



COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del Q3 & 9M 2019:

'FORTE MIGLIORAMENTO, NEI PRIMI 9M'19, DEI RISULTATI DI DIS RISPETTO AI 9M'18: RISULTATO NETTO RETTIFICATO PARI A US\$ (15,1) M NEI 9M'19 VS. US\$ (44,4) M NEI 9M'18; EBITA RECURRING (ESCLUSO IFRS 16) PIU' DI CINQUE VOLTE SUPERIORE ALLO SCORSO ANNO; CASH FLOW OPERATIVO PARI A US\$ 38,8 M NEI 9M'19 VS. US\$ 0,4 M NEI 9M'18.'

RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI 2019

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 186,1 milioni (US\$ 180,7 milioni nei 9M'18)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 69,3 milioni (37.3% sul TCE) (US\$ 7,8 milioni nei 9M'18)
- Risultato netto di US\$ (32,5) milioni nei primi 9M'18 (US\$ (41,2) milioni nei 9M'18)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (15,1) milioni (US\$ (44,4) milioni nei 9M'18)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 38,4 milioni (US\$ 0,4 milioni nei 9M'18)
- Debito netto - US\$ 685,3 milioni al 30 settembre 2019 (US\$ 588,7 milioni alla fine di dicembre 2018)

RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2019

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 59,8 milioni (US\$ 55,1 milioni nel Q3'18)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 21,4 milioni (US\$ (2,2) milioni nel Q3'18)
- Risultato netto di US\$ (8,1) milioni (US\$ (21,0) milioni nel Q3'18)

Lussemburgo, 13 novembre 2019 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio di gestione per il periodo chiuso al 30 settembre 2019 / terzo trimestre 2019.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping S.A. commenta: *'Nei primi nove mesi del 2019, DIS ha registrato una Perdita netta di US\$ (32,5) milioni vs. US\$ (41,2) milioni realizzati nello stesso periodo del 2018. Escludendo però alcune poste non ricorrenti, il risultato netto di DIS sarebbe stato pari a US\$ (15,1) milioni nei primi nove mesi del 2019 rispetto a US\$ (44,4) milioni nello stesso periodo del 2018, registrando quindi un miglioramento di US\$ 29,3 milioni anno su anno.*

Guardando al terzo trimestre del 2019, DIS ha registrato un Risultato netto rettificato di US\$ (5,9) milioni vs. US\$ (20,9) milioni nel terzo trimestre del 2018. Questo importante miglioramento è attribuibile ad un mercato dei noli più favorevole e alle efficienze di costi raggiunti nel 2019.

DIS ha realizzato una media TCE giornaliera sullo spot pari a US\$ 12,786 nei primi nove mesi del 2019, che corrisponde ad un incremento di US\$ 2,212 al giorno rispetto agli US\$ 10,574 registrati nello stesso periodo del 2018. DIS, coerentemente con la sua strategia commerciale di lungo termine, ha mantenuto anche un elevato livello di copertura a tariffa fissa, pari al 48,7% ad un nolo medio giornaliero di US\$ 14,610. La media TCE complessiva (spot e time-charter) dei primi nove mesi del 2019 è stata quindi pari a US\$ 13,674 rispetto agli US\$ 11,967 dello stesso periodo dello scorso anno.



Il terzo trimestre, per il mercato delle navi cisterna, è tradizionalmente il più debole dell'anno e generalmente si assiste ad un miglioramento dei noli solo verso la metà del quarto trimestre, con l'avanzare della stagione invernale. Quest'anno, il terzo trimestre, malgrado sia stato sicuramente più debole della prima metà dell'anno, è risultato decisamente migliore dello stesso trimestre del 2018 e la ripresa dei noli che, normalmente caratterizza l'ultimo trimestre di ogni anno, ha già cominciato a palesarsi nel mese di ottobre, molto prima del solito. Questo andamento è evidenziato anche nella media TCE giornaliera sullo spot ottenuta da DIS che è stata pari a US\$ 11,616 nel terzo trimestre del 2019 rispetto a US\$ 8,689 nel terzo trimestre del 2018.

Nel corso della prima metà del 2019, la produzione di raffinati è stata negativamente condizionata da una attività di manutenzione delle raffinerie più lunga del solito, volta ad accorciare la durata degli interventi sulle stesse in autunno con l'obiettivo di terminarli prima che si verifichi la crescita attesa della domanda di prodotti raffinati generata dalle nuove regolamentazioni IMO 2020.

Malgrado un mercato dei noli spot piuttosto debole nel terzo trimestre 2019, il valore dei contratti a periodo così come i valori delle navi si sono rafforzati dall'inizio dell'anno. Alla fine del terzo trimestre dell'anno il nolo time charter per periodi di un anno era infatti pari a US\$ 15,000 al giorno per una MR convenzionale ed a US\$ 17,000 al giorno per una MR Eco e questi livelli si sono ulteriormente rafforzati nel corso delle ultime settimane, attestandosi rispettivamente a circa US\$ 16,000 e US\$ 17,500 al giorno. Come già evidenziato nel nostro report sui risultati del secondo trimestre, DIS ha tratto vantaggio da questo crescente interesse da parte delle oil-major e delle principali trading house, fissando alcune delle proprie MR e LR1 a livelli profittevoli.

Il mercato dei noli per la nostra tipologia di navi sta al momento beneficiando di una ridotta capacità di trasporto nel settore del greggio, dovuta principalmente alle sanzioni che hanno colpito un certo numero di queste navi e all'installazione di scrubber. Il mercato spot, che agli attuali livelli è già profittevole per le nostre navi, potrebbe ulteriormente rafforzarsi nel corso dell'inverno a fronte dell'incremento della produzione delle raffinerie attesa per la fine dell'anno.

Guardando al futuro, restiamo molto positivi sulle prospettive di mercato per le navi cisterna. I fondamentali sono solidi, con un orderbook di navi a livelli storicamente molto bassi e con una domanda in crescita per il trasporto via mare di prodotti raffinati. Le nuove regolamentazioni IMO che, a partire da gennaio 2020, limiteranno il contenuto di zolfo presente nei carburanti marittimi allo 0,5%, dovrebbero ulteriormente stimolare l'attività delle raffinerie e la domanda per le nostre navi. Clarksons stima per l'anno prossimo un incremento della domanda per navi cisterna pari a circa il 6%.

Ritengo che siamo appena all'inizio di un ciclo molto positivo per il mercato e stiamo già notando alcuni segnali in tal senso. Nel corso degli ultimi anni, DIS, pur mantenendo una prudente strategia commerciale, ha implementato, con tempistica favorevole, un importante piano di investimenti. Più recentemente, l'Azienda ha prestato grande attenzione al rafforzamento della propria struttura finanziaria e questa rimarrà una delle nostre priorità. Sono assolutamente certo che queste iniziative strategiche, hanno permesso a DIS di posizionarsi favorevolmente per trarre il massimo beneficio dalla ripresa di mercato che si sta già materializzando e per remunerare opportunamente i nostri Azionisti nel breve termine.'

Carlo Balestra di Mottola, CFO della DIS commenta:

'Nei primi nove mesi del 2019, abbiamo continuato a perseguire il nostro obiettivo strategico di rafforzamento del nostro bilancio e della nostra posizione di liquidità. Oltre all'aumento di capitale di circa € 44 milioni che abbiamo lanciato e concluso con successo nel mese di aprile, DIS ha generato ulteriori US\$ 37 milioni di liquidità attraverso contratti di vendita e di vendita e lease-back finalizzati nei primi nove mesi dell'anno, con altri US\$ 4,2 milioni generati nel mese di ottobre.



