



PRESS RELEASE

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo semestre e secondo trimestre 2020:

***'RISULTATO MOLTO FORTE NEL PRIMO SEMESTRE DEL 2020 PER DIS:
UTILE NETTO DI US\$ 17,1 M NEL H1'20 VS. PERDITA DI US\$ (24,3) M NEL H1'19;
UTILE NETTO RETTIFICATO DI US\$ 26,4 M NEL H1'20 VS. PERDITA DI US\$ (9,2) M NEL H1'19;
EBITDA DI US\$ 79,5 M NEL H1'20, 66% DI INCREMENTO RISPETTO ALL' H1'19;
CASH FLOW OPERATIVO DI US\$ 59,1 M, 196% DI INCREMENTO RISPETTO ALL' H1'19.***

***NEL Q2'20, DIS HA REGISTRATO IL SUO MIGLIORE RISULTATO TRIMESTRALE DAL Q2'15, CON UN
UTILE NETTO DI US\$ 15,6 M VS. US\$ (18,8) M DI PERDITA REGISTRATA NELLO STESSO
TRIMESTRE DELLO SCORSO ANNO'***

RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE 2020

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 150,1 milioni (US\$ 126,3 milioni nel H1'19)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 79,5 milioni (53% sul TCE) (US\$ 47,9 milioni nel H1'19)
- Risultato netto di US\$ 17,1 milioni (US\$ (24,3) milioni nel H1'19)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 26,4 milioni (US\$ (9,2) milioni nel H1'19)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 59,1 milioni (US\$ 20,0 milioni nel H1'19)
- Debito netto di US\$ 620,4 milioni (US\$ 509,7 milioni escluso IFRS16) al 30 giugno 2020 (US\$ 628,8 milioni e US\$ 560,0 milioni escluso IFRS 16, rispettivamente, al 31 dicembre 2019)

RISULTATI SECONDO TRIMESTRE 2020

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 78,7 milioni (US\$ 62,4 milioni nel Q2'19)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 46,5 milioni (US\$ 25,5 milioni nel Q2'19)
- Risultato netto di US\$ 15,6 milioni (US\$ (18,8) milioni nel Q2'19)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 20,1 milioni (US\$ (4,8) milioni nel Q2'19)

Lussemburgo – 30 luglio 2020 – 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 relativo al primo semestre e al secondo trimestre 2020.

MANAGEMENT COMMENTARY

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta:

'Sono molto felice di annunciare i risultati di DIS per il primo semestre 2020, nel quale la nostra Azienda ha generato un Utile netto di US\$ 17,1 milioni vs. US\$ (24,3) milioni di Perdita netta registrati nello stesso periodo dello scorso anno. Esclusi alcuni effetti non ricorrenti sia dall'H1 2020 che dall'H1 2019, il Risultato



netto rettificato di DIS è stato pari a US\$ 26,4 milioni per i primi sei mesi dell'anno rispetto a US\$ (9,2) milioni nello stesso periodo dello scorso anno, un incremento di US\$ 36,5 milioni anno su anno. Il secondo trimestre dell'anno è stato caratterizzato da un mercato delle product tanker molto forte, che ha consentito a DIS di realizzare il suo trimestre più profittevole dal Q2 2015, con un Utile netto di US\$ 15,6 milioni vs. US\$ (18,8) milioni di perdita registrati nel Q2 2019.

Nel primo semestre 2020, DIS ha realizzato una media spot giornaliera di US\$ 21,238 vs. US\$ 13.326 nel H1 2019 (+59,4% e +US\$ 7.912/giorno) e nel **Q2 2020, la nostra Società ha ottenuto una media spot giornaliera di US\$ 25.118** vs. US\$ 13.074 nel Q2 2019 (+92,1% e +US\$ 12.044/giorno). In particolare, nel secondo trimestre dell'anno abbiamo ottenuto il nostro migliore risultato trimestrale sul mercato spot dal Q3 2008.

DIS ha mantenuto un elevato livello di copertura nella prima metà dell'anno, pari al 63,7% dei giorni nave ad una media giornaliera di US\$ 16.042. Avendo inoltre realizzato che il forte mercato dei noli di aprile e maggio di quest'anno, non sarebbe stato sostenibile nel lungo termine e che una correzione si sarebbe inevitabilmente verificata, abbiamo deciso di adottare un approccio prudente, incrementando nel Q2 la nostra copertura base time-charter per la parte rimanente dell'anno, a livelli profittevoli. Posso pertanto già anticipare che nel corso del terzo trimestre dell'anno, di solito stagionalmente più debole, DIS potrà contare su una copertura di circa il 62% dei propri giorni nave ad una media di US\$ 16,314. Il nostro approccio realistico e prudente strategia commerciale dovrebbe dare i suoi frutti nel Q3.

La media totale TCE (spot e time-charter) di DIS è stata quindi pari a US\$ 17.930 nel H1 2020 vs. US\$ 13.879 nel H1 2019 e US\$ 19.555 nel Q2 2020 vs. US\$ 13.710 nel Q2 2019.

Il primo trimestre dell'anno è stato caratterizzato dallo scoppio del COVID-19, che ha rapidamente portato diverse nazioni ad adottare varie misure di contenimento e confinamento nel tentativo di controllare il propagarsi della pandemia. Questo ha avuto un effetto molto negativo sulla domanda di petrolio e sull'attività di raffinazione. All'inizio dell'anno, i noli delle product tanker si sono indeboliti notevolmente raggiungendo il minimo attorno a metà febbraio.

