



COMUNICATO STAMPA

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva
il progetto di bilancio 2021:**

***'NEL 2021, DIS HA ULTERIORMENTE RAFFORZATO LA PROPRIA STRUTTURA FINANZIARIA
MALGRADO IL DIFFICILE CONTESTO DI MERCATO, CONSEGUENDO NOLI MEDI SUPERIORI AI
LIVELLI DEL MERCATO SPOT:***

***RISULTATO NETTO DI US\$ (37,3)M E RISULTATO NETTO RETTIFICATO DI US\$ (29,1)M NEL 2021;
EBITDA DI US\$ 64,3M E FLUSSO DI CASSA OPERATIVO DI US\$ 31,8M NEL 2021;
NOLO MEDIO COMPLESSIVO BASE TIME-CHARTER (SPOT E TIME-CHARTER) DI US\$ 12.996 NEL 2021;
POSIZIONE DI LIQUIDITA' DI US\$ 43,4M E RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E
VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA DEL 60,4% ALLA FINE DELL'ANNO.'***

RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2021

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 174,1 milioni (US\$ 257,8 milioni nel 2020)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 64,3 milioni (37,0% sul TCE) (US\$ 127,3 milioni nel 2020)
- Risultato netto di US\$ (37,3) milioni (US\$ 16,6 milioni nel 2020)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (29,1) milioni (US\$ 22,5 milioni nel 2020)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 31,8 milioni (US\$ 84,1 milioni nel 2020)
- Debito netto di US\$ 520,3 milioni (US\$ 439,8 milioni escluso IFRS16) al 31 dicembre 2021 (US\$ 561,5 milioni e US\$ 465,2 milioni escluso IFRS 16, al 31 dicembre 2020)

RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2021

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 43,1 milioni (US\$ 53,6 milioni nel Q4'20)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 16,4 milioni (US\$ 23,8 milioni nel Q4'20)
- Risultato netto di US\$ (8,3) milioni (US\$ 1,2 milioni nel Q4'20)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (6,5) milioni (US\$ (3,6) milioni nel Q4'20)

Lussemburgo – 10 marzo, 2022 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna la relazione relativa al progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2021.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

'A causa del difficile contesto che ha caratterizzato il mercato delle product tanker nel 2021, DIS ha registrato una Perdita netta pari a US\$ (37,3) milioni ed una Perdita netta rettificata pari a US\$ (29,1) milioni. Per quanto riguarda i nostri ricavi base Time Charter, DIS ha realizzato una media spot giornaliera di US\$ 11.004 nel 2021 (US\$ 16.771 nel 2020) e di US\$ 12.005 nel Q4 2021 (US\$ 11.699 nel Q4 2020). Grazie però alla nostra prudente strategia commerciale incentrata sul mantenimento di un elevato livello di copertura con contratti a tariffa fissa, abbiamo notevolmente limitato gli effetti negativi del mercato



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

spot. Infatti, nel 2021 il 47,5% del totale dei giorni nave di DIS ha beneficiato di coperture tramite contratti a tariffa fissa ad una media giornaliera di US\$ 15.194. Siamo stati pertanto in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 12.996 nel 2021 e a US\$ 13.165 nel quarto trimestre, risultati significativamente superiori ai livelli del mercato spot.

Verso la fine del 2021, dopo alcuni trimestri deboli, abbiamo finalmente notato alcuni segnali di miglioramento nel mercato. Infatti, malgrado un contestuale incremento dei casi di Covid, il Q4 2021 ha visto la domanda mondiale di petrolio tornare sostanzialmente in linea con lo stesso trimestre del 2019. Si stima che per la fine del primo trimestre del 2022, Stati Uniti ed Europa avranno raggiunto un elevato livello di immunità rispetto al Covid e si sta infatti già assistendo ad una graduale riduzione delle restrizioni alla mobilità in queste aree del mondo, con una potenziale forte ripresa della domanda di trasporto attesa nel corso del 2022. L'AIE stima che la domanda mondiale di petrolio crescerà di 3,2 mb/giorno nel 2022, raggiungendo 101,8 mb/giorno nel Q4, un livello di 1,0 mb/giorno superiore rispetto allo stesso trimestre del 2021. Nel 2021 la produzione totale delle raffinerie ha recuperato solo il 42% della riduzione avvenuta nell'anno precedente. Nel 2022, ci si attende invece un'accelerazione della produzione che nel Q4 dovrebbe superare di 1,0 mb/giorno i livelli dello stesso trimestre del 2021. Anche l'offerta di greggio dovrebbe aumentare, grazie al graduale incremento della produzione da parte dell'OPEC+ fino a settembre 2022 e al contestuale aumento dei volumi da parte dei paesi non-OPEC ed in particolare degli USA. A tal riguardo, la più grande incertezza è legata all'export di petrolio da parte della Russia, che potrebbe calare a causa delle sanzioni o dei timori legati a eventuali future sanzioni.

Inoltre, le scorte industriali di prodotti raffinati dei paesi OCSE si sono fortemente ridotte e sono oggi notevolmente inferiori rispetto alla media degli ultimi cinque anni. La forte riduzione delle scorte di petrolio nel corso dell'ultimo anno ha pesato negativamente sugli scambi ma in futuro dovrebbe contribuire ad una maggiore domanda di trasporto, legata all'esigenza di ricostituire un adeguato livello di scorte. Considerando tutti questi fattori, riteniamo che nel 2022 il mercato per il trasporto di raffinati continuerà la sua graduale ripresa.

La Guerra in Ucraina, che auspichiamo termini al più presto, potrebbe generare un incremento della domanda, misurata in tonnellate-miglia, per il trasporto via mare sia di greggio che di prodotti raffinati, dal momento che le importazioni europee di queste materie potrebbero avvenire da paesi e aree geografiche più distanti. Al momento non abbiamo crediti nei confronti di società russe.

Nel lungo termine riteniamo che la nostra industria potrà beneficiare di fondamentali molto forti sia dal lato della domanda che dell'offerta. Il processo di dislocazione, che sta gradualmente spostando le raffinerie lontano da alcuni dei centri chiave di consumo di prodotti raffinati (Europa, USA, Australia), ha subito un'accelerazione durante la pandemia, dal momento che la contrazione dei margini di raffinazione ha spinto le raffinerie più vecchie e meno competitive fuori dal mercato, favorendo le strutture più moderne localizzate prevalentemente in Asia ed in Medio Oriente. Questo fenomeno è estremamente favorevole, dato che dovrebbe contribuire ad una forte crescita della domanda, misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker.

