



## **d'Amico International Shipping S.A. Bilancio per i primi nove mesi/terzo trimestre 2018**

Questo documento è disponibile su [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale al 30 settembre 2018 US\$ 65.373.392,00

## INDICE

<b>ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO.....</b>	<b>3</b>
<b>DATI DI SINTESI .....</b>	<b>4</b>
<b>RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO .....</b>	<b>5</b>
<b>STRUTTURA DEL GRUPPO .....</b>	<b>5</b>
<b>INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP) .....</b>	<b>10</b>
<b>SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2018.....</b>	<b>12</b>
<b>EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI .....</b>	<b>19</b>
<b>FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE .....</b>	<b>21</b>
<b>GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING</b>	
<b>BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30 SETTEMBRE 2018 .....</b>	<b>25</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>25</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>25</b>
<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA .....</b>	<b>26</b>
<b>RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO.....</b>	<b>27</b>
<b>PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>28</b>
<b>NOTE .....</b>	<b>29</b>

## ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

*Presidente*

Paolo d'Amico

*Amministratore delegato*

Marco Fiori

*Amministratori*

Carlos Balestra di Mottola *Direttore finanziario*

Cesare d'Amico

Massimo Castrogiovanni

Stas Andrzej Jozwiak

John Joseph Danilovich

Heinz Peter Barandun

### SOCIETÀ DI REVISIONE

Moore Stephens Audit S.A.

## DATI DI SINTESI

### DATI FINANZIARI

3° trim. 2018	3° trim. 2017	US\$ migliaia	9 MESI 2018	9 MESI 2017
55.053	65.507	Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)	180.702	194.171
(2.233)	8.972	Risultato operativo lordo / EBITDA *	7.836	33.677
(4,06)%	13,70%	<i>margin</i> sul TCE in %	4,34%	17,34%
(12.694)	(264)	Risultato operativo / EBIT *	(21.518)	5.862
(23,06)%	(0,40)%	<i>margin</i> sul TCE in %	(11,91)%	3,02%
(20.954)	(7.384)	Utile / (perdita) netto	(41.174)	(13.584)
(38,06)%	(11,27)%	<i>margin</i> sul TCE in %	(22,79)%	(7,0)%
US\$ (0,032)	US\$ (0,013)	Utile / (perdita) per azione	US\$ (0,064)	US\$ (0,028)
(500)	(2.368)	Flussi di cassa operativi	442	(3.454)
(28.181)	(37.020)	Investimenti lordi (CapEx)*	(100.213)	(99.868)
			AI 30 settembre 2018	AI 31 dicembre 2017
		Totale attività	1.061.471	1.013.235
		Indebitamento finanziario netto	587.990	510.285
		Patrimonio netto	356.909	394.432

\* Si faccia riferimento agli Indicatori alternativi di performance a pagina 10

### ALTRI DATI OPERATIVI<sup>1</sup>

3° trim. 2018	3° trim. 2017		9 MESI 2018	9 MESI 2017
10.680	12.977	<b>Dati operativi giornalieri</b> - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) <sup>2</sup>	11.967	13.392
56,3	55,4	<b>Sviluppo della flotta</b> - Numero medio di navi	55,6	54,3
26,0	30,0	- Di proprietà	26,2	30,4
4,7	-	- Noleggio di scafo nudo	4,0	-
25,6	25,4	- A noleggio	25,4	23,9
1,7%	0,9%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili <sup>3</sup> (%)	1,0%	2,1%
33,0%	27,3%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili <sup>4</sup> (%)	32,5%	33,6%

<sup>1</sup> Nel mese di agosto 2018, i contratti *time charter* su 4 navi, tutti in scadenza tra agosto 2018 e ottobre 2018, sono stati prorogati per altri 1-3 viaggi *spot*. La tariffa di noleggio, originariamente fissa, è stata modificata in una "tariffa variabile" in base ai ricavi sul mercato *spot* di ognuna delle navi. d'Amico sta quindi di fatto agendo in qualità di gestore commerciale di tali navi, guadagnando una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi. Tali navi sono escluse dagli "Altri dati operativi" e da tutti gli altri indicatori chiave di *performance* di DIS.

<sup>2</sup>Rappresenta i ricavi giornalieri su base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot* e per navi impiegate con contratti *time charter* al netto delle commissioni. Si rimanda agli Indicatori alternativi di performance riportati di seguito nella presente relazione.