Al contempo, abbiamo lavorato attivamente per raggiungere una struttura di costi più efficiente, ottenendo risultati positivi nel 2019, con costi amministrativi e costi operativi più bassi rispetto all'anno precedente. Siamo stati in grado di raggiungere questi risultati senza fare mai alcun tipo di compromesso sulla qualità e la sicurezza delle nostre navi e del nostro personale navigante, cardini che sono sempre stati e sempre saranno priorità assolute per il nostro Gruppo e che sono molto apprezzati dai nostri clienti.

Grazie a questi risultati e ad un mercato dei noli in miglioramento (che si stima si rafforzerà ulteriormente durante l'inverno), DIS ha generato un EBITDA di US\$ 69,3 milioni nei primi nove mesi del 2019 vs. US\$ 7,8 milioni nei primi nove mesi del 2018. Anche se escludiamo gli effetti generati dall'applicazione dell'IFRS 16 (impatto positivo per US\$ 26,3 milioni), l'EBITDA realizzato da DIS nei primi nove mesi del 2019 è stato di cinque volte superiore al risultato raggiunto nello stesso periodo del 2018. Questo notevole incremento è stato evidente anche nel Cash flow operativo che è passato da US\$ 0,4 milioni nei primi nove mesi del 2018 a US\$ 38,4 milioni nello stesso periodo del 2019.

All'inizio di ottobre, DIS ha preso in consegna l'ultima delle proprie navi in costruzione, una LR1 dotata di scrubber, portando quindi a termine il proprio importante piano di investimenti di US\$ 755 milioni avviato nel 2012. I Capex che stimiamo per i prossimi anni saranno quindi relativi solo alla manutenzione ordinaria delle nostre navi e saranno pertanto molto inferiori rispetto al recente passato. In aggiunta, i nostri ammortamenti annuali sul debito saranno estremamente ridotti a partire dal 2020, con un impatto molto positivo sul nostro cash breakeven. La riduzione di Capex e ammortamenti del debito, assieme ad un mercato dei noli atteso in forte ripresa e ai contratti profittevoli a tariffa fissa già conclusi, consentiranno ai nostri Azionisti di beneficiare di un free cash flow molto più forte del passato.

I valori delle nostre navi sono anch'essi cresciuti e dovrebbero continuare a salire con il rafforzamento del mercato, contribuendo a ridurre il rapporto tra il debito netto ed il valore di mercato della nostra flotta, che si attestava al 65,1% alla fine di settembre 2019 rispetto a 66,3% alla fine di giugno 2019 ed a 72,9% alla fine del 2018.

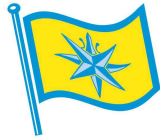
Per i motivi sopracitati, siamo molto ottimisti sul futuro della nostra Azienda e sono certo che molto presto saremo in grado di generare sostanziale valore per i nostri Azionisti.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2019

Durante i primi nove mesi del 2019 le condizioni sul mercato delle cisterne per raffinati sono state di gran lunga migliori con rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Tuttavia, durante il terzo trimestre i ricavi *spot* netti medi sono scesi ai livelli più bassi dal settembre 2018, sebbene una modesta stabilizzazione dei ricavi medi per le navi di tipo MR con carichi "*clean*" esi sia verificata alla fine del periodo, supportata quasi integralmente dalle spedizioni all'interno dell'emisfero orientale.

Nei primi sette mesi del 2019 i volumi di produzione globali sono aumentati solo dello 0,6%, rispetto ad una crescita media dell'1,2% nell'intero 2018. Durante il primo semestre del 2019 i volumi di produzione sono stati negativamente influenzati da un prolungato periodo di manutenzione delle raffinerie, con l'obiettivo di ridurre le manutenzioni anticipatamente in autunno, in previsione dell'ulteriore domanda che si sarebbe creata dalla normativa IMO 2020. Fino al mese di luglio, una regione chiave che ha contribuito alla debolezza dei volumi di produzione delle raffinerie a livello globale sono stati gli Stati Uniti, dove la raffinazione è diminuita dell'1,6% su base annua, attestandosi a 16,6 milioni di barili/giorno.



Insieme alla tempesta tropicale di settembre, questo ha comportato un calo delle esportazioni di raffinati statunitensi verso il Messico ed il Sud America.

Gli attacchi del 14 settembre contro l'Arabia Saudita hanno colpito i mercati globali dei raffinati, essendo il paese un importante esportatore netto (oltre 1 milione di barili al giorno, di cui 400.000 barili al giorno di distillati intermedi). I volumi di produzione delle raffinerie nazionali sono stati tagliati allo scopo di garantire che le esportazioni di greggio non subissero gravi interruzioni e l'Arabia Saudita è diventata, temporaneamente, un importatore netto di raffinati per soddisfare la domanda. In assenza del più leggero greggio saudita, è stata la benzina a registrare una particolare scarsità a livello interno, il che ha favorito la domanda di navi cisterna più grandi dall'Europa e dal Medio Oriente. Allo stesso tempo i margini di raffinazione sono aumentati, in quanto la produzione è stata limitata dalla tempesta tropicale Imelda sulla Costa del Golfo statunitense e dalla manutenzione stagionale negli stati Uniti e nell'Asia-Pacifico.

La tariffa *time-charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, si è progressivamente rafforzata durante tutto il 2019, terminando il terzo trimestre attorno a US\$ 15,000 al giorno per le MR convenzionali (non "Eco") ed intorno a US\$ 17,000 al giorno per le MR di tipo "Eco".

DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (32,5) milioni nei primi 9 mesi del 2019 rispetto alla perdita netta di US\$ (41,2) milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio.

Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi nove mesi del 2019 e del 2018, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16 dei primi nove mesi del 2019, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (15,1) milioni nei primi nove mesi dell'esercizio corrente rispetto a US\$ (44,4) milioni registrati nello stesso periodo del 2018.

Di conseguenza, **se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per i primi 9 mesi del 2019 avrebbe superato di US\$ 29,3 milioni il valore per lo stesso periodo dello scorso esercizio.**

Nel terzo trimestre 2019, DIS ha registrato un risultato netto di US\$ (8,2) milioni rispetto a US\$ (21,0) milioni nel terzo trimestre 2018. Tuttavia, escludendo gli effetti trimestrali delle suddette voci non ricorrenti, la perdita per il terzo trimestre 2019 sarebbe stata di US\$ (5,9) milioni rispetto ad una perdita di US\$ (20,9) milioni per lo stesso trimestre dello scorso esercizio.

Di fatto **DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 69,3 milioni nei primi 9 mesi del 2019** (US\$ 7,8 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente). Anche escludendo gli effetti sorti dall'applicazione dell'IFRS 16 (impatto positivo di US\$ 26,3 milioni), l'EBITDA di DIS per i primi 9 mesi del 2019 è stato di **oltre cinque volte superiore al livello raggiunto** nello stesso periodo dello scorso esercizio. Un simile consistente incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile alla combinazione di migliori condizioni di mercato e di una struttura dei costi più efficiente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 12.786 nei primi 9 mesi del 2019**, con un aumento del 20,9% (pari a US\$ 2.212/giorno) rispetto agli US\$ 10.574 conseguiti nello stesso periodo del 2018, grazie al miglioramento dei mercati.

Nel contempo, il 48,7% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2019 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.610 (primi 9 mesi del 2018: copertura del 32,5% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.858). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i



contratti *time charter*) era pari a US\$ 13.674 nei primi nove mesi del 2019 rispetto a US\$ 11.967 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

Nei primi 9 mesi dell'esercizio, gli "investimenti lordi" ammontavano a US\$ 33,9 milioni, principalmente in relazione alla consegna di una nave LR1 di nuova costruzione all'inizio dell'anno. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"**¹ (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui ventuno già consegnate alla fine di settembre 2019. 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.