Ci aspettiamo inoltre una crescita dell'offerta di tonnellaggio molto contenuta nei prossimi anni. Le regolamentazioni richieste dall'IMO (Energy Efficiency Existing Ship Index-EEXI and Annual operational carbon intensity indicator-CII) e dall'Unione Europea (Emissions Trading Scheme-ETS and Fuel EU Maritime) porteranno ad un'ulteriore accelerazione dell'attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e costringeranno parte della flotta mondiale a rallentare la velocità di navigazione (slow-steam) al fine di ridurre le proprie emissioni. Stimiamo inoltre che l'attività di costruzione di nuove navi rimanga su livelli molto contenuti, a causa di una mancanza di capitali, di enormi incertezze legate agli sviluppi tecnologici necessari per il rispetto delle sempre più ambiziose regolamentazioni ambientali, di prezzi elevati e di una scarsa disponibilità da parte dei cantieri per consegne nei prossimi due anni.



Grazie alla nostra strategia di lungo termine e al piano di investimenti implementato negli ultimi anni, DIS oggi gestisce una flotta estremamente giovane (l'età media della nostra flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo è di 7,1 anni rispetto ad una media dell'industria di 12,3 anni), di grande qualità e prevalentemente 'Eco', consentendo alla nostra Azienda di minimizzare il proprio impatto ambientale e di ottenere risparmi significativi nel costo del carburante. Sono inoltre molto orgoglioso della forte struttura finanziaria di cui oggi godiamo, che rappresenta un pilastro della nostra strategia anche per gli anni futuri perché ci consentirà di trarre vantaggio da potenziali opportunità che si dovessero verificare in un settore estremamente ciclico come lo shipping. Desidero ringraziare i nostri Azionisti e tutti i nostri Stakeholders per il loro sostegno e per la loro fiducia. Sono certo che nei prossimi anni la strategia di DIS genererà grande valore per tutti loro.'

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

Nel 2021, DIS ha registrato una Perdita netta di US\$ (37,2) milioni rispetto ad un Utile netto di US\$ 16,6 milioni nell'anno precedente (Q4 2021: Perdita netta di US\$ (8,3) milioni nel Q4 2021 rispetto ad un Utile netto di US\$ 1,2 milioni nel Q4 2020), a causa di un contesto di mercato molto più debole rispetto al 2020. I risultati del 2021 di DIS sono inoltre stati negativamente impattati da US\$ (8,2) milioni di effetti non ricorrenti, dovuti principalmente ad una svalutazione registrata su due navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., la M/T High Venture venduta nell'ultimo trimestre dell'anno e la M/T High Valor venduta a gennaio 2022 e classificata come 'attività disponibile per la vendita' (conformemente all'IFRS 5) alla fine del 2021.

Nel 2021, DIS ha ottenuto una media spot giornaliera di US\$ 11.004 rispetto a US\$ 16.771 nell'anno precedente (Q4 2021: US\$ 12.055 vs. Q4 2020: US\$ 11.699). Tuttavia, abbiamo beneficiato di una copertura del 47,5% durante l'anno, ad una media giornaliera di US\$ 15.194. Quindi la nostra media giornaliera complessiva (che include sia spot che contratti time-charter) è stata pari a US\$ 12.996 nel 2021 e a US\$ 13.165 nel Q4 2021, notevolmente superiore al mercato spot.

L'EBITDA di DIS è stato pari a US\$ 64,3 milioni nel 2021, rispetto a US\$ 127,3 milioni nel 2020 ed il nostro flusso di cassa operativo è stato positivo e pari a US\$ 31,8 milioni, rispetto a US\$ 84,1 milioni generati nell'anno precedente.

Nel Q1 2021, DIS ha acquistato la M/T High Priority, una nave MR costruita nel 2005, per un importo pari a US\$ 9,7 milioni. Nel 2017, questa nave era stata venduta e ripresa in leasing da d'Amico Tankers per un periodo di 5 anni. Attraverso questa operazione, il precedente contratto di leasing è stato sostituito con un finanziamento bancario ad una leva molto più contenuta e ad un costo del debito notevolmente ridotto, riducendo la leva finanziaria ed il break-even di DIS. Nel Q4 2021, DIS ha venduto la M/T High Venture, una nave MR costruita nel 2006, per un importo pari a US\$ 10,7 milioni, generando circa US\$ 8,0 milioni di cassa, al netto delle commissioni e del rimborso del debito bancario in essere. In aggiunta, all'inizio di gennaio 2022, DIS ha finalizzato la vendita della M/T High Valor, una nave MR vessel costruita nel 2005, per un importo pari a US\$ 10,3 milioni, generando circa US\$ 7,8 milioni di cassa, al netto delle commissioni e del rimborso del debito bancario in essere. Queste transazioni, oltre a generare per DIS un notevole impatto positivo di cassa, sono in linea con la strategia dell'azienda di possedere e gestire una flotta 'eco', molto moderna ed efficiente.

Nonostante il difficile contesto di mercato, il net asset value di DIS è aumentato nel corso dell'anno, raggiungendo US\$ 288,0 milioni alla fine del 2021. La ripresa dei valori delle navi è stata influenzata dall'aumento dei prezzi per le nuove costruzioni e per le demolizioni ma riflette soprattutto le ottime prospettive di medio termine per il nostro settore. In base alla valutazione ottenuta da un primario broker,



la flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS aveva un valore di mercato stimato di US\$ 717,5 milioni al 31 dicembre 2021, con un aumento del 4,9% dall'inizio dell'anno (tenendo in considerazione le navi vendute nel periodo).

Grazie al forte mercato dei noli della prima metà del 2020 e al piano di riduzione del debito messo in atto negli ultimi anni, sia attraverso la vendita di navi che tramite aumenti di capitale, oggi DIS può contare su una struttura finanziaria molto forte e su una confortevole posizione di liquidità. Questo ci consente di affrontare con serenità i cicli negativi di mercato nel breve termine, mantenendo allo stesso tempo la flessibilità strategica ed operativa derivante da una forte solidità patrimoniale. Alla fine del 2021, DIS aveva disponibilità liquide e mezzi equivalenti pari a US\$ 43,4 milioni ed il rapporto tra la posizione finanziaria netta di DIS (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della nostra flotta era pari al 60,4%, rispetto al 65,9% di fine 2020, al 64,0% di fine 2019 e al 72,9% di fine 2018. Proforma per la vendita della High Valor, che è stata consegnata agli acquirenti il 4 gennaio 2022, le disponibilità liquide di DIS alla fine del 2021 sarebbero state di circa US\$ 51,3 milioni ed il rapporto tra la posizione finanziaria netta ed il valore di mercato delle nostre navi sarebbe stato pari al 59,9%.

Alla fine dell'anno, DIS ha firmato nuove linee di credito con tre primarie banche per il rifinanziamento di tutti i debiti in scadenza nel 2022 (inclusi i rispettivi balloon), relativi a 5 navi, per un importo complessivo pari a US\$ 78,5 milioni. Nel 2022, DIS non ha quindi più alcuna esigenza di rifinanziamento.