All'inizio di marzo, i membri dell'OPEC+ non sono riusciti a raggiungere un accordo sui tagli alla produzione necessari a contrastare il crollo del prezzo del petrolio causato dal propagarsi del virus. Questo ha di fatto portato ad una 'guerra commerciale' tra Russia e Arabia Saudita, con le nazioni produttrici di petrolio che si sono trovate non più limitate da quote di produzione, portando ad un brusco crollo del prezzo del greggio, che è passato da US\$ 60 al barile di metà febbraio a US\$ 20 al barile di marzo. L'aumento della produzione di petrolio, unita al brusco calo della domanda, ha generato una curva dei prezzi futuri del petrolio in ripido contango, incentivando l'aumento di scorte a livello mondiale. I depositi a terra di petrolio hanno rapidamente esaurito la loro capacità di stoccaggio, spingendo grandi quantità di greggio e prodotti petroliferi su navi cisterna utilizzate per stoccaggio a mare (a metà maggio, product tanker equivalenti a quasi 15 milioni di tonnellate di portata lorda erano utilizzata per stoccaggio). L'incremento dello stoccaggio a mare e l'aumento della congestione nei porti derivante dall'esaurirsi della capacità di stoccaggio a terra, ha ridotto drasticamente l'offerta di navi e portato ad un forte incremento dei noli delle product tanker verso la fine di aprile, quando il mercato ha raggiunto livelli record in quasi tutte le rotte e aeree geografiche.

Ad aprile, l'OPEC assieme ad altri produttori di greggio si sono accordati per ridurre l'offerta di petrolio entro giugno di circa 14 milioni di barili rispetto ad aprile. Il prezzo del petrolio è così risalito da US\$ 20 al barile ad aprile a circa US\$ 40 al barile a fine giugno. Tutto ciò assieme al graduale allentamento delle misure di lockdown, ha portato ad una parziale ripresa della domanda di petrolio, con una conseguente risalita del prezzo e un appiattimento della curva 'forward'. La riduzione dello stoccaggio a mare, con un



numero crescente di navi tornate sul mercato, unita alla forte contrazione nella produzione di petrolio, ha portato nel mese di giugno ad un crollo dei noli in quasi tutti i segmenti di navi cisterna, con noli bassi su quasi tutte le rotte per buona parte di luglio.

Come tutti sappiamo, prevedere l'evoluzione della domanda di trasporto marittimo di raffinati nel breve termine è al momento un compito piuttosto arduo, anche a causa del rischio di una seconda ondata di contagi da Covid-19, seguita da ulteriori misure di contenimento e parziale confinamento a livello mondiale. Nel lungo termine, riteniamo tuttavia che i fondamentali e le prospettive per l'industria delle product tanker siano molto positive. Il libro ordini è a livelli storicamente bassi, grazie alla mancanza di capitali e all'incertezza derivante dagli attesi sviluppi tecnologici necessari per raggiungere gli obiettivi posti da IMO 2030/2050 per la riduzione delle emissioni. Per quanto riguarda la domanda per trasporto marittimo, si prevede che questa continuerà a crescere, dato che la maggior parte della capacità di raffinazione addizionale è prevista in Medio Oriente ed in Asia, in nazioni che sono già importanti esportatori netti di prodotti raffinati.

Nonostante il quadro incerto di breve termine, ritengo che DIS sia molto ben posizionata per affrontare adeguatamente qualsiasi tipo di mercato:

- *Siamo sempre orgogliosi di sottolineare che negli ultimi anni abbiamo investito circa US\$ 755 per la nuova costruzione di 22 product tanker. . Grazie al nostro piano di investimenti, oggi la nostra Società opera una delle più moderne ed efficienti flotte di product tanker al mondo;*
- *Negli ultimi tre anni ci siamo inoltre concentrati sul rafforzamento della nostra struttura finanziaria e attraverso la vendita di navi e operazioni sia sul debito che sull'equity, siamo stati in grado di migliorare costantemente la nostra posizione di liquidità, gestendo la nostra leva finanziaria, e riducendola ove possibile. A questo riguardo, nel Q2 2020 abbiamo venduto due delle nostre navi più vecchie (una controllata dalla nostra joint venture 50/50 con il Gruppo Glencore), generando circa US\$ 18,0 milioni di cassa netta e abbiamo di recente annunciato la vendita di altre due navi (costruite nel 2005) che dovrebbero generare circa US\$ 16,3 milioni di cassa netta alla consegna agli acquirenti, prevista nella seconda metà di quest'anno.*
- *Al contempo, anche attraverso investimenti in tecnologia, siamo stati in grado di ridurre i nostri costi garantendo sempre lo stesso servizio di alta qualità sia a bordo che a terra. Ritengo che oggi la nostra Azienda sia estremamente competitiva anche in termini di breakeven.*
- *Grazie alla nostra strategia commerciale bilanciata, abbiamo garantito un alto livello di copertura a livelli profittevoli per la seconda parte dell'anno, che dovrebbe aiutarci ad affrontare qualsiasi possibile volatilità del mercato;*

Ritengo davvero che i suddetti elementi chiave consentiranno alla nostra Azienda di mitigare eventuali venti contrari nel breve termine, generando ritorni positivi nel lungo termine per i nostri Azionisti. '

Carlos Balestra di Mottola, Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping commented:

'Sono soddisfatto dei risultati raggiunti da DIS nel primo semestre dell'anno. La nostra Società ha registrato un Utile netto di US\$ 17,1 milioni nel H1 2020 rispetto ad una Perdita netta di US\$ (24,3) milioni nel H1 2019 ed un Utile netto rettificato (esclusi IFRS 16 ed alcuni effetti non ricorrenti) di US\$ 26,4 milioni nel H1 2020 vs. US\$ (9,2) milioni nel H1 2019. Il secondo trimestre dell'anno è stato particolarmente forte, consentendoci di realizzare un Utile netto di US\$ 15,6 milioni vs. US\$ (18,8) milioni di perdita nel Q2 2019 ed un Utile netto rettificato (esclusi IFRS 16 ed alcuni effetti non ricorrenti) di US\$ 20,1 milioni vs. US\$ (4,8) milioni nel Q2 2019.