RISULTATI OPERATIVI

I *ricavi base time charter* sono stati di US\$ 59,8 milioni nel terzo trimestre 2019 (US\$ 55,1 milioni nel terzo trimestre 2018) e di US\$ 180,1 milioni nei primi 9 mesi del 2019 (US\$ 180,7 milioni nei primi 9 mesi del 2018). L'importo totale per il 2019 include US\$ 5,8 milioni di "ricavi base *time charter*" generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo equivalente esposto nei "Costi per noleggi passivi".

Più in dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 11.616 nel terzo trimestre 2019** (terzo trimestre 2018: US\$ 8.689) e **di US\$ 12.786 nei primi 9 mesi del 2019**² (US\$ 10.574 nei primi 9 mesi del 2018). Il risultato *spot* di DIS nei primi 9 mesi del 2019 rappresenta un miglioramento del 20,9% (pari a US\$ 2.212 al giorno) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

In linea con la strategia di DIS, nei primi nove mesi del 2019 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del **48,7%** dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2018: 32,5%) ad una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.610** (primi 9 mesi del 2018: US\$ 14.858). 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*)**³ sono stati di US\$ 13.264 nel terzo trimestre 2019 (US\$ 10.680 nel terzo trimestre 2018) e di **US\$ 13.674 nei primi 9 mesi del 2019** (US\$ 11.967 nei primi 9 mesi del 2018).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2018 NON REVISIONATO					2019 NON REVISIONATO			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9 mesi	4° trim.	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9 mesi
Spot	12.726	10.327	8.689	10.574	11.617	13.583	13.074	11.616	12.786
Fissa	15.001	14.867	14.716	14.858	14.831	14.604	14.398	14.819	14.610
Media	13.446	11.818	10.680	11.967	12.892	14.057	13.710	13.264	13.674

¹ È inclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e precedentemente 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.), che è stata venduta a giugno 2019.

² I ricavi base *time charter* giornalieri medi non includono US\$ 4,4 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

³ I ricavi base *time charter* giornalieri medi non includono US\$ 4,4 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi.



Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di US\$ 21,4 milioni nel terzo trimestre 2019 e di **US\$ 69,3 milioni nei primi nove mesi del 2019**, rispetto a US\$ (2,2) milioni nel terzo trimestre 2018 e US\$ 7,8 milioni nei primi nove mesi del 2018. La rettifica al “risultato operativo lordo (EBITDA)” derivante dall’applicazione dell’IFRS 16 è positiva, attestandosi a US\$ 26,3 milioni per i primi 9 mesi dell’anno (US\$ 8,7 milioni nel terzo trimestre 2019), poiché all’interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti. **Escludendo l’effetto dell’IFRS 16, nei primi 9 mesi del 2019 l’EBITDA di DIS ammonterebbe US\$ 43,0 milioni (US\$ 7,8 milioni nello stesso periodo dello scorso esercizio)** (terzo trimestre 2019: US\$ 12,7 milioni vs. terzo trimestre 2018: US\$ (2,2) milioni). Quest’enorme incremento rispetto all’esercizio precedente è attribuibile alla maggiore solidità dei mercati dei noli e ad una struttura dei costi più efficiente raggiunta da DIS.

Gli **ammortamenti e svalutazioni** ammontavano a US\$ (11,8) milioni nel terzo trimestre 2019 (US\$ 10,5 milioni nel terzo trimestre 2018) ed a US\$ (45,8) milioni nei primi 9 mesi del 2019 (US\$ (29,4) milioni nei primi 9 mesi del 2018). L’importo per il 2019 include US\$ (13,4) milioni di svalutazione esposta su un nave di proprietà di d’Amico Tankers e due navi di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d’Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che è stata riclassificata come “attività disponibili per la vendita” (conformemente all’IFRS 5) al 30 settembre 2019, e la differenza tra il loro *fair value* ed il loro valore contabile è stato imputato a conto economico.

L’**ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo derivante da leasing** è stato di US\$ (7,5) milioni nel terzo trimestre 2019 ed US\$ (22,9) milioni nei primi 9 mesi del 2019. Questa voce non ha un valore di raffronto per il 2018 in quanto sorge dall’applicazione dell’IFRS 16 a decorrere dal 1° gennaio 2019.

L’**EBIT** è stato positivo per US\$ (2,1) milioni nel terzo trimestre 2019 (negativo per US\$ (12,7) milioni nel terzo trimestre 2018) e positivo per US\$ (0,7) milioni nei primi 9 mesi del 2019 (negativo per US\$ (21,5) milioni nei primi 9 mesi del 2018).

Il **risultato netto** di DIS è stato **negativo** per US\$ (8,2) milioni nel terzo trimestre 2019 (US\$ (21,0) milioni nel terzo trimestre 2018) e di US\$ (32,5) milioni nei primi nove mesi del 2019 (US\$ (41,2) milioni nei primi 9 mesi del 2018). L’applicazione dell’IFRS 16 ha prodotto effetti negativi sui risultati per i primi nove mesi del 2019 per US\$ (2,1) milioni (terzo trimestre 2019: US\$ (0,6) milioni), ed al netto dello storno *una tantum* dei fondi per contratti onerosi dell’esercizio precedente, a sua volta attribuibile all’applicazione dell’IFRS 16, i risultati per il periodo sono stati inferiori di US\$ (1,4) milioni (terzo trimestre 2019: US\$ (0,5) milioni).

Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi 9 mesi del 2019 (US\$ (2,5) milioni⁴) e dai primi 9 mesi del 2018 (US\$ 3,2 milioni⁵), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (13,4) milioni per i primi 9 mesi del 2019) e gli effetti netti dell’IFRS 16 (US\$ (1,4) milioni per i primi 9 mesi del 2019) dal 2019, il risultato netto di DIS sarebbe stato di US\$ (15,1) milioni nei primi nove mesi dell’esercizio corrente (US\$ (5,9) milioni nel terzo trimestre 2019) rispetto a US\$ (44,4) milioni registrati nello stesso periodo del 2018 (US\$ (20,9) milioni nel terzo trimestre 2018). Di conseguenza, **se si escludessero gli effetti dell’applicazione dell’IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per i primi 9 mesi del 2019 avrebbe superato di US\$ 29,3 milioni il valore per lo stesso periodo dello**

⁴ US\$ (1,5) milioni di perdita su vendite, US\$ (2,2) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,2 milioni di fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping, US\$ 0,9 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.

