



## **COMUNICATO STAMPA**

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo semestre e del secondo trimestre 2018:**  
**'DIS HA REGISTRATO UNA PERDITA NETTA PARI A US\$(20.2) MILIONI A CAUSA DI UN MERCATO MOLTO DIFFICILE NEL CORSO DEL SECONDO TRIMESTRE DELL'ANNO. DIS SI CONCENTRA SUL RAFFORZAMENTO DELLA SUA STRUTTURA ORGANIZZATIVA E FINANZIARIA, PREVEDENDO UNA RIPRESA NEL MEDIO LUNGO TERMINE DEL MERCATO DELLE NAVI CISTERNA'**

---

### **RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE 2018**

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 125,6 milioni (US\$ 128,7 milioni nel H1'17)
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ 10,1 milioni (8,01% sul TCE) (US\$ 24,7 milioni in H1'17)
- Risultato netto di US\$ (20,2) milioni (US\$ (6,2) milioni nel H1'17)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 0,9 milioni (US\$ (1,1) milioni in H1'17)
- Indebitamento netto di US\$ 536,0 milioni (US\$ 510,3 al 31 dicembre 2017)

---

### **RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE 2018**

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 59,3 milioni (US\$ 62,1 milioni nel Q2'17)
- Utile operativo lordo/EBITDA di US\$ (17,0) mila (US\$ 8,2 milioni nel Q2'17)
- Risultato netto di US\$ (16,6) milioni (US\$ (8,0) milioni nel Q2'17)

**Lussemburgo - 31 luglio, 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 primo semestre e al secondo trimestre 2018.

## **COMMENTO DEL MANAGEMENT**

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

*'L'attesa ripresa del mercato delle navi cisterna non si è ancora concretizzata. d'Amico International Shipping ha registrato una perdita netta pari a 20,2 milioni di dollari nella prima metà del 2018, a causa di un mercato dei noli estremamente difficile soprattutto nel secondo trimestre. E' ovviamente un risultato del quale non siamo contenti ma vorrei ripetere nuovamente ciò che ho già affermato più di una volta: non vedo alcun tipo di ragione per cui il mercato del trasporto di prodotti raffinati non debba riprendersi nel medio termine. I fondamentali puntano tutti verso una ripresa del mercato, con una domanda mondiale crescente per prodotti petroliferi raffinati e un incremento netto della flotta piuttosto contenuto per i prossimi anni. Nei primi sei mesi dell'anno, sono state poche le nuove navi ordinate e per contro il livello di demolizioni ha subito un'accelerazione. Alla fine di giugno, il nolo "time-charter" per un periodo di 1 anno per una MR 'eco' era di circa 14,000 dollari/giorno (circa 1,000 dollari in meno per le navi 'non-eco'). il nolo "time-charter" per un periodo di 1 anno è sempre stato il miglior indicatore di mercato nella nostra industria ed è oggi a livelli significativamente superiori rispetto al mercato spot, il che significa che gli operatori di settore si attendano un miglioramento anche dei noli spot nel corso del prossimo anno. Ritengo sia ormai solo questione di qualche trimestre prima che il nostro mercato torni su livelli soddisfacenti. Nel frattempo, continueremo a concentrarci sui punti chiave della nostra strategia, che hanno reso DIS, nei decenni, un'azienda di successo anche attraverso diversi cicli di mercato. Continueremo a garantire un ottimo servizio ai nostri clienti (che includono le più grandi oil-major mondiali ed i maggiori trader internazionali), a mantenere i più elevati standard qualitativi a bordo delle nostre moderne navi*