Nel primo semestre dell'anno, DIS ha generato un EBITDA di US\$ 79,5 milioni, pari ad un incremento del 66% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Questo si è chiaramente riflesso anche in una fortissima generazione di cassa operativa, pari a US\$ 59,1 milioni rispetto a US\$ 20,0 milioni nel H1 2010 e a US\$ 59,3 milioni generati nell'intero 2019.

Come abbiamo affermato più volte, intendiamo essere prudenti da un punto di vista finanziario continuando a ridurre il nostro indebitamento. Riteniamo infatti che una solida struttura finanziaria aumenterà la nostra flessibilità strategica e operativa, soprattutto in un settore ad alta intensità di capitali ed estremamente ciclico come quello in cui lavoriamo. A questo riguardo, sono particolarmente orgoglioso di vedere il rapporto tra la nostra Posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della nostra flotta, migliorare trimestre dopo trimestre, attestandosi al 62,0% a fine di giugno 2020 vs. 63,3% a fine di marzo 2020, 64,0% a fine 2019 e 72,9% a fine 2018. A fine 2019, DIS aveva disponibilità liquide pari a US\$ 33,6 milioni (incluso un prestito di US\$ 5 milioni ricevuto dall'azionista di controllo), mentre a fine giugno 2020 questo importo è aumentato fino a US\$ 50,4 milioni (avendo in aggiunta interamente rimborsato il suddetto finanziamento soci).

Abbiamo ottenuto questo importante miglioramento della liquidità e dei rapporti di indebitamento attraverso una combinazione di transazioni di 'sale e lease-back', vendite dirette delle nostre navi più vecchie ed aumenti di capitale sia nel 2017 che nel 2019, beneficiando sempre del forte sostegno dell'azionista di controllo.

Mi aspetto che la nostra posizione finanziaria migliori ulteriormente, soprattutto dopo che il mercato avrà digerito gli squilibri generati dal Covid-19 e che i noli spot si saranno nuovamente assestati su livelli più consoni, basati sui forti fondamentali di lungo termine del nostro settore. Abbiamo impegni per investimenti estremamente limitati e relativi esclusivamente alla manutenzione delle nostre navi. Inoltre, il nostro cash breakeven è significativamente inferiore rispetto agli anni scorsi, grazie ad ammortamenti del debito bancario più bassi ed alle efficienze di costo raggiunte negli anni recenti.

La nostra Azienda opera una flotta di product tanker moderna, efficiente e flessibile, può contare su una solida posizione finanziaria, una struttura di costi competitiva, forti relazioni all'interno dell'industria di riferimento e una strategia commerciale ben bilanciata. Questi sono tutti ingredienti determinanti che dovrebbero assicurare il successo di DIS e la gratificazione dei nostri azionisti nel lungo termine.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2020

Tutte le tipologie di navi cisterna hanno registrato risultati estremamente positivi all'inizio del secondo trimestre 2020. A marzo il prezzo del greggio è crollato sulla scia del mancato accordo sulla produzione tra i Paesi dell'OPEC+ ed altre nazioni produttrici di petrolio. Il conseguente balzo dell'offerta petrolifera, associato al calo della domanda attribuibile al Covid-19, ha causato un eccesso di offerta di petrolio ed un netto calo del suo prezzo, sceso a US\$ 20 al barile da US\$ 60 al barile a metà febbraio. Con i prezzi futuri del petrolio in *contango* ed uno stoccaggio a terra praticamente esaurito, la domanda per stoccaggio a mare di greggio e raffinati è aumentata rapidamente – navi cisterna equivalenti a quasi 15 milioni di tonnellate di portata lorda erano destinate a questo fine a metà maggio. L'incremento dello stoccaggio a mare e la crescente congestione dei porti, risultante dalla carenza di stoccaggio a terra, hanno ridotto nettamente l'offerta effettiva di navi, causando un'impennata delle tariffe di nolo delle navi cisterna verso la fine di aprile.



In risposta all'inedito crollo della domanda ed all'impennata del prezzo greggio, da aprile a giugno l'OPEC ed altri produttori di greggio hanno ridotto in media l'offerta di petrolio di quasi 14 milioni di barili al giorno. Nel mese di giugno la produzione petrolifera globale ha toccato i minimi da nove anni dopo che l'Arabia Saudita ha tagliato di un altro milione di barili al giorno rispetto agli obiettivi stabiliti dall'OPEC+, mentre la produzione in Iraq e negli Stati Uniti è diminuita di circa 0,5 milioni di barili al giorno. La produzione si è attestata a 86,9 milioni di barili al giorno nel mese di giugno, in calo di 2,4 milioni di barili al giorno su base mensile e di ben 13,4 milioni di barili al giorno su base annua. Il prezzo del petrolio ha registrato una ripresa dal valore minimo di US\$20 al barile di aprile a quasi US\$40 al barile a fine giugno.