⁵ US\$ 0,1 milioni di ricavi di vendita, US\$ 2,7 milioni di utile realizzato e non realizzato su contratti di *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,4 milioni di fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping.



scorso esercizio. Questo marcato miglioramento è attribuibile principalmente alle migliori condizioni di mercato e ad una struttura dei costi più efficiente nel 2019.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

I **flussi di cassa netti di DIS per i primi 9 mesi del 2019 sono stati positivi per US\$ 3,9 milioni** rispetto a US\$ (0,3) milioni dello stesso periodo del 2018 (terzo trimestre 2019: US\$ 0,1 milioni vs. terzo trimestre 2018: US\$ (3,3) milioni). L'importo per i primi 9 mesi del 2019 include *investimenti lordi* pari a US\$ (33,3) milioni, parzialmente compensati da US\$ 15,2 milioni di *Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto* (sorta dalla riduzione del prestito degli azionisti di d'Amico Tankers a DM Shipping, in seguito alla vendita delle sue due navi nel secondo e nel terzo trimestre 2019) e US\$ (15,7) milioni di flussi di cassa negativi da finanziamenti.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi, attestandosi a US\$ 18,3 milioni nel terzo trimestre 2019 (US\$ (0,5) milioni nel terzo trimestre 2018) ed a US\$ 38,4 milioni nei primi 9 mesi del 2019 (US\$ 0,4 milioni nei primi 9 mesi del 2018). Tale miglioramento è il risultato del considerevole rafforzamento dei mercati dei noli nei primi 9 mesi del 2019 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2019** ammontava a **US\$ 685,3 milioni** rispetto a US\$ 588,7 milioni alla fine del 2018. La notevole variazione rispetto alla fine del 2018 è dovuta all'applicazione dell'IFRS 16 che ha portato alla rilevazione di una passività aggiuntiva di US\$ 132,3 milioni alla fine dei primi nove mesi del 2019. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) valore di mercato della flotta era pari al 65,1% al 30 settembre 2019 rispetto al 72,9% a fine dicembre 2018.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

Gli eventi principali per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 9 mesi del 2019 sono stati i seguenti:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

- **Riunione del Consiglio di Amministrazione:** l'8 febbraio 2019 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (il "Consiglio di Amministrazione") ha convocato l'assemblea straordinaria degli azionisti della Società da tenersi l'11 marzo 2019 (l'"Assemblea straordinaria"), proponendole di aumentare il capitale sociale autorizzato della Società da 750.000.000 a 1.750.000.000 di azioni con l'intento, ferma restando l'approvazione dell'Assemblea straordinaria e nel rispetto delle condizioni di mercato, di eseguire un Aumento di capitale nelle settimane successive all'Assemblea straordinaria, nel rispetto delle seguenti condizioni:
 - i) importo fino ad un massimo di US\$ 60 milioni;
 - ii) sconto del prezzo teorico ex diritto ("TERP") fino al 25%.

Il Consiglio di Amministrazione di DIS ha inoltre deliberato di stabilire un periodo straordinario per l'esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017 – 2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant"), come previsto all'art. 3.3.1. del regolamento allegato al prospetto della Società del 18 aprile 2017 (il "Regolamento dei Warrant 2017-2022"), dal 12 marzo 2019 al 18 marzo 2019, entrambe incluse (il "Periodo di esercizio straordinario").



- **Assemblea straordinaria degli azionisti:** l'11 marzo 2019, l'Assemblea straordinaria di DIS ha deliberato:
 - i) l'approvazione della proposta di riduzione del valore contabile di ogni azione del capitale sociale emesso della Società dal suo precedente valore di US\$ 0,10 per azione al valore di US\$ 0,05 per azione senza l'annullamento di, né il rimborso di, qualsiasi azione in circolazione né compensazione di eventuali perdite, avanzata dal Consiglio di Amministrazione nella relazione esplicativa pubblicata l'8 febbraio 2019 e disponibile per gli Azionisti nella sezione Corporate Governance del sito *web* della Società (www.damicointernationalshipping.com);
 - ii) la conseguente riduzione del valore del capitale sociale emesso dal suo precedente valore di US\$ 65.375.802,50 a US\$ 32.687.901,25, accantonando l'importo risultante dalla riduzione su un conto patrimoniale speciale (*apport en capitaux propres non rémunéré par des titres*), che fa parte dei conti sovrapprezzo azioni della Società;
 - iii) la fissazione del valore del capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso, ad un totale di US\$ 87.500.000 ripartito in 1.750.000.000 azioni senza valore nominale, approvando le relative modifiche proposte allo statuto di DIS, e
 - iv) rinnovo, con effetto immediato e per un periodo di cinque anni, dell'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione per aumentare il capitale in una o più *tranches* entro i limiti del capitale autorizzato modificato, nonché l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione per limitare o annullare, in tutto o in parte, il diritto di sottoscrizione privilegiata degli azionisti esistenti.

Il 18 marzo 2019 DIS ha annunciato che durante il periodo di esercizio straordinario non è stato esercitato nessun *Warrant*. Di conseguenza il capitale di DIS è rimasto invariato a US\$ 32.687.901,25, ripartito in 653.758.025 azioni senza valore nominale.

- **Riunione del Consiglio di Amministrazione:** Il 20 marzo 2019 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A., esercitando i poteri delegatigli dall'Assemblea straordinaria dell'11 marzo 2019, ha deliberato:
 - i) 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 (le "Nuove azioni") della Società (l'"Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione") e (ii) qualora i Diritti di sottoscrizione privilegiata vengano esercitati solo parzialmente durante l'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione, in un collocamento istituzionale, 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 istituzionale", unitamente all'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione, l'"Offerta");
 - ii) di approvare un aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino ad un massimo pari all'equivalente in US\$ di €44.045.318 (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l'emissione di massimo 587.270.900 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 €0,075 (il "Prezzo di emissione"), secondo il rapporto di 10 Nuove azioni ogni 11 Diritti di sottoscrizione privilegiata esercitati (il "Rapporto").

È stato altresì comunicato che i proventi netti dell'Offerta dovranno essere utilizzati per rafforzare il bilancio della Società, riducendone la leva finanziaria e migliorandone la posizione finanziaria.

Il Prezzo di emissione delle Nuove azioni includeva uno sconto del 25% rispetto al prezzo di riferimento delle azioni di d'Amico International Shipping sul Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana S.p.A. ("MTA") al 19 marzo 2019, uno sconto del 43% rispetto alla media semplice dei prezzi di mercato di



riferimento registrati dalle azioni di d'Amico International Shipping durante gli ultimi sei mesi ed uno sconto del 15% rispetto al prezzo teorico ex diritto ("Terp").

In occasione della riunione del Consiglio di Amministrazione tenutasi il 20 marzo 2019, l'azionista di controllo della Società – d'Amico International S.A. ("DAM"), che possedeva il 64,00% del capitale sociale della Società – si è impegnato irrevocabilmente a sottoscrivere qualsiasi azione che non fosse sottoscritta nell'ambito del Collocamento istituzionale ed alle stesse condizioni (segnatamente in relazione al prezzo) stabilite dalla Società.

Nel contesto dell'Offerta DAM ha convertito un credito *revolving* subordinato a lungo termine, dell'importo di US\$ 30.600.00,00, in un debito non subordinato, liquido ed esigibile. DAM ha sottoscritto una parte dell'aumento di capitale compensando il finanziamento dovuto ed esigibile in essere.

- **Adeguamento del prezzo di esercizio dei Warrant a seguito dell'Offerta e notifica a Consob della versione aggiornata del KID riguardante i Warrant:** Il 29 marzo 2019 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che il prezzo di esercizio dei Warrant DIS è stato adeguato in base all'articolo 6.1.1 del Regolamento dei Warrant 2017-2022.

I prezzi di esercizio dei Warrant sono stati ridotti per tutti i periodi di esercizio ed i periodi di esercizio addizionali che seguiranno il completamento dell'Offerta (come definita nel prospetto del 21 marzo 2019, il "Prospetto 2019") ed erano pari a:

- €0,327 per i Warrant esercitati in tutti i giorni del mese di giugno del 2019;
- €0,341 per i Warrant esercitati in tutti i giorni a partire dal 27 novembre fino al 27 dicembre 2019;
- €0,354 per i Warrant esercitati in tutti i giorni del mese di giugno del 2020;
- €0,368 per i Warrant esercitati in tutti i giorni a partire dal 27 novembre fino al domenica 27 dicembre 2020;
- €0,382 per i Warrant esercitati in tutti i giorni del mese di giugno del 2021;
- €0,397 per i Warrant esercitati in tutti i giorni a partire dal 27 novembre fino al lunedì 27 dicembre 2021;
- €0,412 per i Warrant esercitati in tutti i giorni del mese di giugno del 2022.