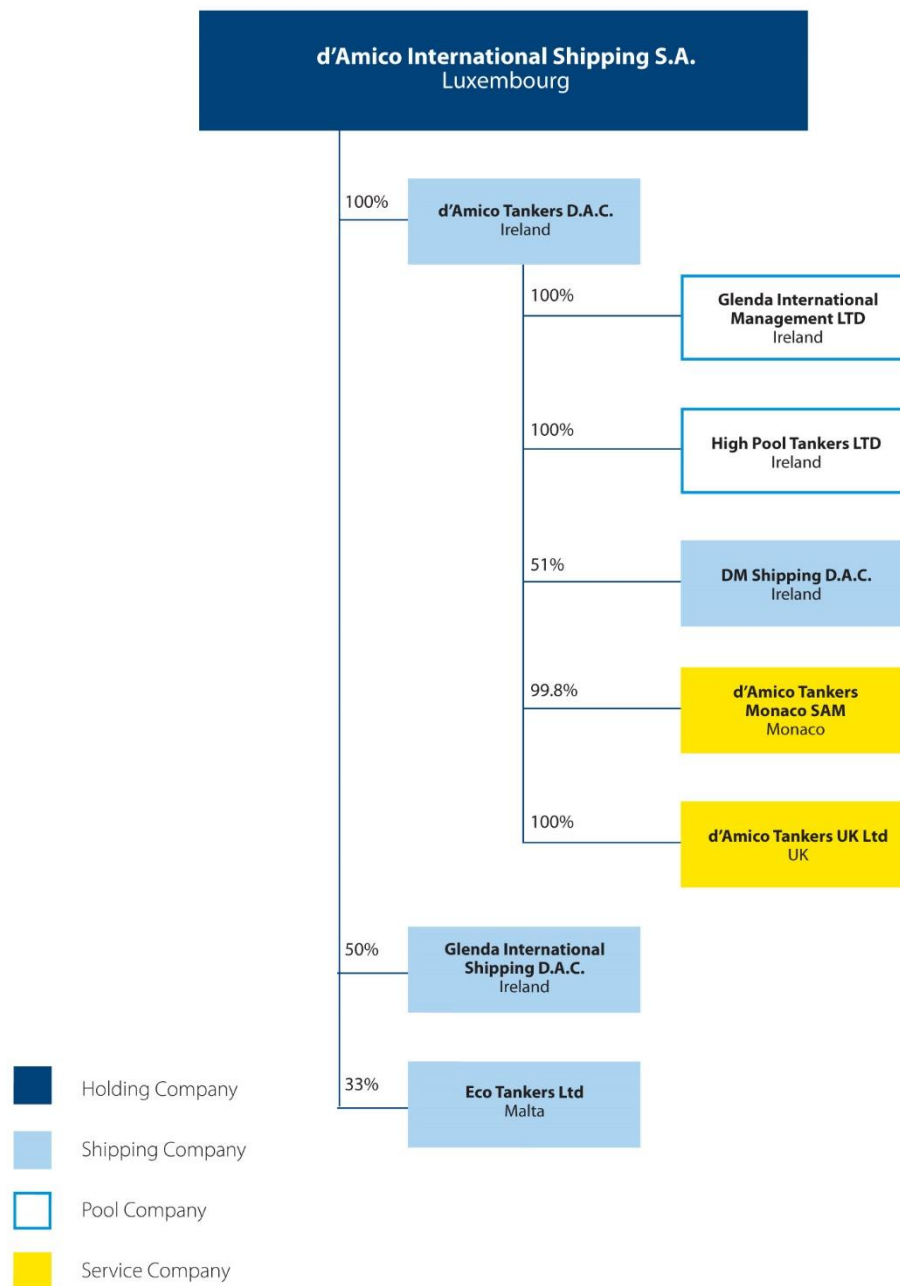
<sup>3</sup> Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

<sup>4</sup>Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo valore rappresenta il numero di giorni nave disponibili impiegati con contratti *time charter*, inclusi i giorni di *off-hire*.

## RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO

### STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping:



## GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping) è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo, appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), una flotta con un'età media di circa 7 anni, rispetto a un'età media di settore di 10,1 anni (fonte: Clarksons Research). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e agenzie commerciali di intermediazione. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 30 settembre 2018 il 72% delle navi della flotta d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

I ricavi di d'Amico International Shipping derivano principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, delle navi della Flotta tramite contratti *spot* e noleggi *time charter* per il trasporto marittimo di prodotti petroliferi raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, anche in *time charter*, solitamente danno luogo a flussi di cassa più costanti e prevedibili rispetto a quelle impiegate nel mercato *spot*. I contratti *spot* offrono l'opportunità di massimizzare i ricavi del Gruppo DIS durante i periodi di incremento delle tariffe di mercato, sebbene possano realizzare risultati inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante i periodi di riduzione delle tariffe. Questo *mix* di impiego varia a seconda delle condizioni di mercato prevalenti e previste. Gli utili possono anche derivare dalla vendita delle navi della flotta.

DIS ritiene di possedere un solido marchio e una consolidata reputazione sul mercato internazionale grazie alla sua lunga storia, e che tale reputazione sia importante per mantenere e potenziare i suoi rapporti di lungo periodo con i suoi partner e clienti esistenti, oltre che per instaurare rapporti con i nuovi clienti. I partner ed i clienti del Gruppo apprezzano la trasparenza e l'affidabilità che caratterizzano il Gruppo ed il modo in cui gestisce la sua attività fin dai primi tempi. Affidabilità, trasparenza e attenzione alla qualità sono i cardini delle attività svolte e la chiave del successo di DIS.

La qualità della flotta di DIS viene preservata attraverso programmi di manutenzione pianificata, mirando al rispetto di rigorosi *standard* sulle navi di proprietà e prendendo a noleggio navi da proprietari che garantiscono elevati *standard* qualitativi.

### **Presenza globale di DIS**

DIS è presente a Lussemburgo, Dublino (Irlanda), Londra (Regno Unito), Monte Carlo (Monaco), Singapore e Stamford, CT (USA). Queste sedi sono ubicate nei principali centri marittimi di tutto il mondo. DIS ritiene che la sua presenza internazionale consenta di soddisfare le esigenze dei clienti internazionali in diverse aree geografiche e, al contempo, gli uffici rafforzano la riconoscibilità del Gruppo e del suo marchio a livello mondiale. Inoltre, grazie ai diversi orari di apertura delle sedi ubicate in diversi fusi orari, DIS è in grado di monitorare continuamente le proprie attività e di fornire assistenza ai suoi clienti.

### **Flotta**

Al 30 settembre 2018, DIS controllava, tramite proprietà, accordi di noleggio o gestione commerciale, una flotta moderna di 57,5 navi cisterna (30 settembre 2017: 55,5). Le navi cisterna di DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

Dal 2012, DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, delle quali 2 ancora in costruzione alla fine di settembre 2018. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alla legislazione ambientale recente. Possono pertanto soddisfare gli elevati *standard* richiesti dai clienti petroliferi del Gruppo, oltre ad essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

La gestione di un'ampia flotta aumenta la capacità di produrre utili e le efficienze operative. Una flotta numerosa consolida la capacità del Gruppo di posizionare le navi in modo vantaggioso, traendone beneficio in termini di

disponibilità e flessibilità di programmazione, fornendo a DIS un vantaggio competitivo determinante quando si tratta di aggiudicarsi opportunità contrattuali per viaggi *spot*. In particolare, grazie alla consistenza della sua flotta dispone della flessibilità necessaria per sfruttare al meglio le condizioni favorevoli del mercato *spot* al fine di massimizzare gli utili e negoziare contratti vantaggiosi con i fornitori.

Le tabelle seguenti riportano informazioni sulla flotta navigante di DIS al 30 settembre 2018.

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di	Costruttore, paese	Classe IMO
<b>Flotta LR1</b>				
<b>Di proprietà</b>				
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo Rosso	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
<b>Flotta MR</b>				
<b>Di proprietà</b>				
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa <sup>5</sup>	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl <sup>6</sup>	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody <sup>6</sup>	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie <sup>5</sup>	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meredith <sup>5</sup>	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Megan <sup>6</sup>	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
<b>Scafo nudo con opzioni di acquisto e obbligo di acquisto</b>				
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
<b>Navi noleggate a lungo termine con opzione d'acquisto</b>				
High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Explorer	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Adventurer	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding,	IMO II/III
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding,	IMO II/III

<sup>5</sup> Navi di proprietà di GLEND A International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%) e noleggate a d'Amico Tankers d.a.c.