Secondo quanto riportato nell'ultimo report dell'AIE, la domanda petrolifera globale ha subito una contrazione di 16,4 milioni di barili al giorno su base annua nel secondo trimestre 2020 a causa delle misure di confinamento imposte per contrastare la pandemia di Covid-19. A maggio la domanda ha registrato un forte rimbalzo in Cina ed in India, con un incremento rispettivamente di 700.000 barili al giorno e 1,1 milioni di barili al giorno su base mensile. Secondo le previsioni dell'AIE, la domanda petrolifera dovrebbe subire un calo di 7,9 milioni di barili all'anno nel 2020 per poi risalire di 5,3 milioni di barili al giorno nel 2021. Tuttavia, il recente aumento dei casi di Covid-19 negli Stati Uniti, in India ed in Brasile, seguito dalla possibilità di ulteriori confinamenti parziali in tutto il mondo, rende difficile fare previsioni, dando luogo ad un ampio ventaglio di possibili esiti.

Secondo l'AIE, le scorte di raffinati sono aumentate di 64,5 milioni di barili (2,08 milioni di barili al giorno), raggiungendo quota 1.621 milioni di barili a maggio. Le scorte di distillati medi hanno registrato l'aumento maggiore, pari a 37,9 milioni di barili, in particolare nelle Americhe (24,2 milioni di barili) ed in Europa (14,6 milioni di barili). Anche le scorte di olio combustibile ed altri oli sono aumentate rispettivamente di 5,1 e 23,7 milioni di barili. Le scorte di benzina, per contro, hanno registrato un calo di 2,1 milioni di barili, in linea con la tendenza stagionale. La conseguente eccedenza di scorte petrolifere, in particolare quelle stoccate a mare, con le navi utilizzate a questo fine che stanno lentamente ritornando sul mercato, nonché il crollo della domanda di petrolio, ha causato un brusco calo a giugno dei noli per quasi tutte le tipologie di navi cisterna, con tariffe molto basse nella maggior parte delle regioni durante il mese di luglio.

La tariffa *time-charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, all'inizio del secondo trimestre era valutata a US\$ 20.000 al giorno per una MR2 convenzionale. Tuttavia, a causa dell'attuale incertezza e della scarsa domanda per trasporto marittimo di raffinati, alla fine del trimestre la tariffa giornaliera per lo stesso tipo di contratto era scesa a US\$ 13.500, con una MR2 di tipo *Eco* valutata ad un premio di circa US\$ 1.000 al giorno.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ (17,1) milioni nel primo semestre 2020 rispetto ad una perdita netta di US\$ (24,3) milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i ricavi da vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2020 e dal primo semestre 2019, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 26,4 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ (9,2) milioni registrati nello stesso periodo del 2019. Di conseguenza, se si escludono tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo semestre 2020 avrebbe superato di US\$ 35,6 milioni il valore per lo stesso periodo dello scorso esercizio.

Nel secondo trimestre 2020, DIS ha messo a segno il suo migliore risultato trimestrale dal secondo trimestre 2015, con un utile netto di US\$ 15,6 milioni rispetto a US\$ (18,8) milioni di perdita registrati nello stesso trimestre dello scorso esercizio. Escludendo le voci non ricorrenti sia per il secondo trimestre 2020 che per il secondo trimestre 2019, il risultato netto di DIS sarebbe stato pari a US\$ 20,1 milioni e US\$ (4,8) milioni rispettivamente per i due periodi.



DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 79,5 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ 47,9 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente, pari ad un aumento del 66% su base annua. Un simile consistente incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alle migliori condizioni di mercato. Ciò si riflette anche nei **solidi flussi di cassa operativi pari a US\$ 59,1 milioni generati nel primo semestre 2020** rispetto a US\$ 20,0 milioni nel primo semestre del 2019 e US\$ 59,3 milioni generati nell'intero esercizio 2019.

Infatti, in termini di risultati *spot* **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 21.238 nel primo semestre 2020**, con un aumento del 59,4% (pari a US\$ 7.912/giorno) rispetto agli US\$ 13.326 conseguiti nello stesso periodo del 2019. Grazie alla notevole solidità del mercato delle navi cisterna, **nel secondo trimestre 2020 DIS ha realizzato il suo miglior risultato *spot* trimestrale dal terzo trimestre 2008 con una tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 25.118**, con un aumento del 92,1% rispetto agli US\$ 13.074 raggiunti nel secondo trimestre 2019.

Nel contempo, il 63,7% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2020 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 16.042, (primo semestre 2019: copertura del 47,3% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.496). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. **La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 17.930 nei primi sei mesi del 2020** rispetto a US\$ 13.879 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 150,1 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ 126,3 milioni del primo semestre 2019 e di US\$ 78,7 milioni nel secondo trimestre 2020 rispetto a US\$ 62,4 milioni del secondo trimestre 2019. L'importo totale per il primo semestre 2020 include US\$ 6,2 milioni di "ricavi base *time charter*" (primo semestre 2019: US\$ 4,4 milioni) generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo quasi equivalente registrato nei "Costi per noleggi passivi". Il miglioramento rispetto all'esercizio precedente è un chiaro riflesso della maggiore forza dei mercati dei noli che ha caratterizzato i primi sei mesi del 2020.