Risultati dell'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione

Durante il periodo di esercizio dei Diritti di sottoscrizione privilegiata, iniziato il 25 marzo 2019 e chiuso il 16 aprile 2019 (il "Periodo di sottoscrizione"), sono stati complessivamente esercitati n. 628.392.688 Diritti di sottoscrizione privilegiata rappresentanti circa il 97,3% del totale dei Diritti di sottoscrizione privilegiata. Considerando un rapporto di 10 Nuove azioni per 11 Diritti di sottoscrizione privilegiata, la Società ha emesso 571.266.080 Nuove azioni, generando ricavi lordi pari all'equivalente in US\$ di €42,8 milioni.

- **Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato la modifica della data di chiusura del collocamento istituzionale, i risultati del collocamento istituzionale ed i risultati finali dell'emissione in opzione. Aumento di capitale sottoscritto al 100% e ricavi lordi dell'offerta pari all'equivalente in US\$ di € 44 milioni:** Il 24 aprile 2019, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A., successivamente all'offerta di un massimo di 587.270.900 Nuove Azioni con Diritti di sottoscrizione privilegiata, ha comunicato la chiusura, a tale data, del periodo di collocamento istituzionale per le Nuove azioni non sottoscritte.



Durante il Collocamento Istituzionale 16.004.820 Nuove Azioni sono state sottoscritte (rappresentanti un ulteriore aumento di capitale – incluso il sovrapprezzo – di ammontare equivalente in US\$ a €1.200.361,50).

A seguito del completamento del Collocamento Istituzionale, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.051.446,25 divisi in 1.241.028.925 azioni senza valore nominale.

- **Modifica dei vincoli finanziari (*covenant*) su tutti i prestiti bancari garantiti da DIS** – L'applicazione dell'IFRS 16 a decorrere dal 1° gennaio 2019 ha avuto un effetto negativo del 4,3% sul rapporto Valore patrimoniale netto/Attività totali di DIS, in base ai dati finanziari consolidati della Società al 31 marzo 2019. Per compensare l'impatto di questo nuovo principio contabile, prima della fine del primo trimestre 2019, tutte le banche di DIS hanno accettato di modificare i *covenant* finanziari su tutti i prestiti garantiti da DIS, con una riduzione della soglia minima per questo rapporto al 25%, dal precedente valore del 35%. I *covenant* modificati sono efficaci a decorrere dal 1° gennaio 2019.
- **Approvazione del piano d'incentivazione a lungo termine di DIS:** il 9 maggio 2019, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, con il parere positivo del suo Comitato Nomine e Remunerazione tenutosi il 3 maggio 2019, il Regolamento del piano d'incentivazione a medio-lungo termine della Società (il "Piano d'incentivazione variabile a medio-lungo termine 2019-2021" il "Piano d'incentivazione" o il "Piano"), disponibile nella sezione Corporate Governance del sito web della Società (www.damicointernationalshipping.com).

I principali beneficiari del Piano sono i seguenti alti dirigenti e direttori esecutivi di DIS: Paolo d'Amico (amministratore delegato e presidente), Carlos Balestra di Mottola (CFO e direttore esecutivo), Flemming Carlsen (COO), Cesare d'Amico (direttore esecutivo), Marie-Anne Fiorelli (responsabile delle attività operative).

Le principali caratteristiche del Piano sono:

Il piano si basa sui risultati finanziari medi raggiunti da DIS nel corso di tre periodi biennali continuativi (il/i "Periodo/i" o "Ciclo/i"). Il primo Periodo è il 2019-2020. Il piano intende allineare gli interessi degli azionisti e dei principali responsabili delle decisioni di DIS. In particolare, il piano stabilisce un *bonus pool* basato sul ROCE (ritorno del capitale investito) medio conseguito da DIS nel corso di ogni Periodo biennale consecutivo, con una soglia del 5% stabilita – l'obiettivo di "*gate*". Il *bonus pool* viene quindi calcolato come il 10% della differenza tra l'EBIT medio raggiunto durante il Periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino ad un EBIT massimo corrispondente ad un ROCE del 7,5%.

Il *bonus pool* viene allocato secondo tre obiettivi che intendono misurare la *performance* finanziaria di DIS tenendo conto dei rischi assunti, nonché della solidità della strategia di copertura dei contratti e dell'efficienza in termini di costi della struttura gestionale. In particolare, i tre obiettivi misurati sono:

- i) il ROCE rettificato (40% del *pool*), che modifica il ROCE tramite una matrice che tiene conto della leva finanziaria nella struttura del capitale di DIS e della percentuale di copertura dei contratti;
- ii) l'efficacia di copertura (35% del *pool*), che misura se la copertura adottata abbia contribuito positivamente o negativamente ai ricavi base *time charter* combinati;
- iii) la variazione percentuale dei costi generali ed amministrativi giornalieri (25% del *pool*), che tenta di misurare il livello di efficienza con il quale sono state gestite le navi.

Per ognuno dei suddetti obiettivi vengono stabilite soglie minime, con un aumento lineare della percentuale allocata quando tale soglia viene superata, fino ad un massimo del 110% dell'importo



attribuibile al raggiungimento di tale obiettivo. Al *bonus pool* viene applicata una rettifica finale per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto dagli azionisti di DIS durante il Periodo, rispetto al TSR che sarebbe stato raggiungibile investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.

Il *bonus* finale così calcolato viene versato al 70% in contanti al termine del periodo di maturazione di ogni Ciclo, ed il restante 30% mediante azioni di DIS (gratuite) nei due anni successivi al periodo di maturazione (15% all'anno).

Il numero di azioni di DIS assegnate si baserà sulla media aritmetica dei prezzi di chiusura ufficiali del mercato delle azioni ordinarie di DIS nel mese precedente al Consiglio di Amministrazione della Società che verificherà i risultati conseguiti nel corrispondente periodo di maturazione.

Le azioni di DIS al servizio del Piano sono quelle che di volta in volta detenute in portafoglio dalla Società (attualmente ammontanti a n. 7.760.027 azioni proprie senza valore nominale).

- **Secondo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 31 maggio 2019, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi giorno di negoziazione su Borsa Italiana S.p.A. ("Borsa") dal 3 giugno 2019 al 28 giugno 2019, entrambe le date incluse (il "Secondo Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito dalla Borsa, senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"), in un rapporto di una (1) azione ordinaria di DIS per (1) Warrant esercitato. Il prezzo di esercizio per il Secondo Periodo di Esercizio ammontava ad EUR 0,327 (zero virgola trecentoventisette euro) per Azione di Compendio. A seguito del completamento del Secondo Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 3.199 Warrant, portando all'emissione di 3.199 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammonta ora a US\$ 62.051.606,20, ripartito in 1.241.032.124 azioni senza valore nominale.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2019, la M/T Cielo di Houston, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.
- **Flotta in "noleggio passivo" ed in "gestione commerciale":** nel mese di gennaio 2019 è scaduto il contratto *time charter* sulla M/T Freja Hafnia, una nave MR costruita nel 2006, e d'Amico agisce ora in qualità di gestore commerciale della nave, guadagnando una commissione del 2% sui suoi ricavi lordi. Nello stesso mese, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T High Beam e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

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

nel mese di aprile 2019, si sono conclusi i contratti di gestione sulla M/T High Glow e sulla M/T High Current e le navi sono state riconsegnate ai proprietari.