Sono molto soddisfatto del fatto che, nonostante le condizioni di mercato sfidanti che abbiamo dovuto fronteggiare nel 2021, DIS sia stata in grado di preservare una buona posizione di liquidità e di rafforzare ulteriormente la propria struttura patrimoniale. Siamo fiduciosi che la nostra solida struttura finanziaria, una flotta molto giovane ed una comprovata strategia commerciale, consentiranno a DIS di beneficiare in pieno dell'imminente ripresa di mercato, offrendo ritorni interessanti ai nostri Azionisti.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI RELATIVI AL QUARTO TRIMESTRE 2021

Nel quarto trimestre dell'anno il mercato delle navi cisterna ha continuato ad essere sfidante in un contesto di debolezza della domanda, soprattutto per il trasporto di greggio. Il trasporto di raffinati da parte di navi cisterna dedicate al trasporto di greggio, nei loro viaggi inaugurali, ha avuto un effetto negativo sui noli delle navi operanti nel nostro settore. Inoltre, il netto calo delle scorte di petrolio nel corso dello scorso anno ha depresso l'attività commerciale, ma potrebbe stimolare la domanda per trasporto marittimo quando tali scorte dovranno essere ricostituite.

Tuttavia, i noli per il trasporto di raffinati sono saliti nel corso del 2021 visto che i volumi scambiati hanno registrato una costante ripresa dopo i minimi toccati a metà del 2020. Anche il modesto aumento della flotta legato al calo nelle consegne di nuove costruzioni e ad un'impennata nelle demolizioni hanno sostenuto i mercati. In particolare, nel 2021 la demolizione di navi cisterna è salita a 3,7 milioni di Tpl (Dwt), da 1,0 milioni di Tpl (Dwt) dell'anno precedente.

Nonostante l'incremento dei casi della variante Omicron negli ultimi mesi del 2021, la domanda di petrolio ha superato le aspettative, crescendo di 1,5 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre, fino a raggiungere 100,2 milioni di barili al giorno. Nel suo ultimo rapporto, l'AIE ha rivisto al rialzo di 200.000 barili al giorno la stima della domanda globale per il 2021 – risultante in una crescita annuale di 5,6 milioni di barili al giorno.



L'industria globale della raffinazione ha chiuso il 2021 su una nota positiva, con una crescita sia dei volumi di produzione sia dei margini. Nel quarto trimestre del 2021 la media giornaliera dei volumi raffinati si è attestata a 79,9 milioni di barili, segnando un aumento di 4,3 milioni di barili al giorno rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente. Nel 2021, la capacità di raffinazione globale ha registrato un calo per la prima volta in 30 anni, di 730.000 barili al giorno.

Le scorte petrolifere industriali nei paesi OCSE hanno subito un netto calo di 60 milioni di barili a dicembre. A fine 2021, le scorte di petrolio crudo si attestavano a 2.680 milioni di barili, 355 milioni di barili al di sotto dell'anno precedente, e al livello più basso in sette anni. Le scorte coprivano 59,6 giorni di domanda a termine, con un calo di 0,9 giorni rispetto al mese precedente e 3,2 giorni al di sotto della media storica. Le scorte di raffinati erano invece di 1.378 milioni di barili a fine 2021, con un calo di 131 milioni di barili rispetto ai livelli pre-COVID di fine 2019.

L'AIE stima che durante il quarto trimestre del 2021 i prezzi più alti del gas naturale abbiano comportato un incremento della domanda per petrolio rispetto alle normali tendenze stagionali in Europa, compreso tra 250.000 e 300.000 barili al giorno (circa 200.000 barili al giorno di gasolio, 30.000 barili al giorno di olio combustibile e 50.000 barili al giorno di altri prodotti). Nei paesi asiatici dell'OCSE, la sostituzione del gas naturale ha contribuito ad un incremento della domanda petrolifera di 50-100.000 barili al giorno. In altri paesi, come Brasile, Cina ed India, le basse precipitazioni e le tensioni nel mercato del carbone hanno sostenuto la domanda di gasolio.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di dicembre 2021 era di circa US\$ 13.500 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo *Eco* valutata ad un sovrapprezzo di circa US\$ 2.000-2.500 al giorno.

Nel 2021, DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (37,3) milioni rispetto ad un utile netto di US\$ 16,6 milioni nel 2020. Tale variazione negativa è attribuibile al netto indebolimento del mercato delle cisterne rispetto all'esercizio precedente. Escludendo i risultati da vendita navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2021 e dal 2020, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (29,1) milioni nel 2021 rispetto a US\$ 22,5 milioni nell'esercizio precedente. DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (8,3) milioni nel quarto trimestre 2021 rispetto ad un utile netto di US\$ 1,1 milioni nel quarto trimestre dello scorso esercizio. Escludendo le voci non ricorrenti sia per il quarto trimestre 2021 che per il quarto trimestre 2020, il risultato netto di DIS sarebbe stato pari a US\$ (6,5) milioni e US\$ (3,6) milioni, rispettivamente.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 64,3 milioni nel 2021 rispetto a US\$ 127,3 milioni nel 2020, mentre i flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 31,8 milioni rispetto a US\$ 84,1 milioni dell'anno precedente.

In termini di risultati *spot* **DIS ha conseguito una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 11.004 nel 2021** (US\$ 16.771 nel 2020), a causa del considerevole indebolimento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. **Nel quarto trimestre dell'anno la tariffa *spot* giornaliera di DIS si è attestata a US\$ 12.055** rispetto a US\$ 11.699 raggiunti nel quarto trimestre del 2020.

Nel contempo, il 47,5% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2021 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.194, (2020: copertura del 61,9% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 16.429). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo una parte di ricavi e di generazione di liquidità anche durante cicli economici negativi. **La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 12.996 nel 2021** rispetto a US\$ 16.560 raggiunti l'anno precedente.

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base time charter** nel 2021 sono stati di US\$ 174,1 milioni (US\$ 257,8 milioni nel 2020). L'importo totale per il 2020 include US\$ 6,2 milioni di "ricavi base *time charter*" generati dalle navi in gestione commerciale (nessun ricavo generato da tali contratti nel 2021), compensati da un importo quasi equivalente esposto nei "costi per noleggi passivi".

In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 11.004 nel 2021** rispetto a US\$ 16.771 conseguiti nel 2020¹ (US\$ 12.055 nel quarto trimestre 2021 rispetto a US\$ 11.699 nel quarto trimestre 2020). Tale variazione negativa rispetto all'esercizio precedente è attribuibile al mercato nettamente più debole.

Nel 2021 DIS ha mantenuto un buon livello di copertura tramite **contratti a tariffa fissa**², che hanno corrisposto al **47,5%** dei giorni-nave disponibili (2020: 61,9%) ad una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.194** (2020: US\$ 16.429). Oltre a garantire parte dei 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.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)**^{3,4} sono stati di US\$ 12.996 nel 2021 rispetto a US\$ 16.560 nel 2020 (quarto trimestre 2021: US\$ 13.165 vs. quarto trimestre 2020: US\$ 15.192).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2020					2021				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	17.354	25.118	12.866	11.699	16.771	9.923	12.720	9.248	12.055	11.004
Fissa	15.864	16.236	16.038	17.866	16.429	15.842	15.231	15.163	14.493	15.194
Media	16.391	19.555	14.864	15.192	16.560	12.853	13.893	12.113	13.165	12.996

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** ammontavano a US\$ 0,9 milioni nel 2021 e si riferiscono al contratto di noleggio a scafo nudo stipulato nell'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 64,3 milioni nel 2021 rispetto a US\$ 127,3 milioni nel 2020, rispecchiando la debolezza dei mercati dei noli nel 2021.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (71,2) milioni nel 2021 (US\$

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

² La percentuale di copertura (%) e la tariffa media giornaliera per il 2021 includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., che comprende un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.700 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

³ I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali per il 2021 includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., comprensivi di un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.700 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

⁴ I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 non includevano 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.