In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 21.238 nel primo semestre 2020¹** rispetto a US\$ 13.326 nel primo semestre 2019², e di US\$ 25.118 nel secondo trimestre 2020 rispetto a US\$ 13.074 nel secondo trimestre 2019. Il risultato *spot* giornaliero di DIS per il primo semestre 2020 rappresenta un miglioramento del 59,4% (pari a US\$ 7.912 al giorno) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

In linea con la strategia di DIS, nel primo semestre 2020 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta elevata, assicurando una media del **63,7%** dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2019: 47,3%) ad una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 16.042** (primo semestre 2019: US\$ 14.496). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi,

¹ I ricavi base *time charter* giornalieri medi del primo semestre 2020 non includono US\$ 6,2 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è quasi compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

² I ricavi base *time charter* giornalieri medi del primo semestre 2019 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.



tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)³ sono stati di **US\$ 17.930 nel primo semestre 2020** rispetto a US\$ 13.879 nel primo semestre 2019 (secondo trimestre 2020: US\$ 19.555 vs. secondo trimestre 2019: US\$ 13.710).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2019 NON REVISIONATO					2020 NON REVISIONATO		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	13.583	13.074	13.326	11.616	17.242	17.354	25.118	21.238
Fissa	14.604	14.398	14.496	14.819	15.130	15.864	16.236	16.042
Media	14.057	13.710	13.879	13.264	15.965	16.391	19.555	17.930

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** si è attestato a US\$ 79,5 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ 47,9 milioni nel primo semestre 2019, pari ad un aumento del 66% su base annua (secondo trimestre 2020: US\$ 46,5 milioni vs. secondo trimestre 2019: US\$ 25,5 milioni). Questo sostanziale incremento rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla maggiore solidità dei mercati dei noli nei primi sei mesi del 2020.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** e' stata pari a US\$ (40,6) milioni nel primo semestre 2020 (US\$ (49,3) milioni nel primo semestre 2019) (secondo trimestre 2020: US\$ (21,5) milioni vs. secondo trimestre 2019: US\$ (32,0) milioni). L'importo per il primo semestre 2020 include US\$ (6,0) milioni di svalutazione registrata su quattro navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e ad una nave di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 31 marzo 2020, imputando la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione ed il loro valore contabile a conto economico. Due di queste navi (M/T Cielo di Guangzhou e M/T Glenda Megan) sono state vendute nel secondo trimestre 2020, mentre le rimanenti tre erano ancora classificate come "attività disponibili per la vendita" al 30 giugno 2020. L'importo per il primo semestre 2019 includeva US\$ (12,1) milioni di svalutazione esposta su due navi di proprietà di Glenda International Shipping.

L'**EBIT** è stato **positivo per US\$ 38,9 milioni nel primo semestre 2020** (US\$ (1,4) milioni nel primo semestre 2019) (secondo trimestre 2020: US\$ 25,1 milioni vs. secondo trimestre 2019: US\$ (6,6) milioni).

Il **risultato netto** di DIS per il **primo semestre 2020** è stato di **US\$ 17,1 milioni** (perdita netta di US\$ (24,3) milioni nel primo semestre 2019) mentre il risultato netto di DIS per il secondo trimestre 2020 è stato pari a US\$ 15,6 milioni (perdita netta di US\$ (18,8) milioni nel secondo trimestre 2019). Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2020 (US\$ (2,6) milioni⁴) e dal primo

³ I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 e del 2019 non includono gli importi generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto i ricavi derivanti ogni anno dal noleggio di tali navi sono quasi compensati da importi equivalenti di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

⁴ US\$ (0,1) milioni di perdita su vendite, US\$ (2,4) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

semestre 2019 (US\$ (2,1) milioni⁵), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (6,0) milioni nel primo semestre 2020 e US\$ (12,1) milioni nel primo semestre 2019) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primo semestre 2020: US\$ (0,7) milioni e primo semestre 2019: US\$ (0,9) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 26,4 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ (9,2) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Di conseguenza, **se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo semestre 2020 avrebbe superato di US\$ 35,6 milioni il valore per lo stesso periodo del 2019.** Il secondo trimestre 2020 rappresenta inoltre il trimestre più redditizio di DIS dal secondo trimestre 2015.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Nel primo semestre 2020 i flussi di cassa netti di DIS sono stati positivi per US\$ 15,5 milioni rispetto a US\$ 3,8 milioni nel primo semestre 2019.

I flussi di cassa da attività operative sono stati positivi e pari a US\$ 59,1 milioni nel primo semestre 2020, contro US\$ 20,0 milioni nel primo semestre 2019 (US\$ 59,3 milioni nell'esercizio 2019). Tale miglioramento è attribuibile considerevole rafforzamento dei mercati dei noli nel primo semestre 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2020 ammontava a US\$ 620,4 milioni rispetto a US\$ 682,8 milioni al 31 dicembre 2019. Questi saldi includono la passività aggiuntiva dovuta all'applicazione dell'IFRS 16, pari a US\$ 110,7 milioni alla fine di giugno 2020 rispetto a US\$ 122,8 milioni alla fine del 2019. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) e il valore di mercato della flotta era pari al 62,0% al 30 giugno 2020 rispetto al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

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

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

⁵ US\$ (0,9) milioni di perdita su vendite, US\$ (2,1) 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\$ 0,7 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.



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

- **Impatto del COVID-19:** Lo scoppio del virus ha avuto un enorme impatto sul consumo di raffinati. Secondo quanto riportato nell'ultimo report dell'AIE, la domanda petrolifera globale ha subito una contrazione di 16,4 milioni di barili su base annua nel secondo trimestre 2020 a causa delle misure di *lockdown* imposte per contrastare la pandemia di Covid-19. A maggio la domanda ha registrato un forte rimbalzo in Cina ed in India, con un incremento rispettivamente di 700.000 barili al giorno e 1,1 milioni di barili al giorno su base mensile. Secondo le previsioni, la domanda petrolifera dovrebbe subire un calo di 7,9 milioni di barili all'anno nel 2020 per poi risalire di 5,3 milioni di barili al giorno nel 2021. Tuttavia, il recente aumento dei casi di Covid-19 negli Stati Uniti, in India ed in Brasile, seguito dalla possibilità di ulteriori *lockdown* parziali in tutto il mondo, rende difficile azzardare previsioni, dando luogo a un ampio ventaglio di possibili esiti.