Nel mese di aprile 2019, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T Celsius Rimini (ex High Force), una nave MR costruita nel 2009 a Shin Kurushima (Giappone), per un periodo di 12 mesi.



Nel mese di maggio 2019, la M/T High Power, nave MR costruita nel 2004 e presa a nolo da d'Amico Tankers d.a.c. nel 2015, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di maggio 2019 la M/T Philoxenia, una nave MR costruita nel maggio 2019 è stata consegnata a d'Amico, che ora agisce in qualità di gestore commerciale della nave, guadagnando una commissione del 2% sui suoi ricavi lordi.

Nel mese di settembre 2019, la M/T Di Matteo (ex High Strength), nave MR costruita nel 2009 e presa a nolo da d'Amico Tankers d.a.c. dall'aprile 2019, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di marzo 2019: i) d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato i suoi contratti *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su due delle sue navi *handysize* per 12 mesi a decorrere rispettivamente da marzo e maggio 2019; ii) un'importante agenzia commerciale di intermediazione ha esercitato la propria opzione di prorogare per 6 mesi un contratto *time charter* per una delle navi LR1 di d'Amico Tankers ad una tariffa più elevata, a decorrere da maggio 2019.

Nel mese di aprile 2019, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi MR per un periodo di 29 mesi, con un'opzione per ulteriori sei mesi, a decorrere dal 30 aprile 2019.

Nel mese di giugno 2019, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi a decorrere dal 6 settembre 2019.

A luglio 2019: i) un'importante agenzia commerciale di intermediazione ha esercitato la propria opzione di prorogare per un minimo di 12 mesi ed un massimo di 18 mesi i suoi contratti *time charter* per due LR1 di d'Amico Tankers ad una tariffa più elevata, a decorrere rispettivamente dal terzo e dal quarto trimestre 2019; ii) un'importante compagnia petrolifera ha prorogato il suo contratto *time charter* su una nave LR1 di d'Amico Tankers per altri 12 mesi, con un'opzione per altri 12 mesi, a decorrere da gennaio 2020; iii) d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 150 giorni; iv) un'importante compagnia petrolifera ha esercitato la propria opzione di prorogare un contratto *time charter* su una delle navi MR di d'Amico Tankers per altri 12 mesi ad una tariffa più elevata.

Nel mese di agosto 2019: i) un'importante compagnia petrolifera ha esercitato la propria opzione di prorogare un contratto *time charter* su una delle navi MR di d'Amico Tankers per altri 12 mesi ad una tariffa più elevata; ii) d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato la sua nave LR1 di nuova costruzione, consegnata nel terzo trimestre 2019, ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 24 mesi, con un'opzione per 12 mesi aggiuntivi; iii) d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante compagnia petrolifera per 3 anni.

Nel mese di settembre 2019: i) d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi *handysize* ad un'importante compagnia petrolifera per un periodo compreso tra 11 e 14 mesi; ii) un'importante compagnia petrolifera ha esercitato la propria opzione di prorogare un contratto *time charter* su una delle navi *handysize* di d'Amico Tankers per altri 6 mesi ad una tariffa più elevata.

- **Vendite e vendita e rilocazione di navi:** nel mese di gennaio 2019, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* ed un contratto di



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

nel mese di febbraio 2019, DIS ha annunciato che DM Shipping d.a.c., una *joint venture* con il Gruppo Mitsubishi in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 51%, ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* per la vendita della M/T High Strength, una nave cisterna MR da 46.800 Tpl (Dwt), costruita nel 2009 da Nakai Zosen Corporation (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 16,4 milioni. La nave ha portato avanti il proprio contratto di *time charter* attuale con d'Amico Tankers d.a.c. fino ad ottobre 2019. La nave è stata consegnata ai nuovi proprietari il 2 aprile 2019, permettendo a DM Shipping di generare una liquidità di circa US\$ 12,3 milioni alla stessa data, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave.

Nel mese di marzo 2019, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* ed un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Voyager, una nave cisterna *medium range* da 45.999 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 25,7 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers d.a.c. di generare, alla consegna della nave, il 25 aprile 2019, una liquidità di circa US\$ 9,6 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers d.a.c. mantiene un'opzione di riacquisto della nave in qualsiasi momento a partire dal terzo anniversario dalla sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli, con un preavviso di tre mesi.

Nel mese di maggio 2019, DIS ha annunciato che Eco Tankers Limited, una *joint venture* con Venice Shipping and Logistics S.p.A. in cui d'Amico Tankers Shipping S.A. ("DIS") detiene una partecipazione del 33%, ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* per la vendita della M/T High Sun, una nave cisterna MR da 49.990 Tpl (Dwt) (la "Nave"), costruita nel 2014 da Hyundai MIPO, Corea del Sud (Vinashin), per un corrispettivo di US\$ 28,7 milioni. L'operazione ha prodotto un ricavo di vendita e ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 12,8 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della Nave.

Nel mese di giugno 2019, DIS ha annunciato che DM Shipping d.a.c., una *joint venture* con il Gruppo Mitsubishi in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 51%, ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* per la vendita della M/T High Efficiency, una nave cisterna MR da 46.547 Tpl (Dwt), costruita nel 2009 da Nakai Zosen Corporation (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 16,1 milioni. La nave è stata consegnata ai nuovi proprietari nel settembre 2019, permettendo a DM Shipping di generare una liquidità di circa US\$ 13,2 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della Nave.

Nel mese di agosto 2019, Glenda International Shipping d.a.c., una *joint venture* con il Gruppo Glencore in cui d'Amico Tankers detiene una partecipazione del 50%, ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* per la vendita della M/T Glenda Megan, una nave cisterna MR da 47.147 Tpl (Dwt), costruita nel 2009 da Hunday Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 19,0 milioni. La vendita della nave è stata finalizzata nel mese di ottobre 2019.

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta impiegata a noleggio:** Nel mese di ottobre 2019, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi MR ad un'importante compagnia petrolifera per 6 mesi.

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

	Al 30 settembre 2019				Al 13 novembre 2019			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	4,0	12,0	7,0	23,0	5,0	11,5	7,0	23,5
Noleggio a scafo nudo*	1,0	8,0	0,0	9,0	1,0	8,0	0,0	9,0
Nolo a lungo termine	0,0	10,0	0,0	10,0	0,0	10,0	0,0	10,0
Nolo a breve termine	0,0	5,0	1,0	6,0	0,0	4,0	1,0	5,0
Totale	5,0	35,0	8,0	48,0	6,0	33,5	8,0	47,5

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nel World Economic Outlook di ottobre, il Fondo monetario internazionale (FMI) prevede che la crescita globale per il 2019 sia del 3,0%, il livello più basso dal 2008 ed un calo di 0,3 punti percentuali rispetto a quanto previsto nel World Economic Outlook di aprile 2019. Un tratto rilevante della lenta crescita nel 2019 è il rallentamento, netto e geograficamente diffuso, della produzione e del commercio globale. Ciò è riconducibile a diversi fattori. I maggiori dazi doganali e la prolungata incertezza che circonda la politica commerciale hanno intaccato gli investimenti e la domanda di beni d'investimento, che rappresentano una fetta ingente del commercio. Si prevede che nel 2020 la crescita globale aumenti in misura modesta, attestandosi al 3,4%, con una revisione al ribasso dello 0,2% rispetto alle proiezioni di aprile. Tuttavia, diversamente dall'attuale rallentamento, tale ripresa non sarà diffusa ed è incerta. La crescita per le economie avanzate dovrebbe scendere all'1,7% nel 2019 e nel 2020, mentre i mercati emergenti e le economie in via di sviluppo dovrebbero registrare un incremento della crescita dal 3,9% nel 2019 al 4,6% nel 2020.