(71,7) milioni nel 2020). L'importo del 2021 include US\$ (6,4) milioni di svalutazione registrata su due navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., una delle quali (M/T High Venture) è stata venduta nell'ultimo trimestre dell'anno, mentre l'altra (M/T High Valor) è stata venduta nel gennaio 2022 e classificata come "attività disponibile per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) alla fine del periodo, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione ed il suo valore contabile, a conto economico. L'importo per il 2020 includeva US\$ (2,2) milioni di svalutazione registrata su cinque navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e 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) durante l'esercizio, imputando la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione e il loro valore contabile a conto economico. Cinque di queste navi (M/T Cielo di Guangzhou, M/T Glenda Megan, M/T High Progress, M/T High Performance e M/T High Courage) sono state vendute durante l'anno. Al 31 dicembre 2020, la nave rimanente (M/T High Venture) è stata riclassificata da "attività disponibili per la vendita" in "attività non correnti" e la sua svalutazione è stata conseguentemente stornata, con un impatto positivo di US\$ 2,8 milioni nel quarto trimestre del 2020.

Il **risultato operativo / EBIT** è stato di US\$ (6,9) milioni nel 2021 rispetto a US\$ 55,5 milioni nel 2020.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 2,0 milioni nel 2021 (US\$ 1,2 milioni nel 2020). L'importo del 2021 comprende principalmente US\$ 1,7 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,4 milioni di utili su cambi di natura commerciale, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L'importo del 2020 comprendeva principalmente US\$ 0,5 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,6 milioni di utili realizzati su strumenti derivati usati per fini di copertura, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari pari a US\$ 0,1 milioni.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (32,0) milioni nel 2021 rispetto a US\$ (39,9) milioni nel 2020. L'importo del 2021 comprende principalmente US\$ (31,7) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,2) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli e strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura. L'importo registrato nell'esercizio precedente includeva US\$ (36,7) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (2,6) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS e US\$ (0,5) milioni di perdite su cambi di natura commerciale.

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 0,4 milioni nel 2021 (US\$ 0,3 milioni nel 2020).

Visto il difficile contesto di mercato affrontato nell'anno, DIS ha registrato una **perdita netta di US\$ (37,3) milioni nel 2021** rispetto a un utile netto di US\$ 16,6 milioni conseguito nel 2020. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2021 (US\$ 0,7 milioni⁵) e dal 2020 (US\$ (2,9) milioni⁶), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (6,4) milioni nel 2021 e US\$ (2,2) milioni nel 2020) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (2021: US\$ (1,0) milioni e 2020: US\$ (0,8) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 29,1 milioni nel 2021** rispetto a US\$ 22,5 milioni registrati nell'esercizio

⁵ US\$ (2,1) milioni di perdita su vendite, US\$ 1,7 milioni principalmente dovuti all'utile non realizzato su contratti di *swap* su tassi di interesse, e US\$ (0,2) milioni di perdite non realizzate su strumenti derivati su noli e strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura.

⁶ US\$ (1,3) milioni di perdita su vendite, US\$ (1,6) milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.



precedente.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Nel 2021 i **flussi di cassa netti di DIS sono stati negativi per US\$ (18,9) milioni** rispetto a US\$ 27,8 milioni nel 2020.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 31,8 milioni nel 2021, contro US\$ 84,1 milioni nel 2020. Tale variazione negativa è attribuibile al considerevole indebolimento dei mercati *spot* nel 2021 rispetto all'esercizio precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2021** ammontava a **US\$ 520,3 milioni** rispetto a US\$ 561,5 milioni al 31 dicembre 2020. A causa dell'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per leasing, pari a US\$ 80,5 milioni alla fine di dicembre 2021 rispetto a US\$ 96,4 milioni alla fine del 2020. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 60,4% al 31 dicembre 2021 rispetto al 65,9% al 31 dicembre 2020, 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 2021 sono stati:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Esecuzione del programma di riacquisto: Il 14 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquisito, durante il periodo tra il 5 gennaio e il 13 gennaio 2021, 1.543.118 azioni proprie (corrispondenti allo 0,124% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. ad un prezzo medio per azione di 0,0949 euro, per un corrispettivo complessivo di 146.469,26 euro.

Il 25 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquisito, durante il periodo tra il 14 gennaio e il 22 gennaio 2021, 1.305.897 azioni proprie (corrispondenti allo 0,105% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. ad un prezzo medio per azione di 0,0936 euro, per un corrispettivo complessivo di 122.217,85 euro. Alla data del 22 gennaio 2021, d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 18.326.911 azioni proprie, corrispondenti all'1,48% del capitale sociale emesso.

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).

Piano d'incentivazione a medio-lungo termine: In riferimento alla gestione del bonus relativo alla conclusione del primo ciclo (periodo di maturazione 2019-2020) del Piano d'incentivazione a medio-lungo termine adottato dalla Società (di seguito Piano di incentivazione a lungo termine), poiché DIS ha raggiunto gli obiettivi stabiliti, i Beneficiari sono stati ricompensati con la relativa parte in "contanti" del bonus con saldo finale erogato in azioni, attraverso un'allocazione differita in due anni e in due tranches di



cui la prima nel 2022, secondo le disposizioni del documento informativo del Piano (pubblicato nella sezione Corporate Governance del sito web di DIS).

Programma di riacquisto: Il 6 maggio 2021 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'avvio di un programma di riacquisto di azioni proprie conformemente alla nuova autorizzazione rilasciata recentemente dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi il 20 aprile 2021 (il "Programma"). Secondo la nuova delibera degli azionisti, la Società può riacquistare fino a 186.157.950 azioni ordinarie della Società (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società conformemente all'art. 430-15 della legge lussemburghese).

Secondo la delibera del Consiglio di Amministrazione il controvalore massimo di azioni acquistabili non sarà superiore a euro 45.000.000,00.

L'autorizzazione per riacquistare e vendere le azioni proprie della Società in una o più tranche è stata concessa al Consiglio di Amministrazione, con l'opzione di delega, per un periodo massimo di cinque (5) anni dal 20 aprile 2021 (ossia la data dell'assemblea degli azionisti competente per l'approvazione del rinnovo dell'autorizzazione) e pertanto in scadenza il 20 aprile 2026.