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

*assieme ad una struttura di costi efficiente, a garantire una stabilità finanziaria negli anni futuri, e a puntare sullo sviluppo continuo dei nostri collaboratori, rafforzando così la nostra struttura organizzativa. Tutto questo ha sempre contribuito al successo della nostra Azienda. All'interno di questa strategia di medio/lungo termine, abbiamo sempre beneficiato, e sono convinto che continueremo a beneficiare, di un grandissimo sostegno da parte delle nostre banche, considerando anche che siamo ormai prossimi alla conclusione del nostro rilevante piano di ringiovanimento della flotta. Inoltre abbiamo sempre potuto contare sul continuo e prezioso sostegno finanziario del nostro azionista di maggioranza. In relazione al nostro programma di nuove costruzioni avviato nel 2012, posso sicuramente confermare che i prezzi che abbiamo pagato per i nostri asset sono ancora oggi, in un contesto di mercato dei noli estremamente difficile, molto competitivi e spesso al di sotto degli attuali prezzi di mercato. Questo è, a mio parere, un altro segnale che l'attuale contesto di mercato non potrà protrarsi ancora a lungo, anche perché è aspettativa diffusa che gli importanti cambiamenti normativi che entreranno in vigore nel 2020, limitando il contenuto di zolfo presente nel carburante, genereranno un incremento di domanda per le nostre navi già a partire dalla seconda metà del 2019. In sintesi, ritengo che malgrado il difficile contesto di mercato che stiamo vivendo, possiamo contare su alcuni punti di forza rispetto alla maggior parte dei nostri concorrenti. Mi riferisco in particolare ad un forte sostegno delle banche, ad un forte azionista di maggioranza e a navi ordinate a prezzi competitivi. Tutti questi fattori ci danno i mezzi per affrontare le sfide del presente, guardando con fiducia al futuro, in cui continueremo ad essere un importante operatore nel nostro settore.'*

Carlo Balestra di Mottola, CFO della DIS commenta:

*'Il primo semestre dell'anno è stato caratterizzato da difficili condizioni di mercato che si sono chiaramente riflesse nei risultati che abbiamo registrato nel periodo. In questo difficile contesto, ci siamo concentrati sul rafforzamento della posizione di liquidità di DIS. Come già riportato, nel corso del primo trimestre dell'anno abbiamo finalizzato la vendita e "lease-back" di una nave e la vendita e "time-charter back" di un'altra nave, generando nel complesso cassa per 20,3 milioni di dollari. Abbiamo, inoltre, annunciato recentemente la vendita di un'altra delle nostre navi handy e la vendita e "lease-back" di una MR, che dovrebbero generare una cassa totale di 14,3 milioni di dollari nel corso del terzo trimestre dell'anno. Allo stesso tempo, abbiamo investito 44 milioni di dollari nel periodo, in relazione principalmente al nostro programma di nuove costruzioni presso Hyundai-Mipo, inclusa una LR1 consegnataci a gennaio 2018. Gli investimenti derivanti dal nostro piano di nuove costruzioni termineranno all'inizio del 2019, dopo la consegna di due LR1 nel terzo trimestre 2018 ed altre due LR1 nel primo trimestre del 2019. DIS continua, inoltre, a beneficiare del costante sostegno finanziario di d'Amico International, il suo azionista di controllo. Alla fine di giugno 2018, DIS aveva disponibilità liquide per 34,6 milioni di dollari ed una posizione finanziaria netta di (536.0) milioni di dollari, che rappresenta il 70.1% del valore di mercato della flotta di DIS.'*

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

### **SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2018**

Nel suo ultimo rapporto l'IEA ha annunciato che la domanda di petrolio ha iniziato l'anno con il piede giusto, con una crescita nel primo trimestre 2018 a oltre 2 milioni di barili al giorno, favorita dalle basse temperature registrate nell'emisfero settentrionale. Nel secondo trimestre 2018 la crescita è rallentata fino a 0,9 milioni di barili al giorno, a causa dell'aumento del prezzo.