Il consistente calo della domanda di raffinati, insieme al mancato raggiungimento da parte dell'OPEC+ di un accordo sui livelli di produzione nella sua riunione di marzo, ha portato inizialmente ad un'impennata dell'offerta petrolifera proprio mentre la domanda stava crollando. Il conseguente calo dei prezzi petroliferi, che hanno raggiunto il minimo intorno a US\$20 al barile, ha causato un netto *contango* nella curva dei prezzi del petrolio a termine, risultando in una brusca crescita delle scorte sia terrestri che galleggianti. La congestione dei porti che n'è derivata e l'aumento dello stoccaggio galleggiante sia di greggio che di raffinati, hanno ridotto enormemente l'offerta effettiva di navi, proprio mentre il mercato veniva inondato di petrolio, causando un balzo delle tariffe di nolo, che hanno raggiunto livelli senza precedenti a fine aprile 2020. Tuttavia, la decisione dell'OPEC+ di ridurre l'offerta di greggio di circa 14 milioni di barili al giorno, in media, da aprile a giugno ha rapidamente ribilanciato il mercato, comportando un aumento dei prezzi del petrolio a pronti a circa US\$40 al barile ed appiattendolo la curva dei prezzi del petrolio a termine. Questa sostanziosa riduzione dell'offerta ha causato un considerevole calo della domanda di trasporto marittimo di raffinati e, quando lo stoccaggio è diventato meno redditizio, alcune delle scorte in eccesso hanno iniziato ad essere consumate, con un lento ritorno sul mercato delle navi utilizzate per lo stoccaggio galleggiante. Questi fattori hanno portato ad un consistente calo delle tariffe di nolo dall'inizio di giugno, con ricavi depressi nella maggior parte delle regioni per tutto il mese di luglio. Il taglio dell'offerta dell'OPEC+ sarà allentato a partire da agosto e la domanda ha registrato una ripresa in alcuni mercati di consumo importanti. Resta, tuttavia, una forte incertezza riguardante il percorso futuro della domanda petrolifera il tempo richiesto per assorbire l'eccesso di scorte e ribilanciare il mercato – fattori necessari per il ritorno ad un mercato più sano con tariffe di nolo redditizie e sostenibili.

Le controllate di d'Amico International Shipping S.A. stanno inoltre affrontando sfide operative dovute al COVID-19, come le restrizioni al carico/scarico ed una quarantena di 14 giorni per le navi e gli equipaggi in determinati porti; ciò nonostante stiamo collaborando con i nostri partner, i clienti e le autorità locali per trovare soluzioni che riducano al minimo l'impatto sulla nostra impresa. Il COVID-19 ha influito anche sull'approvvigionamento di ricambi per le nostre navi e ha reso la logistica più complicata. Sebbene in alcune parti del mondo, come l'Europa e parte dell'Asia, la situazione sia recentemente migliorata, stiamo ancora affrontando problemi relativamente ai viaggi aerei dei tecnici dell'assistenza per raggiungere le navi e all'organizzazione di "*vetting inspection*" in tutto il mondo. Benché la rotazione degli equipaggi sia e rimanga la problematica principale, il



settore si è adattato rapidamente a questa nuova realtà, e siamo stati in grado di continuare a gestire le nostre navi con lo stesso livello di attenzione e sicurezza.

- **Terzo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 29 maggio 2020, 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 1° giugno 2020 al 30 giugno 2020, entrambe le date incluse (il "Terzo 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 Terzo Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,354 (zero virgola trecentocinquantaquattro euro) per Azione di Compendio.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

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

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

Nel mese di maggio 2020: d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per due delle sue navi *handysize* per 12 mesi a partire rispettivamente da maggio e giugno 2020.

Nel mese di giugno 2020: d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per due delle sue navi MR per un periodo rispettivamente di 12 mesi a partire da luglio 2020 e di 6-7 mesi a partire da agosto 2020.

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

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

Nel mese di maggio 2020, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T Eagle Bay e la nave è stata riconsegnata ai proprietari;

Nel mese di giugno 2020: i) si è concluso il contratto di gestione sulla M/T Philoxena e la nave è stata riconsegnata ai proprietari; ii) si sono conclusi i contratti di noleggio sulla M/T Celsius Rimini, una nave MR costruita nel 2009, e sulla M/T Carina, una nave MR costruita nel 2010, e le navi sono state riconsegnate ai rispettivi proprietari.

- **Vendita di navi:** nel mese di maggio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T Cielo di Guangzhou, una nave cisterna *handysize* da 38.877 Tpl



(Dwt), costruita nel 2006 da Guangzhou Shipyard International (Cina), per un corrispettivo di US\$ 8,8 milioni. La nave è stata consegnata agli acquirenti nel secondo trimestre 2020.

GLENDIA INTERNATIONAL SHIPPING D.A.C.:

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

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

Aumento di capitale in seguito al terzo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: il 1° luglio, a seguito del completamento del Terzo Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 12.866 *Warrant*, portando all'emissione di 12.866 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.052.267,00, suddiviso in 1.241.045.340 azioni senza valore nominale.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Vendita di navi:** A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* per la vendita di M/T High Progress e M/T High Performance, due navi cisterna MR da 51.303 Tpl (Dwt), costruite nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 12.95 milioni per nave.
- **Flotta impiegata a noleggio:** A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 3-6 mesi a decorrere da agosto 2020.