Per quanto concerne l'attuazione del Programma, la Società conferma che il riacquisto e la cessione di azioni proprie saranno condotti in una o più tranche sul mercato regolamentato gestito e organizzato da Borsa Italiana S.p.A. conformemente alle disposizioni del regolamento sugli abusi di mercato, così da garantire un accordo equo per tutti gli azionisti e saranno eseguiti e coordinati da Equita Sim S.p.A., un intermediario specializzato debitamente incaricato a tal fine dal CFO, che opererà in piena indipendenza e senza alcuna ingerenza della Società con riguardo ai tempi in cui effettuare tali riacquisti e cessioni, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa applicabile e dalla citata nuova delibera assembleare. In tutti i casi, ogni operazione sarà eseguita e pubblicizzata in conformità con le leggi e le normative lussemburghesi e/o italiane ove applicabili, oltre che secondo le disposizioni vigenti concernenti le esenzioni dalla legislazione applicabile in materia di abuso di mercato per i programmi di riacquisto e la stabilizzazione degli strumenti finanziari. In particolare, qualsiasi operazione di vendita di azioni proprie autorizzata sarà condotta in qualsiasi momento, senza alcuna limitazione temporale e segnatamente al fine di perseguire le finalità del Programma.

Quarto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: Il 31 maggio 2021, 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 Lavorativo (giorno in cui le banche in Lussemburgo e in Italia sono generalmente aperte come definite nei termini e condizioni dei Warrant) dal 1° giugno 2021 al 30 giugno 2021, entrambe le date incluse (il "Quarto Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., ognuna 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 Quarto Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,382 (zero virgola trecentottantadue euro) per Azione di Compendio.

Aumento di capitale in seguito al quarto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: il 2 luglio 2021, a seguito del completamento del Quarto Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 343 Warrant, portando all'emissione di 343 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.052.667,45, suddiviso in 1.241.053.349 azioni senza valore nominale.

Quinto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: il 27 dicembre 2021, d'Amico International Shipping S.A. ha comunicato che il quinto periodo addizionale di esercizio dei "Warrant d'Amico



International Shipping 2017–2022” (i “*Warrant*”), codice ISIN LU1588548724, si è concluso (il “Quinto Periodo Addizionale di Esercizio”). Nel corso del Quinto Periodo Addizionale di Esercizio sono stati esercitati n. 2.220 *Warrant* e sono state successivamente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni *Warrant* esercitato) n. 2.220 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,397 ciascuna, ammesse alla quotazione su Euronext STAR Milano organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche (incluso il diritto a dividendi) delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione (le “Azioni di Compendio”). A seguito di tali sottoscrizioni il capitale sociale di DIS risultava pertanto pari a US\$ 62.052.778,45 rappresentato da n. 1.241.055.569 azioni ordinarie prive del valore nominale. Le Azioni di Compendio hanno lo stesso Codice ISIN delle azioni ordinarie DIS già in circolazione (LU0290697514) e sono state emesse, conformemente al Regolamento dei *Warrant*, il 29 dicembre 2021 a favore dei possessori *Warrant* che hanno validamente esercitato i loro *Warrant*, rendendole disponibili attraverso il sistema centralizzato di gestione dei regolamenti gestito da Euroclear Bank S.A./N.V. e Clearstream Banking S.A. (collettivamente “ICSD”).

Aumento di capitale in seguito al quinto periodo di esercizio dei *Warrant* DIS 2017-2022: il 29 dicembre 2021, a seguito del completamento del Quinto Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 2.220 *Warrant*, portando all’emissione di 2.220 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.052.778,45, suddiviso in 1.241.055.569 azioni senza valore nominale.

Stipula di tre nuove linee di credito, compreso il primo prestito “*sustainability linked*” di DIS, per il rifinanziamento di tutti i debiti di DIS in scadenza nel 2022: Il 30 dicembre 2021, d’Amico International Shipping S.A. ha reso noto che la sua società operativa interamente controllata d’Amico Tankers D.A.C. (Ireland) (“d’Amico Tankers” o la “Controllata”) aveva firmato contratti con primari istituti bancari per il rifinanziamento di tutto il proprio debito e rispettivi *balloons*, in scadenza nel 2022. In dettaglio:

- d’Amico Tankers ha sottoscritto un finanziamento a 5 anni da US\$ 43,0 milioni con ABN Amro Bank N.V. per rifinanziare i prestiti bancari in scadenza nel 2022 sulle navi MT Cielo di Ulsan, MT Cielo di Hanoi e MT Cielo di Gaeta. Ciascuna delle tre tranches di questo finanziamento è stata tirata, rimborsando i rispettivi finanziamenti precedenti. Questo contratto rappresenta anche il primo finanziamento sostenibile di DIS e prevede un margine variabile in funzione delle emissioni di CO2 della flotta di d’Amico Tankers e del relativo indicatore AER (tasso annuale di efficienza) rispetto all’andamento dell’indicatore AER stabilito dai *Poseidon Principles* per le tipologie di navi operate dalla nostra Controllata.
- d’Amico Tankers ha sottoscritto un contratto di finanziamento a 5 anni da US\$ 20,0 milioni con Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) volto al rifinanziamento del prestito in scadenza nel 2022 relativo alla MT Cielo Bianco. Questo finanziamento è già stato tirato, contestualmente al rimborso integrale del prestito esistente.
- d’Amico Tankers ha sottoscritto un finanziamento a 5 anni da US\$ 15,5 milioni con Banco BPM S.p.A. volto al rifinanziamento del prestito bancario in scadenza nel 2022 sulla MT Cielo di Salerno. Questo prestito è stato tirato con il contestuale rimborso integrale a gennaio 2022 del finanziamento esistente.

D’AMICO TANKERS D.A.C.:

Acquisto di navi: a febbraio 2021, d’Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d’Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T High Priority, una nave cisterna MR da 46.847 Tpl (Dwt) costruita nel 2005 da Nakai Zosen (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 9,7 milioni. La Nave era stata venduta e ripresa in *leasing* da d’Amico Tankers nel 2017, per un



periodo di 5 anni, con opzioni di acquisto a decorrere dal 2° anniversario e un obbligo di acquisto alla fine del 5° anno.

Flotta impiegata a noleggio: a gennaio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su due delle sue navi LR1 per un periodo di 9-18 mesi a decorrere da gennaio 2021.

Nel mese di febbraio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad un'importante compagnia petrolifera per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da marzo 2021.

Nel mese di marzo 2021 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 fine maggio 2021.

Nel mese di aprile 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad un'agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per ulteriori 12 mesi, a partire da fine aprile 2021.

Nel mese di maggio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per altri 12 mesi, a partire da fine maggio 2021, ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per 24 mesi, a partire da metà settembre 2021, e ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante agenzia commerciale di intermediazione per una delle sue navi LR1 per 6 mesi, a partire da metà settembre 2021.

Nel mese di giugno 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per 6 mesi con un'opzione per altri 6 mesi, a partire da metà luglio 2021, e ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per altri 12 mesi, a partire da metà giugno 2021.