Le tariffe delle navi cisterna sono state caratterizzate da una certa debolezza nel secondo trimestre del 2018. Lo squilibrio dell'offerta di tonnellaggio affrontato alla fine del 2017 è riemerso. Nonostante alcune interruzioni non pianificate dell'attività, le raffinerie statunitensi continuano a funzionare a livelli



stagionali da record intorno all'89%. Le esportazioni in Messico e Brasile, due dei principali mercati per gli Stati Uniti, sono diminuite durante l'intero trimestre. Le importazioni in queste regioni sono scese di quasi 7 milioni di barili tra gennaio e aprile 2018; in Messico, ciò è riconducibile ad un calo della domanda e ad un aumento del volume di produzione delle raffinerie, mentre in Brasile il calo della domanda è associato allo sciopero degli autotrasportatori contro l'aumento del costo del carburante. Uno dei pochi punti lucenti sono state le importazioni negli Stati Uniti dall'Olanda, di fatto raddoppiate nello stesso periodo. Tuttavia, un'offerta molto abbondante di tonnellaggio ha impedito il rialzo dei noli. Ad est di Suez, gli interventi di manutenzione, la minore domanda e periodi festivi a livello locale hanno contribuito a deprimere i noli. Dopo aver raggiunto un picco storico nel mese di marzo, le esportazioni cinesi di raffinati sono diminuite su base mensile di 347.000 barili al giorno, attestandosi a 1,33 milioni di barili al giorno in aprile.

La prima metà dell'anno ha registrato una crescita dell'attività di raffinazione, che tuttavia è rimasta confinata alla regione a est di Suez. L'aumento di 700.000 barili al giorno su base annua della Cina è stato superiore alla crescita globale di 550.000 barili al giorno, compensando un calo di 400.000 barili al giorno nel bacino dell'Atlantico. Con l'inizio del secondo semestre dell'anno, l'incremento dei volumi di produzione in Nord America, con tassi stagionali di utilizzazione delle raffinerie da record negli Stati Uniti, contribuirà a ripartire la crescita tra i due emisferi, pur con una persistente predominanza della regione a est di Suez.

La tariffa *time-charter* annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot* per i successivi 12 mesi. Dal momento che i mercati non hanno mostrato segni evidenti di miglioramento nel secondo trimestre, le tariffe sono scese leggermente a US\$ 13.000 al giorno.

**DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (20,2) milioni nel primo semestre 2018** rispetto a una perdita netta di US\$ (6,2) milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio. Tale variazione è dovuta principalmente alla debolezza affrontata dal mercato delle navi cisterna dall'inizio del 2018. Il primo semestre del 2017 aveva beneficiato anche di US\$ 2,6 milioni di "utile dalla vendita di navi" generato dalla vendita di due navi, nonché di "costi per noleggi passivi" inferiori.

La tariffa *spot* giornaliera di DIS del primo semestre 2018 è stata pari a US\$ 11.526 rispetto ai US\$ 12.492 raggiunti nella prima metà del 2017.

Nel contempo, il 32,3% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2018 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.932, (primo semestre 2017: copertura del 36,9% a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.530). Tale livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 12.625 nel primo semestre 2018 rispetto a US\$ 13.614 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

Nella prima metà dell'anno, le "spese in conto capitale" ammontavano a **US\$ 72,0 milioni**. Questo valore è correlato principalmente al programma di costruzione di nuove navi di DIS e include l'acquisto di una nave in *leasing* per un totale di US\$ 28 milioni nel primo trimestre, in seguito a un contratto di vendita e *lease-back* sottoscritto alla fine del 2017 che ha generato un flusso positivo di cassa netta pari a US\$ 13,7 milioni nel primo trimestre dell'anno. 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 diciotto<sup>10</sup> già consegnate alla fine del secondo trimestre 2018.

<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.).



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.

## RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base time charter** sono stati di US\$ 125,6 milioni nel primo semestre 2018 rispetto a US\$ 128,7 milioni del primo semestre 2017 e di US\$ 59,3 milioni nel secondo trimestre 2018 rispetto a US\$ 62,1 milioni del secondo trimestre 2017. Tale variazione è imputabile prevalentemente all'indebolimento del mercato *spot* nel primo semestre 2018 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

In particolare, DIS ha registrato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 11.526 nel primo semestre 2018** rispetto a **US\$ 12.492** nello stesso periodo dell'anno precedente (secondo trimestre 2018: US\$ 10.327 vs. secondo trimestre 2017: US\$ 11.763).

In linea con la strategia di DIS, nel primo semestre 2018 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta buona, assicurando una media del **32,3%** dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2017: 36,9%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.932** (primo semestre 2017: US\$ 15.530). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)** sono stati di **US\$ 12.625 nel primo semestre 2018** rispetto a **US\$ 13.614 nel primo semestre 2017**.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2017 NON REVISIONATO					2018 NON REVISIONATO		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	13.363	11.763	<b>12.492</b>	11.960	11.299	12.726	10.327	<b>11.526</b>
Fissa	15.908	15.078	<b>15.530</b>	15.681	15.003	15.001	14.867	<b>14.932</b>
Media	14.412	12.851	<b>13.614</b>	12.977	12.459	13.446	11.818	<b>12.625</b>

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di US\$ 10,1 milioni nel primo semestre 2018 (secondo trimestre 2018: prossimo allo zero) rispetto a US\$ 24,7 milioni nel primo semestre 2017 (secondo trimestre 2017: US\$ 8,2 milioni). La flessione rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente ai minori "Ricavi TCE" conseguiti nel periodo di riferimento. Il **marginale di EBITDA di DIS si è attestato al 8,0% nel primo semestre 2018** rispetto al **19,2% del primo semestre 2017**.

Gli **ammortamenti e svalutazioni** sono stati pari a US\$ 18,9 milioni nel primo semestre 2018 (US\$ 18,6 milioni nel primo semestre 2017) e a US\$ 9,6 milioni nel secondo trimestre 2018 (US\$ 9,4 milioni nel secondo trimestre 2017).

Il **risultato operativo (EBIT)** per la prima metà del 2018 è stato **negativo per US\$ (8,8) milioni**, rispetto a un risultato positivo di US\$ 6,1 milioni registrato nello stesso periodo dello scorso esercizio. L'EBIT del secondo trimestre 2018 è stato negativo per US\$ (9,7) milioni rispetto a US\$ (1,2) milioni ottenuti nel secondo trimestre dello scorso esercizio.



Il **risultato netto** di DIS è stato **negativo** per **US\$ (20,2) milioni nel primo semestre 2018 rispetto a US\$ (6,2) milioni** di perdita netta registrata nello stesso periodo del 2017, mentre il risultato netto del secondo trimestre 2018 è stato negativo per US\$ (16,6) milioni rispetto a US\$ (8,0) milioni di perdita netta generata nel secondo trimestre 2017. La variazione rispetto all'anno precedente è riconducibile principalmente a un mercato *spot* nettamente più debole registrato nel primo semestre del 2018.

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

I **flussi di cassa netti di DIS per il primo semestre 2018 sono stati leggermente positivi per US\$ 0,05 milioni** rispetto a US\$ 9,0 milioni del primo semestre 2017. Nel corso del primo semestre 2018 la spesa in conto capitale lorda per US\$ 72,0 milioni è stata parzialmente compensata da US\$ 41,1 milioni di incassi da vendita navi e US\$ 29,9 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie.

I **flussi di cassa da attività operative** nei primi sei mesi dell'esercizio corrente hanno fatto registrare un saldo positivo di US\$ 0,9 milioni (positivo per US\$ 0,4 milioni nel secondo trimestre 2018), rispetto a un flusso di cassa negativo di US\$ 1,1 milioni nel primo semestre 2017. Il miglioramento del risultato per il primo semestre 2018 è attribuibile principalmente ad una riduzione del capitale circolante.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2018** ammontava a **US\$ 536,0 milioni** rispetto a US\$ 510,2 milioni alla fine del 2017. Il rapporto tra indebitamento netto/valore di mercato della flotta era pari a 70,1% al 30 giugno 2018 rispetto al 66,6% al 31 dicembre 2017.

