorni trascorsi in riparazione, interventi di bacino (*drydock*) e ispezioni, programmati o meno. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base *time charter* tra i diversi periodi.

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

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

### **Numero medio di navi**

Il numero medio di navi in un periodo è pari alla somma dei 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.

## **GLOSSARIO**

### **Noleggio a scafo nudo**

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

### **Noleggio**

Indica il noleggio di una nave per un periodo di tempo specifico o per un trasporto merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il contratto per un noleggio è comunemente chiamato contratto di noleggio.

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



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

***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 ci si riferisce normalmente a ricavi generati attraverso Contratti *time charter* o Contratti di nolo. Si vedano le rispettive definizioni negli IAP non finanziari in questa sezione. Anche i noleggi a scafo nudo sono generalmente contratti a tariffa fissa, ma attraverso questo tipo di contratto le navi sono tipicamente controllate da DIS piuttosto che impiegate.

***Noleggio a viaggio***

È un tipo di contratto mediante il quale a un proprietario o a un proprietario conduttore di nave viene corrisposto il nolo in base allo spostamento di merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il proprietario conduttore è responsabile di sostenere sia le spese operative della nave che le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico.

***Time charter***

È un tipo di contratto mediante il quale al proprietario o al proprietario conduttore della nave viene corrisposto un importo giornaliero per un periodo di tempo specificato (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 è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.