Nel mese di luglio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad una controparte rispettabile per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 3 mesi, a partire da luglio 2021.

Nel mese di settembre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 ad un'agenzia commerciale di intermediazione per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da settembre 2021.

Nel mese di ottobre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* di 6 mesi con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi MR per un periodo di 6 mesi con opzione per altri 6 mesi.

Nel mese di novembre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 ad un'agenzia commerciale di intermediazione per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da novembre 2021.

Nel mese di dicembre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per un periodo di 6 mesi, con un'opzione per ulteriori 3 mesi, a decorrere da gennaio 2022.



Flotta in “noleggio passivo”: si sono conclusi i contratti di noleggio sulla M/T SW Southport I e sulla M/T SW Tropez I, due navi MR costruite nel 2004 e riconsegnate ai proprietari rispettivamente nei mesi di gennaio e febbraio 2021.

Flotta impiegata a noleggio a scafo nudo: nel mese di ottobre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato a scafo nudo per 5 anni una delle sue navi LR1 ad una controparte industriale rispettabile. Il noleggiatore ha l'opzione di prorogare il contratto per altri due anni.

Vendita di navi: a ottobre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Venture, una nave cisterna MR da 51.087 Tpl (Dwt), costruita nel 2006 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 10,7 milioni.

Vendita di navi: A dicembre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Valor, una nave cisterna MR da 46.975 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 10,3 milioni.

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

Flotta impiegata a noleggio: Nel gennaio 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato per 6 mesi un contratto *time charter* con una controparte rispettabile per una delle sue navi *handysize*.

Guerra in Ucraina: l'impatto della guerra in Ucraina sul nostro mercato è ancora di difficile valutazione, in quanto lo scenario è in rapida evoluzione. Da un lato, la possibilità di una riduzione delle forniture di petrolio è fonte di preoccupazione, dall'altro, potrebbe verificarsi un aumento della domanda, misurata in tonnellate-miglia, sia per il greggio che per i suoi derivati, in quanto l'importazione di tali materie prime da parte dell'Europa potrebbe avvenire da luoghi più distanti. Ad oggi, DIS non presenta crediti in bilancio provenienti da aziende russe. Alla fine di febbraio 2022 il 5,3% del nostro personale navigante era di nazionalità ucraina ed il 3,0% di nazionalità russa; su 8 delle navi di DIS gestite tecnicamente dal Gruppo d'Amico erano presenti entrambe le nazionalità. La stragrande maggioranza di questi marinai si conosce da tempo e tra loro intercorrono buone relazioni interpersonali; nondimeno i nostri membri dell'equipaggio sono stati formati a gestire e risolvere conflitti interpersonali, qualora sorgessero, ed inoltre ognuno di loro ha la possibilità di rivolgersi ad un servizio di sostegno psicologico messo a disposizione dal Gruppo d'Amico, qualora ce ne fosse la necessità.

Il profilo delle navi controllate da d'Amico International Shipping è riepilogato di seguito.

	Al 31 dicembre 2021				Al 10 marzo 2022			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	8,0	6,0	19,0	5,0	7,0	6,0	18,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	7,0	0,0	8,0	1,0	7,0	0,0	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0
Nolo a breve termine	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0
Totale	6,0	25,0	6,0	37,0	6,0	24,0	6,0	36,0

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I principali fattori che dovrebbero influire sul mercato dei noli per navi cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine sia per il greggio che per i raffinati, (v) il tasso di crescita della flotta di navi cisterna, (vi) l'efficienza della flotta dovuta *inter alia* alla congestione e alle velocità medie di navigazione, e (vii) la lunghezza delle tratte medie di navigazione. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che potrebbero favorire una ripresa del mercato delle navi cisterna nel medio periodo:

Domanda di navi cisterna

- Nella relazione di gennaio 2022, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha previsto un'attenuazione della crescita economica globale dal 5,9% nel 2021 al 4,4% nel 2022 – una riduzione di mezzo punto percentuale rispetto alle previsioni per il 2022. Tale revisione rispecchia la riduzione nelle previsioni di crescita dell'1,2% per l'economia statunitense e dello 0,8% per la Cina. Le previsioni in calo per la Cina derivano principalmente dalla politica di tolleranza zero contro il COVID-19 e dal protrarsi dello stress finanziario relativo al mercato immobiliare. Si prevede un ulteriore rallentamento della crescita globale al 3,8% nel 2023.
- Secondo l'AIE, le scorte commerciali di petrolio dell'OCSE hanno subito un netto calo di 60 milioni di barili (1,9 milioni di barili al giorno) nel mese di dicembre 2021, causato da una forte domanda per prodotti raffinati in tutte le regioni. Le rimanenze a fine 2021 si attestavano a 355 milioni di barili in meno rispetto all'anno precedente, con le scorte di raffinati responsabili per il 50% del calo. A dicembre le scorte totali di petrolio nei paesi asiatici dell'OCSE e in Europa sono scese ai minimi storici, in base alle registrazioni risalenti al 1984, dopo un forte aumento della domanda causato in parte dalla sostituzione del gas naturale con il petrolio. Con 2.680 milioni di barili, le rimanenze a fine 2021 erano di 255 milioni di barili, inferiori alla media 2016-2020 e al livello più basso in oltre sette anni. In termini di domanda a termine, le scorte industriali di petrolio hanno coperto 59,6 giorni di consumi a fine dicembre 2021, con una riduzione di 0,9 giorni nel corso del mese e di 3,2 giorni al di sotto della media 2016-2020. I dati preliminari indicano ulteriori contrazioni a gennaio di 13,5 milioni di barili, contrariamente alla normale tendenza stagionale.