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

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

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

- **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 scontata.

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

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

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

Nel mese di maggio 2018, il contratto per la nave High Power, nave MR costruita nel 2004 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2015 e in scadenza nel maggio 2018, è stato prorogato per un altro periodo di 12 mesi ad una tariffa ridotta.

Nel mese di maggio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T High Navigator, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Japan Marine United Co. (Giappone),



per un periodo di 8 anni, e la M/T High Explorer, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Onomichi Dockyard (Giappone), per un periodo di 8 anni con possibilità di proroga del contratto.

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

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

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

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

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

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

- **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:**

**Prestito dall'azionista:** il 26 giugno 2018, d'Amico International Shipping ( "Mutuatario") ha firmato un contratto di finanziamento con l'azionista di maggioranza, d'Amico International ( "Finanziatore"). Alla richiesta del Mutuatario, il Finanziatore si è accordato per rendere disponibile al Mutuatario un finanziamento a termine in dollari statunitensi fino all'ammontare di US\$ 30.000.000 (il "Finanziamento"). Lo scopo del finanziamento è per i fini aziendali a lungo termine del Mutuatario e le parti sono d'accordo sul fatto che tale finanziamento sia stato fornito dal Finanziatore al Mutuatario in data 30 giugno 2018 ("data effettiva") per un ammontare di US\$ 25.000.000. La data di scadenza del Finanziamento è fissata al giorno successivo ai (3) tre anni dalla data effettiva ("data di maturazione"), senza pregiudizio di alcuna ulteriore



data di maturazione anteriore che coincida con la fine del periodo di preavviso del finanziamento. Ogni anticipo del Finanziamento sarà gravato da un tasso d'interesse LIBOR a tre mesi più il margine applicabile convenuto del 2% p.a.. Il Mutuatario ha il diritto di ripagare anticipatamente, del tutto o in parte, i singoli anticipi, oppure l'intero finanziamento ricevuto, in qualunque momento. In questo caso, l'ammontare anticipatamente rimborsato sarà disponibile per anticipi futuri. Il Finanziatore può richiedere che parte, o la totalità, del finanziamento previsto dall'accordo sia rimborsato dal Mutuatario ad ogni momento, con preavviso di un anno ed un giorno ("periodo di preavviso del rimborso"). Qualora il Finanziatore richieda allo stesso tempo il rimborso totale, nel caso in cui si preveda il termine del Finanziamento, la data di maturazione sarà l'ultimo giorno del periodo di preavviso del rimborso.

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

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

**Risultati dei Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022:** il 2 luglio 2018, il capitale di d'Amico International Shipping S.A. è aumentato in conseguenza alla conclusione del primo periodo di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017 – 2022" (codice ISIN LU1588548724). Nel corso del Primo Periodo di Esercizio sono stati esercitati n. 518.602 Warrant e sono state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni Warrant esercitato) n. 518.602 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,315 ciascuna ammesse alla quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche (incluso il diritto a dividendi) delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"). A seguito di tali sottoscrizioni il capitale sociale di DIS risulta pari a US\$65.373.392 rappresentato da n. 653.733.920 azioni ordinarie prive del valore nominale.