Nella sua relazione di ottobre l'AIE ha ridotto la sua previsione di crescita della domanda petrolifera per il 2019 ed il 2020. Secondo le previsioni, la crescita del 2019 sarà la più debole dal 2016, alla luce delle prove di un rallentamento in numerosi paesi e regioni consumatori principali, tra cui Europa, India, Giappone, Corea e Stati Uniti.



Nel mese di ottobre, le sanzioni degli Stati Uniti nei confronti di entità selezionate di COSCO, uno tra i più grandi proprietari di navi cisterna del mondo, le problematiche legate alla situazione in Venezuela, un attacco alle navi cisterna in Medio Oriente, un tifone in Giappone e ritardi nell'ammmodernamento dei depuratori di bordo, sono tutti fattori che hanno contribuito alla notevole impennata dei guadagni nel settore del greggio. Il conseguente picco delle tariffe ha indotto a passare una grande quantità di navi cisterna LR2 al mercato del greggio. La riduzione dell'offerta di navi cisterna LR2 ed un aumento della domanda di nafta in Asia ha comportato un miglioramento complessivo dei ricavi delle navi cisterna.

Con l'inizio del 2020 si prevede che la domanda di navi cisterna sia spinta dagli effetti legati al tetto al contenuto di zolfo imposto dalle normative IMO 2020, che potenzialmente includeranno un incremento dei volumi di produzione delle raffinerie globali e del commercio di gasolio in particolare, con un aumento previsto della domanda di Tpl (Dwt) del 5,7% l'anno prossimo.

ALTRE DELIBERE

Sulla base dei poteri ad esso conferiti dall'Assemblea Annuale Ordinaria degli Azionisti della Società del 30 aprile 2019 e con il preventivo parere favorevole del Comitato per le Nomine e la Remunerazione, il Consiglio di Amministrazione della DIS ha approvato in data odierna alcune modifiche al Piano di Incentivazione Variabile di Medio-Lungo Termine 2019-2021 (il "Piano di Incentivazione" o il "Piano") già approvato dall'Assemblea (di cui al comunicato stampa del 30 aprile 2019), nonché le conseguenti modifiche al Regolamento del Piano approvato dal Consiglio in data 9 maggio 2019 (il "Regolamento").

In particolare, al fine di rafforzare ulteriormente il coinvolgimento di amministratori, dipendenti e collaboratori nell'andamento della Società e incoraggiarli a perseguire fattori di successo strategico a lungo termine, il Consiglio ha deliberato di modificare la definizione dell'EBIT, come indicatore di performance ai fini del meccanismo di calcolo del "bonus pool", sostituendo nella suddetta misura i risultati contabili derivanti dalla cessione delle proprie navi con risultati teorici rispetto a valutazioni delle stesse navi all'inizio del periodo di misurazione del piano.

Il Documento Informativo del Piano di Incentivazione è stato inoltre emendato al paragrafo 1.3 al fine della conformità alla più recente disciplina normativa applicabile.

Le nuove versioni del Piano e del Regolamento saranno rese disponibili al pubblico nella sezione Corporate Governance del sito web DIS nell'area dedicata alle remunerazioni (www.damicointernationalshipping.com).



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

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

d'Amico International Shipping S.A. è una controllata indiretta 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 interamente controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c., 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

Capital Link

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

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

E-Mail: damicotankers@capitallink.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

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

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com



ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2019	3° trim. 2018	US\$ migliaia	9 MESI 2019	9 MESI 2018
82.088	98.819	Ricavi	260.506	301.181
(22.269)	(43.766)	Costi diretti di viaggio	(74.380)	(120.479)
59.819	55.053	Ricavi base time charter*	186.126	180.702
(7.842)	(33.900)	Costi per noleggi passivi	(25.292)	(99.565)
(26.755)	(19.305)	Altri costi operativi diretti	(80.879)	(61.372)
(3.234)	(3.978)	Costi generali ed amministrativi	(9.114)	(12.078)
(551)	(103)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.499)	149
21.437	(2.233)	Risultato operativo lordo / EBITDA*	69.342	7.836
(11.847)	(10.461)	Ammortamenti e svalutazioni	(45.779)	(29.354)
(7.472)	-	Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	(22.879)	-
2.118	(12.694)	Risultato operativo lordo / EBIT*	684	(21.518)
6	1.060	Proventi finanziari netti	584	4.131
(10.414)	(10.463)	(Oneri) finanziari netti	(35.642)	(24.661)
(5)	1.342	Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	1.246	1.341
215	-	Storno della svalutazione di un prestito ad una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	934	-
(8.080)	(20.755)	Utile / (perdita) ante imposte	(32.194)	(40.707)
(75)	(199)	Imposte sul reddito	(282)	(467)
(8.155)	(20.954)	Utile / (perdita) netto	(32.476)	(41.174)
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>				
(0,007)	(0,032)	Utile / (perdita) per azione in US\$⁽¹⁾	(0,026)	(0,064)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2019	3° trim. 2018	US\$ migliaia	9 MESI 2019	9 MESI 2018
(8.155)	(20.954)	Utile / (perdita) del periodo	(32.476)	(41.174)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
438	(1.964)	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	(4.479)	1.317
(58)	(86)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(89)	(89)
(7.775)	(23.004)	Utile/(Perdita) complessivo del periodo	(37.044)	(40.042)

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società

⁽¹⁾ L'utile base per azione è calcolato sul numero medio di azioni in circolazione pari a 1.241.032.214 nei primi nove mesi del 2019 (645.455.291 azioni nei primi nove mesi del 2018) e pari a 1.246.975.085 nel terzo trimestre del 2019 (terzo trimestre 2018: 646.068.256 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2019 e nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2018 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

⁽¹⁾ L'utile base per azione è calcolato sul numero medio di azioni in circolazione pari a 1.241.032.214 nei primi nove mesi del 2019 (645.455.291 azioni nei primi nove mesi del 2018) e pari a 1.246.975.085 nel terzo trimestre del 2019 (terzo trimestre 2018: 646.068.256 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2019 e nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2018 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.



SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA INTERMEDIA CONSOLIDATA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2019	AI 31 dicembre 2018
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali	859.593	911.281
Diritto di utilizzo delle attività in <i>leasing</i>	128.161	-
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.385	3.228
Altre attività finanziarie non correnti	17.928	9.655
Totale attività non correnti	1.010.067	924.164
Rimanenze	11.291	13.492
Crediti a breve e altre attività correnti	41.637	52.163
Altre attività finanziarie correnti	7.910	18.205
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	35.510	31.713
Attività correnti	96.348	115.573
Attività disponibili per la vendita	28.282	-
Totale attività correnti	124.630	115.573
TOTALE ATTIVITÀ	1.134.697	1.039.737
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.052	65.376
Perdite portate a nuovo	(64.750)	(30.270)
Sovrapprezzo azioni	368.855	316.697
Altre riserve	(19.618)	(14.460)
Patrimonio netto totale	346.539	337.343
Banche ed altri finanziatori	288.773	338.622
Passività non correnti da <i>leasing</i> finanziari	322.782	165.298
Prestito a lungo termine degli azionisti	-	30.600
Altre passività finanziarie non correnti	8.903	4.998
Totale passività non correnti	620.458	539.518
Banche ed altri finanziatori	63.361	91.238
Passività correnti per <i>leasing</i> finanziari	39.208	8.369
Finanziamento a breve termine degli azionisti	-	1.280
Debiti a breve e altre passività correnti	41.422	54.013
Altre passività finanziarie correnti	13.458	7.876
Debiti per imposte correnti	130	100
Passività correnti	157.579	162.876
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	10.121	-
Totale passività correnti	167.700	162.876
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.134.697	1.039.737