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

	Al 30 giugno 2020				Al 30 luglio 2020			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	11,0	6,0	22,0	5,0	11,0	6,0	22,0
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	8,0	0,0	8,0	0,0	8,0	0,0	8,0
Nolo a breve termine	0,0	3,0	0,0	3,0	0,0	3,0	0,0	3,0
Totale	6,0	30,0	6,0	42,0	6,0	30,0	6,0	42,0

* con obbligo di acquisto



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nell' ultimo report di giugno 2020, il Fondo Monetario Internazionale (FMI) stima che il PIL mondiale registrerà una contrazione del 4,9% nel 2020, 1,9 punti percentuali sotto la previsione espressa nel World Economic Outlook (WEO) di aprile 2020. L'impatto della pandemia di COVID-19 sull'attività economica è stato peggiore del previsto nella prima metà del 2020, e si prevede che la ripresa sarà più graduale di quanto precedentemente anticipato. Secondo le proiezioni, la crescita globale nel 2021 dovrebbe essere pari al 5,4%. Nel complesso, questo vedrebbe il PIL 2021 attestarsi a circa 6,5 punti percentuali sotto le proiezioni pre-COVID del gennaio 2020.

Nel Oil Market Report di luglio, l'AIE prevede che la domanda di petrolio del 2020 registri una contrazione di 7,9 milioni di barili al giorno, rispetto ad un calo di 8,1 milioni di barili al giorno stimato lo scorso mese ed a 9,3 milioni di barili al giorno di riduzione previsti ad aprile. L'agenzia evidenzia la forte adesione ai tagli dell'OPEC+ del 108% nel mese di giugno, che includono 1 milione di barili al giorno di tagli aggiuntivi operati dall'Arabia Saudita. La produzione petrolifera mondiale è stata ridotta di 14 milioni di barili al giorno da aprile, il che prelude ad una significativa riduzione dello stoccaggio in futuro, considerando che si prevede che la domanda nel terzo trimestre 2020 superi di 11,4 milioni di barili al giorno quella del secondo trimestre 2020. L'adesione ininterrotta ai tagli dell'OPEC+ è un fattore chiave, così come lo sarà una moderata ripresa della produzione petrolifera statunitense nei prossimi mesi. L'AIE segnala tuttavia che le previsioni di crescita della domanda scontano una considerevole incertezza alla luce del recente aumento dei casi di COVID-19 e delle nuove misure di *lockdown* introdotte di recente e che probabilmente diverranno operative nel prossimo futuro.

La domanda di raffinati, ad eccezione dei carburanti per aviazione, è in ripresa. La domanda di petrolio in Asia, soprattutto in Cina ed in India, ha registrato un rimbalzo da maggio. L'economia cinese sta traendo vantaggio da un allentamento delle restrizioni, congiuntamente ad un pacchetto di stimoli governativi. La domanda di benzina è tornata quasi ai livelli pre-pandemia negli Stati Uniti ed in Europa.

Indian Oil Corp., la più grande società di raffinazione a controllo pubblico indiana, ha raggiunto tassi di produzione del 92-95% nella maggior parte delle sue nove raffinerie, come affermato il 10 luglio da funzionari della società sulla scia di un'impennata della domanda di carburanti al dettaglio dovuta all'ulteriore allentamento, a partire dal 1° luglio, delle restrizioni legate al COVID-19 nella terza economia asiatica. I maggiori tassi di produzione sono attribuibili principalmente al miglioramento della domanda al dettaglio di diesel e benzina.

La relazione finanziaria semestrale 2020 è disponibile al pubblico, nella sua versione integrale, presso la sede legale della Società e nella sezione Investor Relations del sito internet di DIS (www.damicointernationalshipping.com).

Essa è stata altresì depositata presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), nonché diffusa attraverso il sistema e-market SDIR e archiviata sia presso Borsa Italiana S.p.A., tramite e-market STORAGE che presso la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di meccanismo di stoccaggio autorizzato prescelto dalla DIS (OAM).



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

La relazione finanziaria per il primo semestre e il secondo trimestre 2020 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

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

Antonio Buozzi

Tel.: +39 320.0624418

E-Mail: antonio.buozzi@havaspr.com



ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2020	2° trim. 2019		1° sem. 2020	1° sem. 2019
NON REVISIONATO	NON REVISIONATO	US\$ migliaia		
90.987	87.387	Ricavi	185.342	178.418
(12.327)	(24.938)	Costi diretti di viaggio	(35.268)	(52.111)
78.660	62.449	Ricavi base time charter*	150.074	126.307
(4.300)	(7.230)	Costi per noleggi passivi	(11.255)	(17.450)
(25.367)	(26.433)	Altri costi operativi diretti	(53.017)	(54.124)
(2.911)	(2.458)	Costi generali ed amministrativi	(6.183)	(5.880)
436	(841)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(117)	(948)
46.518	25.487	Risultato operativo lordo / EBITDA*	79.502	47.905
(21.465)	(32.009)	Ammortamenti e svalutazioni	(40.556)	(49.339)
25.053	(6.612)	Risultato operativo lordo / EBIT*	38.946	(1.434)
27	766	Proventi finanziari netti	68	578
(9.370)	(13.896)	Oneri finanziari netti	(21.691)	(25.228)
-	1.269	Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	-	1.251
-	(226)	Storno della svalutazione di un prestito ad una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	719
15.710	(18.699)	Utile (perdita) ante imposte	17.323	(24.114)
(88)	(107)	Imposte sul reddito	(184)	(207)
15.622	(18.806)	Utile (perdita) netto	17.139	(24.321)
0,013	(0,015)	Utile (perdita) per azione in US\$⁽¹⁾	0,014	(0,020)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2020	2° trim. 2019		1° sem. 2020	1° sem. 2019
NON	NON	US\$ migliaia		
15.622	(18.806)	Utile (perdita) del periodo	17.139	(24.321)
		<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
97	(3.602)	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	(4.054)	(4.917)
(82)	(21)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(166)	99
15.637	(22.429)	Utile/(Perdita) complessivo del periodo	12.919	(29.269)

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società.