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

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

Nel mese di luglio 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocazione della M/T High Trust, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2016 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 29,5 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 11,9 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della nave, a partire dal secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

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

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

	Al 30 giugno 2018 NON REVISIONATO				Al 31 luglio 2018 NON REVISIONATO			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	2,0	16,0	8,0	26,0	3,0	16,0	8,0	27,0
Noleggio a scafo nudo*	0,0	4,0	0,0	4,0	0,0	4,0	0,0	4,0
Nolo a lungo termine	0,0	15,5	1,0	16,5	0,0	15,5	1,0	16,5
Nolo a breve termine	0,0	11,0	0,0	11,0	0,0	11,0	0,0	11,0
<b>Totale</b>	<b>2,0</b>	<b>46,5</b>	<b>9,0</b>	<b>57,5</b>	<b>3,0</b>	<b>46,5</b>	<b>9,0</b>	<b>58,5</b>

\* con obbligo di acquisto

### **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

Nel "Global Economic Outlook", il Fondo monetario internazionale (FMI) ha mantenuto la sua previsione espressa nel World Economic Outlook (WEO) dell'aprile 2018, corrispondente ad una crescita del 3,9% per il 2018 e il 2019. Nonostante il recente aumento del prezzo del petrolio stia smorzando la crescita del consumo di petrolio, l'IEA si attende che la rapida espansione economica continui a sostenere una crescita solida nella domanda dei raffinati a livello di 1,4 milioni di barili/giorno entrambi nel 2018 e nel 2019.

Con l'inizio del terzo trimestre 2018 abbiamo osservato un miglioramento della domanda in Medio Oriente al termine delle festività locali ed al ritorno in esercizio delle raffinerie. Si prevede che il termine dello sciopero degli autotrasportatori in Brasile conduca ad un generale miglioramento delle importazioni di raffinati. Il Messico è fortemente dipendente dalle importazioni di raffinati, e l'utilizzo delle sue raffinerie è storicamente basso, variabile tra il 40% ed il 50% nel primo semestre del 2018. Ci aspettiamo che le importazioni tornino a migliorare alla fine del trimestre e, in particolare, entrando nell'ultimo trimestre dell'anno.

Al momento si prevede che la domanda di navi cisterna continui a migliorare nel 2018. Clarksons ha rivisto le sue stime di crescita della domanda per il 2018, al 2,6%. Tale crescita dovrebbe essere supportata dalle esportazioni da diverse aree, segnatamente gli Stati Uniti, il Medio Oriente e l'Estremo Oriente, specialmente Cina e India, vista la continua espansione di nuove raffinerie in queste regioni. Anche la crescita della flotta sta registrando un rallentamento, che dovrebbe contribuire a migliorare l'offerta di tonnellaggio. Secondo Clarksons, alla fine del trimestre erano state consegnate 26 navi MR e 7 LR; nello stesso periodo sono state vendute per la demolizione 23 navi MR e 4 LR.





*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

---

## CONFERENCE CALL

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

---

La relazione finanziaria per il primo semestre e il secondo trimestre 2017 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 4 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, così come modificata ed integrata nel dicembre 2016, 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.

---

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

---

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

**Anna Franchin - Investor Relations Manager**

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

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

### **Capital Link**

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

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

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

### **Media Relations**

#### **Havas PR Milan**

Marco Fusco

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

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

Antonio Buozzi

Tel.: +39 320.0624418

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



**ALLEGATI**

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

2° trim. 2018 NON REVISIONATO	2° trim. 2017 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2018	1° sem. 2017
98.853	96.164	Ricavi	202.362	188.102
(39.524)	(34.066)	Costi diretti di viaggio	(76.713)	(59.438)
<b>59.329</b>	<b>62.098</b>	<b>Ricavi base time charter</b>	<b>125.649</b>	<b>128.664</b>
(33.702)	(30.687)	Costi per noleggi passivi	(65.665)	(59.615)
(21.518)	(19.784)	Altri costi operativi diretti	(42.067)	(39.689)
(4.140)	(3.391)	Costi generali e amministrativi	(8.100)	(7.293)
14	(39)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	252	2.638
<b>(17)</b>	<b>8.197</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA</b>	<b>10.069</b>	<b>24.705</b>
(9.640)	(9.356)	Ammortamenti	(18.893)	(18.579)
<b>(9.657)</b>	<b>(1.159)</b>	<b>Risultato operativo / EBIT</b>	<b>(8.824)</b>	<b>6.126</b>
2.200	138	Proventi finanziari netti	3.928	1.651
(9.095)	(6.814)	(Oneri) finanziari netti	(15.055)	(13.684)
(3)	9	Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(1)	90
<b>(16.555)</b>	<b>(7.826)</b>	<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>(19.952)</b>	<b>(5.817)</b>
(67)	(206)	Imposte sul reddito	(268)	(383)
<b>(16.622)</b>	<b>(8.032)</b>	<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>(20.220)</b>	<b>(6.200)</b>
<b>(0,026)</b>	<b>(0,016)</b>	<b>Utile / (perdita) per azione in US\$<sup>(1)</sup></b>	<b>(0,031)</b>	<b>(0,014)</b>