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2019	3° trim. 2018	US\$ migliaia	9 MESI 2019	9 MESI 2018
(8.155)	(20.954)	Utile (perdita) del periodo	(32.476)	(41.174)
14.938	10.461	Ammortamenti e svalutazioni	32.341	29.354
3.078	-	- Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	22.879	-
1.302	-	- Svalutazione	13.438	-
75	133	Imposte correnti e differite	282	374
5.486	-	- Costo dei <i>leasing</i> finanziari relative all'IFRS 16	16.062	-
4.920	8.525	Altri oneri (proventi) finanziari	19.190	20.303
2	879	Risultato della differenza di cambio non realizzata	(194)	228
2.751	(1.343)	Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	1.499	(1.342)
(297)	-	- Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.245)	-
-	-	- Storno di svalutazioni del prestito dell'azionista ad una parte correlata	(719)	-
-	42	Variazioni della riserva dei diritti d'opzione	(607)	174
(1.114)	103	Variazione del risultato differito dalla cessione di attività in vendita e <i>lease-back</i>	-	(148)
22.986	(2.154)	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale	70.450	7.769
101	(2.035)	Variazioni delle rimanenze	2.201	(4.505)
4.277	9.501	Variazioni dei crediti a breve	10.525	8.643
(481)	(302)	Variazioni dei debiti a breve	(16.338)	6.139
(5.490)	-	- Flussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i> relativa all'IFRS 16	(16.066)	-
(35)	(132)	Imposte (pagate) ricevute	(252)	(106)
(3.035)	(6.262)	Interessi netti (pagati)	(12.167)	(18.946)
-	884	Variazioni di altre passività finanziarie	-	1.448
18.323	(500)	Flussi di cassa netti da attività operative	38.353	442
(2.740)	(56.181)	Acquisto di immobilizzazioni	(33.897)	(100.213)
-	8.107	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	-	21.857
-	-	- Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	83
8.872	32	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	15.176	94
6.132	(48.042)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(18.721)	(78.179)
1	211	Aumento di capitale	49.788	191
53	(33)	Altre variazioni del patrimonio netto	(902)	(131)
-	11.739	Finanziamenti degli azionisti	(31.880)	38.739
(400)	633	Variazioni di altri crediti finanziari/ parte correlata*	(2.650)	4.699
-	197	Variazione netta di altri debiti finanziari	4.354	572
(13.166)	(43.625)	Rimborso finanziamenti bancari	(69.507)	(98.706)
-	49.238	Utilizzo finanziamenti bancari	-	79.920
(722)	28.497	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	62.954	55.850
(10.108)	(1.592)	Rimborso di un <i>leasing</i> finanziario	(27.878)	(3.724)
13	-	- Flussi di cassa in qualità di locatore	13	-
(24.329)	45.265	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(15.708)	77.410
126	(3.277)	Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	3.924	(327)
18.918	15.315	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	15.120	12.365
19.044	12.038	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	19.044	12.038
35.510	28.786	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	35.510	28.786
(16.466)	(16.748)	Scoperti di conto a fine periodo	(16.466)	(16.748)

* Si veda la nota 1 della relazione annuale consolidata 2018 per quanto riguarda una riclassificazione dell'intero importo per il 2018 delle garanzie da disponibilità liquide e mezzi equivalenti a crediti finanziari.



Il manager responsabile della redazione del bilancio, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, il bilancio per i primi nove mesi/terzo trimestre 2019, redatto in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicato nel presente documento, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che il resoconto intermedio di gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente ad 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 più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il *management* di DIS utilizza regolarmente gli indicatori alternativi di *performance* perché forniscono utili informazioni aggiuntive per gli utilizzatori del suo bilancio, indicando la *performance* dell'impresa nel corso del periodo e colmando le lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la *performance* aziendale passata e futura, la situazione finanziaria o i flussi di cassa, diversi dagli indicatori finanziari definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria e dei principi contabili (IFRS) del Gruppo; per questo motivo potrebbero non essere comparabili con altri indicatori aventi denominazioni simili utilizzati da altre imprese e non costituiscono indicatori previsti dagli IFRS o dai GAAP, pertanto non dovrebbero essere considerati sostitutivi rispetto alle informazioni riportate nel bilancio del Gruppo. La sezione seguente riporta le definizioni date dal Gruppo agli IAP utilizzati:

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

Ricavi base time charter

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

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

ROCE (Return on capital employed)

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

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

Comprende i finanziamenti bancari ed altre passività finanziarie, al netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e delle attività finanziarie liquide o degli investimenti a breve termine disponibili per far fronte a tali voci di debito. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia rilevante per gli investitori in quanto indicatore della situazione debitoria complessiva di una società, qualificando il livello assoluto di

finanziamento esterno dell'impresa. La relativa tabella nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione riconcilia il debito netto con le voci di stato patrimoniale pertinenti.

Impatto dell'IFRS 16

Il principio elimina la distinzione tra *leasing* finanziario ed operativo per il locatario; tutti i *leasing* sono trattati in maniera analoga a quanto previsto nello IAS 17 per i *leasing* finanziari. I *leasing* sono "capitalizzati" mediante l'iscrizione del valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* e rilevati come un'attività in *leasing* (attività consistenti nel diritto di utilizzo o RoU) o tra le immobilizzazioni materiali. Sono escluse da questo trattamento le poste da operazioni di *leasing* di modesto valore (inferiore a US\$ 5 mila) o per le quali la durata del *leasing* è inferiore ad un anno; tali poste devono essere rilevate a conto economico alla data dell'operazione. Se i pagamenti dovuti per il *leasing* sono corrisposti nel tempo, la società riconosce anche una passività finanziaria rappresentativa dell'obbligazione a corrispondere i futuri pagamenti dovuti per il *leasing*. L'effetto più significativo è l'incremento dell'attività in *leasing* (o dell'immobilizzazione materiale) e delle passività finanziarie, con conseguenti variazioni dei principali parametri finanziari derivati dai dati patrimoniali.

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

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

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

Percentuale di copertura

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

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

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

Off-hire

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

Ricavi base *time charter* giornalieri

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



indicatore che consente di confrontare la *performance* del Gruppo con le controparti di settore ed i valori di riferimento del mercato (si vedano i Dati di sintesi).

Numero medio di navi

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

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

È un tipo di contratto tramite il quale al proprietario viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo determinato, durante il quale il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative (si veda la nota 6). Un noleggio a scafo nudo è noto anche come *demise charter* o *time charter* con *demise*.

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 ad un porto di scarico. Il contratto per un noleggio è comunemente chiamato contratto di noleggio; ne esistono tre tipologie principali: noleggio a scafo nudo, noleggio a viaggio e noleggio *time charter* (si vedano le definizioni nella presente sezione).

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

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

Proprietario conduttore

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

Contratti a tariffa fissa

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

Noleggio spot o noleggio a viaggio

È un tipo di contratto mediante il quale ad un proprietario o ad un proprietario conduttore di nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene pagato il nolo per il trasporto di merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il noleggiatore corrisponde al proprietario della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario conduttore ha la responsabilità di sostenere sia le spese operative della nave che le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico.

Time charter

È un tipo di contratto mediante il quale al proprietario o al proprietario conduttore della nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo specificato (solitamente un contratto a tariffa fissa). Con questo tipo di contratto il noleggiatore è responsabile del pagamento delle spese di viaggio e dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo



che gestisce la sua nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.