<sup>6</sup> Navi di proprietà di GLEND A International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%)

**Navi noleggate a lungo termine senza opzione d'acquisto**

Carina	47.962	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
High Efficiency <sup>7</sup>	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Strength <sup>8</sup>	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
Freja Baltic	47.548	2008	Onimichi Dockyard,	-
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe <sup>9</sup>	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
SW Southport I	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
SW Tropez	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III

**Navi noleggate a breve termine**

High Sun <sup>10</sup>	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Force	53.603	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Pearl	48.023	2009	Imabari, Giappone	-
High Beam	46.646	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
Freja Hafnia	53.700	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
Citrus Express	53.688	2006	Shin Kurushima, Giappone	-
High Power	46.874	2004	Nakai Zosen, Giappone	-

**Navi gestite tramite Contratto commerciale**

High Current	46.590	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Beam	46.646	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
High Enterprise	45.800	2009	Shin Kurushima, Giappone	-
High Glow	46.846	2006	Nakai Zosen, Giappone	-

**Flotta handysize**
**Di proprietà**

Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Guangzhou	38.877	2006	Canton, Cina	IMO II

**Navi noleggate a lungo termine senza opzione d'acquisto**

SW Cap Ferrat I	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III
-----------------	--------	------	--------------------	------------

<sup>7</sup> Nave di proprietà della *joint venture* DM Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e noleggate a d'Amico Tankers d.a.c.

<sup>8</sup> Nave di proprietà della *joint venture* DM Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 51%) e noleggate a d'Amico Tankers d.a.c.

<sup>9</sup> Ex High Presence venduta da d'Amico Tankers d.a.c nel febbraio 2018 e ripresa a noleggio con contratto *time charter* per 6 anni

<sup>10</sup> Nave di proprietà di Eco Tankers Limited, in cui DIS detiene una partecipazione del 33%



## ***Impiego della flotta e partnership***

Al 30 settembre 2018, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 57,5 navi: 4 LR1 (navi a “Lungo Raggio 1”), 13,5 MR (navi a “Medio Raggio”) e 3 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre 32 MR e cinque navi *handysize* sono attualmente impiegate sul mercato *spot*. Inoltre il Gruppo impiega una parte della propria flotta tramite *joint venture*.

*GLENDIA International Shipping d.a.c.*, una società a controllo congiunto al 50% con il Gruppo Glencore. La *joint venture* è proprietaria di sei navi MR costruite tra agosto 2009 e febbraio 2011. Glenda International Shipping in questo momento noleggia in *time charter* tre navi a d'Amico Tankers e tre navi al Gruppo Glencore.

*DM Shipping d.a.c. (DMS)*, una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi. La *joint venture* possiede due navi MR costruite rispettivamente a luglio e ottobre 2009.

*Eco Tankers Limited*, una *joint venture* con Venice Shipping Logistics S.p.A., della quale d'Amico International Shipping S.A. detiene una partecipazione del 33%. La *joint venture* possiede una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt) “*Eco design*” costruita presso Hyundai-Vinashin Shipyard Co., Ltd e consegnata a maggio 2014. La nave è attualmente noleggiata in *time charter* a d'Amico Tankers d.a.c. Il Gruppo d'Amico è responsabile della gestione commerciale, tecnica e amministrativa della nave.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico (d'Amico), *leader* mondiale nel trasporto marittimo con oltre 70 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Alla chiusura dell'esercizio il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà e a noleggio, di cui 57,5 fanno parte della flotta di DIS e operano nel mercato delle navi cisterna. Grazie alla lunga storia del Gruppo, d'Amico International Shipping può beneficiare di un marchio forte e di una consolidata reputazione sui mercati internazionali. Inoltre, può contare sulla competenza del Gruppo d'Amico, che fornisce a tutte le navi della d'Amico International Shipping supporto per i servizi di assistenza tecnica e per l'approvvigionamento di tutti i prodotti e i servizi relativi al controllo di qualità, alla sicurezza e alle esigenze tecniche, compresa la gestione degli equipaggi e delle polizze assicurative.

Il Gruppo d'Amico International Shipping opera tramite i propri uffici in Lussemburgo, Irlanda, Regno Unito, Monaco, Singapore e negli Stati Uniti. Al 30 settembre 2018 il Gruppo impiegava 732 dipendenti come personale marittimo e 37 dipendenti come personale di terra.

## 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. Nella sezione seguente sono riportate le definizioni date dal Gruppo agli IAP utilizzati:

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

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

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

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

Il risultato operativo lordo / EBITDA è definito come risultato del periodo al lordo dell'impatto delle imposte, degli interessi, della quota di competenza del Gruppo dei risultati da *joint venture* e imprese collegate, 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 e il margine di EBITDA siano utili indicatori aggiuntivi che gli investitori possono utilizzare per valutare i risultati operativi del Gruppo.