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO**

2° trim. 2018 NON REVISIONATO	2° trim. 2017 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2018	1° sem. 2017
(16.622)	(8.032)	Utile / (perdita) del periodo	(20.220)	(6.200)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in</i>				
<i>Profitti o Perdite</i>				
665	(759)	Parte efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge")	3.281	(208)
(93)	141	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(99)	169
<b>(16.050)</b>	<b>(8.650)</b>	<b>Utile/(Perdita) complessivo del periodo</b>	<b>(17.038)</b>	<b>(6.239)</b>

*Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società*

<sup>(1)</sup> L'utile base per azione è calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 645.455.291 nel secondo trimestre e nella prima metà del 2018 e pari a 494.722.313 e 454.039.213 nel secondo trimestre e nella prima metà del 2017 rispettivamente. Nel secondo trimestre/primo semestre del 2018 e nel secondo trimestre/primo semestre del 2017 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.



## SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA INTERMEDIA CONSOLIDATA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2018	AI 31 dicembre 2017
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni tecniche	874.901	792.851
Partecipazioni in società a controllo congiunto	3.275	3.269
Altre attività finanziarie non correnti	27.713	27.632
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>905.889</b>	<b>823.752</b>
Attività disponibili per la vendita	8.000	77.750
Rimanenze	17.966	15.495
Crediti a breve e altre attività correnti	66.762	66.200
Altre attività finanziarie correnti	840	344
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	34.579	29.694
<b>Totale attività correnti</b>	<b>128.147</b>	<b>189.483</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>1.034.036</b>	<b>1.013.235</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	65.322	65.322
Utili portati a nuovo	6.169	26.389
Altre riserve	306.015	302.721
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>377.506</b>	<b>394.432</b>
Banche e altri finanziatori	351.354	357.544
Passività per <i>leasing</i> finanziari	87.687	63.144
Finanziamenti degli azionisti	25.000	-
Altre passività finanziarie non correnti	2.309	5.469
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>466.350</b>	<b>426.157</b>
Banche e altri finanziatori	116.332	128.488
Passività per <i>leasing</i> finanziari	4.592	3.267
Finanziamenti degli azionisti	2.000	-
Debiti e passività correnti	57.360	50.811
Altre passività finanziarie correnti	9.891	10.043
Debiti per imposte correnti	5	37
<b>Totale passività correnti</b>	<b>190.180</b>	<b>192.646</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.034.036</b>	<b>1.013.235</b>



## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2018 NON REVISIONATO	2° trim. 2017 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2018	1° sem. 2017
<b>(16.622)</b>	<b>(8.032)</b>	<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>(20.220)</b>	<b>(6.200)</b>
9.640	9.356	Ammortamenti e svalutazioni	18.893	18.579
40	206	Imposte correnti e differite	241	383
6.789	6.283	Oneri (proventi) finanziari	11.778	12.451
106	393	Risultato della differenza di cambio non realizzata	(651)	(418)
(14)	(9)	Ricavi di vendita da immobilizzazioni	(251)	(90)
3	39	Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	1	(2.638)
<b>(58)</b>	<b>8.236</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>9.791</b>	<b>22.067</b>
(2.168)	(2.071)	Variazioni delle rimanenze	(2.470)	(3.287)
461	-	- Variazione dei risconti attivi contrattuali	3.269	-
(167)	740	Variazione degli altri crediti	(5.547)	(2.037)
(288)	-	- Variazione dei ratei attivi contrattuali	1.420	-
10.211	(1.104)	Variazione degli altri debiti	6.441	(6.606)
(38)	(330)	Imposte (pagate) ricevute	26	(408)
(7.541)	(5.125)	Interessi netti (pagati)	(12.684)	(10.815)
(29)	(36)	Variazioni di altre passività finanziarie	564	-
64	-	- Variazioni della riserva sovrapprezzo azioni	132	-
<b>447</b>	<b>310</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>942</b>	<b>(1.086)</b>
(10.909)	(35.664)	Acquisto di immobilizzazioni	(72.032)	(62.848)
-	26.491	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	41.103	50.291
-	-	Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	83	132
31	29	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	62	58
<b>(10.878)</b>	<b>(9.144)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(30.784)</b>	<b>(12.367)</b>
-	37.894	Aumento di Capitale	-	37.894
(91)	205	Altre variazioni del patrimonio netto	(118)	291
27.000	(10.001)	Finanziamenti degli azionisti	27.000	(10.001)
1.167	-	- Variazioni di altri crediti finanziari	1.167	-
(1.065)	(6.137)	Variazione netta di altri debiti finanziari	375	(2.000)
(23.258)	(33.574)	Rimborso finanziamenti bancari	(55.081)	(64.677)
5.833	4.361	Utilizzo finanziamenti bancari	30.682	34.169
-	27.000	Avvio di un <i>leasing</i> finanziario	28.000	27.000
(1.079)	(253)	Rimborso di un <i>leasing</i> finanziario	(2.132)	(253)
<b>8.507</b>	<b>19.495</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>29.893</b>	<b>22.423</b>
<b>(1.924)</b>	<b>10.661</b>	<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>51</b>	<b>8.970</b>
19.644	18.473	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	17.669	20.164



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

<b>17.720</b>	<b>29.134</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>17.720</b>	<b>29.134</b>
34.579	40.803	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	34.579	40.803
(16.859)	(11.669)	Scoperti di conto a fine periodo	(16.859)	(11.669)

*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, la relazione finanziaria del primo semestre/secondo trimestre 2018, redatta in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicata, fornisce 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 suo 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, la situazione finanziaria o 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 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 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 (si veda la sezione Ricavi nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

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

È un indicatore dei ricavi giornalieri medi di una nave durante 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. Si tratta di un indicatore che consente di confrontare la *performance* del Gruppo con le controparti di settore e i valori di riferimento del mercato (si vedano i Dati di sintesi).

### **Numero medio di navi**

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

## **ALTRE DEFINIZIONI**

### **Noleggio a scafo nudo**

È un tipo di contratto tramite il quale al proprietario viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo determinato, durante il quale il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative (si veda la nota 7). Un noleggio a scafo nudo è noto anche come *demise charter* o *time charter* con *demise*.

### **Noleggio**

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



contratto di noleggio; ne esistono tre tipologie principali: noleggio a scafo nudo, noleggio a viaggio e noleggio *time charter* (si vedano le definizioni nella presente sezione).

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

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

**Proprietario conduttore**

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

**Contratti a tariffa fissa**

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

**Noleggio spot o noleggio a viaggio**

È un tipo di contratto mediante il quale a un proprietario o a un proprietario conduttore di nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene corrisposto il nolo in base allo spostamento di merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il noleggiatore corrisponde al proprietario della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario conduttore 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 (si veda la definizione nella presente sezione) viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo specificato (solitamente un contratto a tariffa fissa). Con questo tipo di contratto il noleggiatore è responsabile del pagamento delle spese di viaggio e dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la sua nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.