(1) L'utile base per azione è calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.230.890.447 e 888.723.323 nel primo semestre del 2020 e nel primo semestre del 2019 rispettivamente e su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.230.890.447 e 1.134.145.595 nel secondo trimestre del 2020 e nel secondo trimestre del 2019 rispettivamente. Nel secondo trimestre/primo semestre del 2020 e nel secondo trimestre/primo semestre del 2019 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 2020	AI 31 dicembre 2019
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	927.979	958.312
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.382	4.382
Altre attività finanziarie non correnti	12.979	17.348
Totale attività non correnti	945.340	980.042
Rimanenze	8.305	10.080
Crediti a breve ed altre attività correnti	40.360	41.433
Altre attività finanziarie correnti	9.150	7.265
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	50.448	33.598
Attività correnti	108.263	92.376
Attività disponibili per la vendita	38.229	59.631
Totale attività correnti	146.492	152.007
TOTALE ATTIVITÀ	1.091.832	1.132.049
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.052	62.052
Perdite portate a nuovo	(42.725)	(59.801)
Sovrapprezzo azioni	368.846	368.846
Altre riserve	(23.050)	(18.632)
Patrimonio netto totale	365.123	352.465
Banche ed altri finanziatori	252.055	270.169
Passività non correnti da <i>leasing</i>	296.183	313.418
Altre passività finanziarie non correnti	10.683	7.282
Totale passività non correnti	558.921	590.869
Banche ed altri finanziatori	69.645	72.692
Passività correnti da <i>leasing</i>	35.784	37.736
Prestito a breve termine degli azionisti	-	5.000
Debiti a breve ed altre passività correnti	33.710	38.222
Altre passività finanziarie correnti	12.086	12.473
Debiti per imposte correnti	63	342
Passività correnti	151.288	166.465
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	16.500	22.250
Totale passività correnti	167.788	188.715
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.091.832	1.132.049



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2020 NON REVISIONATO	2° trim. 2019 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2020	1° sem. 2019
15.622	(18.807)	Utile (perdita) del periodo	17.139	(24.321)
17.040	19.966	Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	34.549	37.203
4.425	12.136	Svalutazione	6.007	12.136
88	107	Imposte correnti e differite	184	207
5.005	6.408	Oneri per <i>leasing</i>	10.142	10.576
4.338	7.260	Altri oneri (proventi) finanziari netti	11.481	14.270
(207)	(539)	Risultato della differenza di cambio non realizzata	(207)	(196)
-	(1.270)	Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	-	(1.252)
(975)	(841)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(975)	(948)
-	226	Perdite di valore e svalutazioni (" <i>impairment</i> ") di attività finanziarie verso parte correlata	-	(719)
-	(1.008)	Riclassificazione <i>off-hire</i> a fronte dell'ammortamento	(180)	-
-	(589)	Variazioni della riserva dei diritti d'opzione	-	(607)
539	899	Variazione del risultato differito dalla cessione di attività in vendita e <i>lease-back</i>	1.092	1.114
45.875	23.948	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	79.232	47.464
2.141	647	Variazioni delle rimanenze	1.775	2.100
2.058	1.980	Variazioni dei crediti a breve	2.048	6.248
(6.663)	(12.541)	Variazioni dei debiti a breve	(5.021)	(15.857)
(281)	(164)	Imposte (pagate) ricevute	(463)	(217)
(5.002)	(6.408)	Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>	(10.137)	(10.576)
(4.744)	(4.248)	Interessi netti (pagati)	(8.372)	(9.132)
33.384	3.214	Flussi di cassa netti da attività operative	59.062	20.030
(5.263)	(637)	Acquisto di immobilizzazioni	(7.028)	(31.157)
18.185	-	Ricavi netti dalla vendita di immobilizzazioni	18.185	-
18	6.454	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	491	6.304
12.940	5.817	Flussi di cassa netti da attività di investimento	11.648	(24.853)
-	17.907	Aumento di capitale	-	17.907
(5)	(694)	Altre variazioni del patrimonio netto	(427)	(955)
-	(1.620)	Finanziamenti degli azionisti	(5.000)	-
220	(950)	Variazioni di altri crediti finanziari/ parte correlata	830	(2.250)
(954)	4.259	Variazione netta di altri debiti finanziari	(2.700)	4.354
(15.314)	(38.920)	Rimborso finanziamenti bancari	(28.991)	(56.341)
-	26.305	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	-	63.676
(9.295)	(8.803)	Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(18.949)	(17.770)
(25.348)	(2.516)	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(55.237)	8.621
20.976	6.515	Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	15.473	3.798
12.014	12.403	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	17.517	15.120
32.990	18.918	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	32.990	18.918
50.448	35.739	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	50.448	35.739
(17.458)	(16.821)	Scoperti di conto a fine periodo	(17.458)	(16.821)

Le attività finanziarie che non richiedono l'uso di liquidità sono riconciliate nella nota 26.



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

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 2020, 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 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 sarà un incremento dell'attività in *leasing* (o dell'immobilizzazione materiale) e delle passività finanziarie, con conseguenti variazioni dei principali parametri finanziari derivati dai dati patrimoniali.

Per le società con *leasing* fuori bilancio significativi, l'IFRS 16 cambia la natura delle spese relative a tali *leasing*: le spese per *leasing* operativo 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.