- Le scorte di raffinati sono ben al di sotto delle medie del periodo 2016-2020, essendo scese a 1.376 milioni di barili a fine 2021, con un calo di 131 milioni di barili rispetto ai livelli pre-COVID di fine 2019.
- Secondo quanto riportato nel rapporto di febbraio 2022 dell'AIE, i volumi raffinati negli scorsi sei trimestri sono stati inferiori alla domanda. Ci si aspetta un cambiamento nel 2022, con un aumento della produzione di 3,8 milioni di barili al giorno, a fronte di una crescita della domanda di 3,2 milioni di barili al giorno. Si prevede che nel quarto trimestre del 2022 i volumi raggiungeranno gli 82,7 milioni di barili al giorno, 2,8 milioni barili al giorno in più rispetto al 2021, superando di circa 1,0 milione barili al giorno i livelli pre-COVID.
- Nell'ultimo rapporto di febbraio 2022, l'AIE ha previsto una crescita dell'offerta di petrolio di significativi 6,3 milioni di barili al giorno nel 2022, fino a toccare quota 101,5 milioni di barili al giorno. L'aumento dai paesi non appartenenti all'OCSE dovrebbe ammontare a 2,0 milioni di barili al giorno, di cui 1,2 milioni di barili al giorno dagli Stati Uniti. La situazione in Ucraina, che potrebbe portare all'imposizione di sanzioni al petrolio russo, potrebbe alterare queste previsioni.
- Secondo quanto riportato nel rapporto di febbraio 2022 dell'AIE, la domanda di petrolio globale dovrebbe aumentare di 3,2 milioni di barili al giorno nel 2022 in seguito ad un aumento di 5,6 milioni di barili al giorno nel 2021. L'impatto negativo della variante Omicron sulla domanda, dimostratosi più lieve del previsto, è stato ampiamente compensato da un consumo aggiuntivo derivante da un'ondata di freddo negli Stati Uniti e da una sostituzione del gas naturale con il petrolio in alcuni settori industriali.
- Nelle proprie previsioni di gennaio 2022, Clarksons stima che quest'anno la domanda di navi cisterna crescerà del 7,3%, ben al di sopra dell'aumento previsto per l'offerta di tonnellaggio (si veda sotto).
- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a est di Suez. L'AIE stima che dall'inizio della pandemia in Nord America la capacità di raffinazione si sia ridotta di circa 800.000 barili al giorno. Engen ha annunciato la conversione della sua raffineria da 120.000 barili al giorno localizzata a Durban (responsabile del 17% circa della produzione di combustibile del paese) in un terminal / deposito. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda e spostamenti strutturali nel panorama di raffinazione dovrebbero favorire gli scambi commerciali a lungo raggio.

Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2021 sarebbero state consegnate 97 MR e LR1, mentre solo 75 sono state consegnate lo scorso anno.
- Nelle proprie previsioni di gennaio 2022, Clarksons stima che quest'anno la flotta di navi cisterna crescerà dell'1,3%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi nel 2020 durante la pandemia. Tuttavia, il forte rialzo dei prezzi dell'acciaio ha stimolato il riciclaggio di navi. Le demolizioni dovrebbero continuare a ritmo sostenuto nel prossimo futuro, fintanto che i mercati dei noli rimarranno deboli. Nel 2021 le demolizioni di navi cisterna hanno toccato il secondo picco totale annuo degli ultimi 18 anni, con la demolizione di 147 navi, equivalenti a 14,3 milioni di Tpl (Dwt).

- Nel 2021, il riciclaggio di navi cisterna per il trasporto di greggio è salito a 10,6 milioni di Tpl (Dwt), da 2,2 milioni di Tpl (Dwt) nell'anno precedente, mentre la demolizione di navi cisterna per raffinati è salita a 3,7 milioni di Tpl (Dwt) nel 2021, da 1,0 milioni di Tpl (Dwt) nell'anno precedente. Le demolizioni di navi MR e LR1 hanno raggiunto 2,45 milioni di Tpl (Dwt) nel 2021 rispetto a 440.000 Tpl (Dwt) nel 2020.
- Secondo Clarksons, i prezzi per la costruzione di navi MR e LR1 sono aumentati di poco più del 15% nel 2021. Ciò è attribuibile principalmente a una riduzione degli spazi disponibili per la costruzione di nuove navi cisterna, dovuta alle considerevoli commesse in altri settori, e a un aumento del prezzo dell'acciaio.
- Secondo Clarksons a fine gennaio 2022, il 6,2% della flotta di navi MR e LR1 aveva più di 20 anni (in dwt), mentre il portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 3,8% della flotta commerciale (in dwt). Alla stessa data, il 28,7% della flotta di navi MR e LR1 (in dwt) aveva più di 15 anni e questa percentuale dovrebbe continuare a crescere rapidamente nei prossimi anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convenzioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti agenzie commerciali di intermediazione come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. In occasione dell'ultima riunione del Marine Environment Protection Committee (MEPC 76), tenutasi a giugno 2021, sono state adottate misure che saranno applicabili dal 1° novembre 2022, che impongono agli operatori di misurare l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index*, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e l'indicatore di intensità carbonica (*Carbon Intensity Indicator*, CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030.
- I cambiamenti tecnologici previsti e necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale stanno riducendo la propensione alle commesse di navi di nuova costruzione, le quali potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna. Inoltre, l'aumento dei prezzi per le navi di nuova costruzione e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente anche sulla propensione per i nuovi ordini.

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO

RENDICONTO DI GESTIONE DI D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

RISULTATI OPERATIVI

Nel 2021 la Società ha registrato un utile netto di US\$ 5,1 milioni. Il conto economico della Società viene sintetizzato nel seguente prospetto.

<i>US\$ migliaia</i>	2021	2020
Proventi da investimenti (dividendi)	1,515	109
Proventi da investimenti (plusvalenze)	1,358	-
Costo del personale	(606)	(855)
Altri costi generali e amministrativi, imposte incluse	(1,445)	(1,267)
Proventi (oneri) finanziari	4,256	(96)
Utile (perdita) netto	5,078	(2,109)

Nel 2021 sono stati ricevuti proventi da investimenti per US\$ 2,9 milioni.

Gli oneri sono costituiti principalmente da costi generali e amministrativi e costi del personale.

I proventi finanziari sono principalmente originati dall'emissione di garanzie su prestiti bancari a profitto della controllata d'Amico Tankers DAC.

La Società non ha filiali; non vi sono costi di ricerca e sviluppo; le azioni proprie sono descritte nella nota 12 in bilancio.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

<i>US\$ migliaia</i>	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Attività non correnti	404.150	412.127
Attività correnti	9.150	984
Totale attività	413.300	413.111
Patrimonio netto	408.972	404.222
Passività non correnti	-	32
Passività correnti	4.328	8.857
Totale passività e patrimonio netto	413.300	413.111

- Le attività non correnti della Società, pari a US\$ 404,2 milioni al 31 dicembre 2021, includono la partecipazione in d'Amico Tankers d.a.c. (DTL)— la principale controllata operativa del Gruppo;
- Le attività correnti di US\$ 9,2 milioni sono principalmente rappresentate da US\$ 4,1 milioni di crediti finanziari e commerciali dalla controllata d'Amico Tankers d.a.c.;



- Le passività correnti di US\$ 4,3 milioni includono principalmente uno scoperto di conto corrente con Unicredit, di US\$ 3,8 milioni.

Il Consiglio di Amministrazione delibererà, inoltre, in merito alla destinazione del risultato netto di esercizio, di proporre all'Assemblea, convocata per il giorno 19 Aprile 2022, di riportare a nuovo il risultato civilistico netto dell'anno 2021 pari a US\$ 5.077.563 come segue: US\$ 253,878 a Riserva legale, come previsto dalla legge, ed in conformità all'Articolo 33 dello Statuto societario, e US\$ 4,823,685 ad Utili portati a nuovo.

ALTRE DELIBERE

RELAZIONE SULLA CORPORATE GOVERNANCE E SUGLI ASSETTI PROPRIETARI 2021 E CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA ANNUALE DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione ha preso in esame ed approvato anche la relazione sulla Corporate Governance e sugli Assetti proprietari della Società riferita all'esercizio 2021 ed ha stabilito di convocare l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti in data 19 Aprile 2022 (l'"Assemblea"). L'Assemblea sarà chiamata a deliberare principalmente sull'approvazione del bilancio d'esercizio della Società e del bilancio consolidato al 31 Dicembre 2021. L'avviso di convocazione e tutta la documentazione relativa all'Assemblea verrà resa disponibile al pubblico prossimamente, nel rispetto delle tempistiche e delle modalità previste dalla legge applicabile alla Società.

RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE DEL 2021 E POLITICA GENERALE DELLE REMUNERAZIONI 2022

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre deliberato, previo parere favorevole ricevuto dal Comitato Nomine e Remunerazioni, l'approvazione della politica per la remunerazione relativa all'esercizio 2022 e della relazione del Consiglio di Amministrazione sulla remunerazione per l'esercizio 2021 (la "Relazione sulle Remunerazioni 2022") che verrà inoltre sottoposta al voto non-vincolante dell'Assemblea conformemente alle disposizioni di legge applicabili.

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 14.00 CET (08.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. È possibile collegarsi componendo i seguenti numeri telefonici: dall'Italia + 39 02 8058811, dal Regno Unito + 44 808 23 89 561, dagli USA + 1 866 63 203 28. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>



La relazione annuale, al 31 dicembre 2021 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 3 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, e successive modifiche, che recepisce la Direttiva 2004/109/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza, in relazione alle informazioni sugli emittenti le cui azioni sono ammesse alle negoziazioni su un mercato regolamentato. Il documento integrale è depositato nei termini prescritti dalle leggi e dai regolamenti applicabili alla Società presso Borsa Italiana S.p.A., la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), tramite il sistema eMarket SDIR and STORAGE, la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di meccanismo ufficiale prescelto dalla Società per lo stoccaggio delle informazioni regolamentate (OAM) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF). Lo stesso è altresì reso disponibile, presso la sede legale della Società ed il sul suo sito internet (<http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>).

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

Investor Relations

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

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 CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	2021	2020
Ricavi	246.455	316.314
Costi diretti di viaggio	(72.369)	(58.538)
Ricavi base <i>time charter</i>*	174.086	257.776
Ricavi da noleggio a scafo nudo	888	-
Ricavi netti totali	174.974	257.776
Costi per noleggi passivi	(3.395)	(13.961)
Altri costi operativi diretti	(91.107)	(102.387)
Costi generali ed amministrativi	(14.006)	(12.857)
Utile dalla vendita di navi	(2.144)	(1.303)
Risultato operativo lordo / EBITDA *	64.322	127.268
Ammortamenti e svalutazioni	(71.224)	(71.745)
Risultato operativo / EBIT	(6.902)	55.523
Proventi finanziari	2.048	1.235
Oneri finanziari	(31.962)	(39.865)
Perdita su alienazione di partecipazioni finanziarie	-	(70)
Utile (perdita) ante imposte	(36.816)	16.823
Imposte e tasse	(445)	(267)
Utile (perdita) netto	(37.261)	16.556
Utile (perdita) base per azione in US\$(1)	(0,030)	0,013

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	2021	2020
Utile (perdita) del periodo	(37.261)	16.556
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili (perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedge</i>)	4.251	(2.458)
Variazioni nella riserva di conversione	7	141
Utile (Perdita) netto complessivo	(33.003)	14.239
Utile (Perdita) base complessivo per azione in US\$(1)	(0,027)	0,012

(1) L'utile base per azione per il 2021 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 1.222.912.808, mentre nel 2020 è stato calcolato su un numero medio di 1.230.923.922 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione né nel 2021 né nel 2020.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2021	AI 31 dicembre 2020
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	821.434	901.765
Partecipazioni in società a controllo congiunto	-	4.312
Altre attività finanziarie non correnti	9.849	12.110
Totale attività non correnti	831.283	918.187
Rimanenze	11.643	8.885
Crediti a breve ed altre attività correnti	37.104	38.722
Altre attività finanziarie correnti	2.674	4.725
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	43.415	62.071
Attività correnti	94.836	114.403
Attività disponibili per la vendita	10.197	-
Totale attività correnti	105.033	114.403
TOTALE ATTIVITÀ	936.316	1.032.590
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Perdite portate a nuovo	(80.568)	(43.307)
Sovraprezzo azioni	368.823	368.853
Altre riserve	(17.926)	(21.865)
Patrimonio netto totale	332.382	365.734
Banche ed altri finanziatori	226.771	263.089
Passività non correnti da <i>leasing</i>	237.478	269.941
Altre passività finanziarie non correnti	1.862	6.352
Passività non correnti	466.111	539.382
Banche ed altri finanziatori	66.534	46.523
Passività correnti da <i>leasing</i>	36.480	43.411
Debiti a breve ed altre passività correnti	27.665	26.367
Altre passività finanziarie correnti	4.765	11.133
Debiti per imposte correnti	43	40
Passività correnti	135.487	127.474
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	2.336	-
Totale passività correnti	137.823	127.474
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	936.316	1.032.590

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO

<i>US\$ migliaia</i>	2021	2020
Utile (perdita) del periodo	(37.261)	16.556
Ammortamenti	64.802	69.522
Svalutazione	6.422	2.223
Imposte correnti e differite	445	267
Costo netto dei <i>leasing</i>	17.131	19.870
Altri oneri (proventi) finanziari	12.783	18.873
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	2.144	1.303
Saldo su cessione di investimenti	-	70
Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(23)	(5)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	66.443	128.679
Variazioni delle rimanenze	(2.758)	1.194
Variazioni dei crediti a breve	(1.570)	6.680
Variazioni dei debiti a breve	419	(16.584)
Imposte pagate	(389)	(622)
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i> relativa all'IFRS 16	(17.130)	(19.866)
Interessi netti (pagati)	(13.189)	(15.353)
Flussi di cassa netti da attività operative	31.826	84.128
Acquisto di immobilizzazioni	(7.033)	(12.019)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	10.486	55.331
Afflussi differiti dalla vendita di immobilizzazioni	3.200	-
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	510
Flussi di cassa netti da attività di investimento	6.653	43.822
Aumento di capitale	1	8
Altre variazioni del patrimonio netto	(31)	(858)
Acquisto di azioni proprie	(336)	-
Finanziamenti degli azionisti	-	(5.000)
Variazione netta di altri crediti finanziari	2.023	2.263
Variazione netta di altri debiti finanziari	-	(2.699)
Rimborso finanziamenti bancari	(91.878)	(104.850)
Utilizzi di linee di credito	76.756	47.742
Rimborso della quota capitale di <i>leasing</i>	(43.902)	(36.779)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(57.367)	(100.173)
Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(18.888)	27.777
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	45.294	17.517
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	26.406	45.294
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	43.415	62.071
Scoperti di conto corrente	(17.009)	(16.777)



Il responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci d'esercizio e consolidato 2021, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione intermedia del management sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Carlos Balestra di Mottola
Chief Financial Officer

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Unitamente agli indicatori 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.