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

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

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

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

#### **Indebitamento netto**

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

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

#### **Giorni-nave disponibili**

Numero teorico di giorni in cui una nave è disponibile per la navigazione in un certo periodo. Fornisce un'indicazione 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*) e ispezioni, programmati o meno. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base *time charter* tra i diversi periodi (si veda la sezione Ricavi nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

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

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

### **Numero medio di navi**

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

## **ALTRE DEFINIZIONI**

### **Noleggio a scafo nudo**

È un tipo di contratto tramite il quale al proprietario viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo determinato, durante il quale il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative (si veda la nota 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 a un porto di scarico. Il contratto per un noleggio è comunemente chiamato contratto di noleggio; ne esistono tre tipologie principali: noleggio a scafo nudo, noleggio a viaggio e noleggio *time charter* (si vedano le definizioni nella presente sezione).

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

È il contratto tra un proprietario e un noleggiatore, che 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.

### ***Noleggjo spot o noleggjo 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, di solito mensilmente in anticipo, in base allo spostamento di merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il noleggiatore corrisponde al proprietario della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario conduttore 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.

## **SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2018**

Durante primi nove mesi del 2018 le condizioni di mercato in tutti i settori delle navi cisterna hanno subito un ulteriore rallentamento, in gran parte a causa dell'eccesso di offerta di tonnellaggio associata all'andamento debole della domanda. Oltre ad aver limitato i ricavi nel 2018, i prezzi più elevati del bunker hanno contribuito ad opportunità di arbitraggio dei raffinati più limitate, principalmente tra l'Atlantico e l'Asia, pesando sulla crescita del commercio di raffinati da inizio anno. Secondo Clarksons, nel 2018 la domanda di Tpl (Dwt) delle navi cisterna dovrebbe aumentare del 2,1%, con un rallentamento della crescita rispetto agli ultimi anni, in parte risultante dal calo delle spedizioni nel Sud-Est asiatico e in Brasile; si tratta di un netto calo rispetto alle stime del gennaio 2018, quando prevedeva un aumento della domanda di Tpl (Dwt) delle navi cisterna del 3,8%.

La tariffa *time-charter* annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative del mercato *spot* per i successivi 12 mesi. Non essendoci stati segnali di miglioramento dei mercati nel terzo trimestre, questa tariffa per le MR convenzionali (non *eco*) è diminuita, attestandosi tra US\$ 12.500 e US\$ 12.750 al giorno.

**DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (41,2) milioni nei primi 9 mesi del 2018** rispetto alla perdita netta di US\$ (13,6) milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio. Tale variazione è dovuta principalmente alla debolezza del mercato delle navi cisterna dall'inizio del 2018, in particolare nel terzo trimestre dell'anno (terzo trimestre 2018: perdita netta di US\$ (20,9) milioni). I primi nove mesi del 2017 avevano beneficiato anche di US\$ 2,6 milioni di "utile dalla vendita di navi" generato dalla cessione di due navi, nonché di "costi per noleggi passivi" inferiori.

Nei primi nove mesi del 2018, la tariffa *spot* giornaliera media di DIS è stata di US\$ 10.574 rispetto a US\$12.290 generati nello stesso periodo del 2017.

Nel contempo, il 32,5% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2018 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.858 (primi 9 mesi del 2017: copertura del 33,6% a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.573). Tale livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che consente al Gruppo 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 complessiva di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 11.967 nei primi nove mesi del 2018 rispetto a US\$ 13.392 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

Nei primi nove mesi del 2018, le "spese lorde in conto capitale" di DIS ammontavano a **US\$ 100,2 milioni** (US\$ 56,2 milioni nel terzo trimestre 2018), principalmente in relazione al programma di costruzione di nuove navi di DIS. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"**<sup>11</sup> (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui venti già consegnate alla fine del terzo trimestre 2018. L'investimento complessivo previsto è di circa **US\$ 755,0 milioni** ed è in linea con la strategia del Gruppo volta a modernizzare la propria flotta con navi *eco design* di nuova

<sup>11</sup> È inclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in *joint venture* con Venice Shipping and Logistics S.p.A.).

costruzione. Inoltre, DIS ha già fissato la maggior parte di queste navi attraverso contratti di nolo a lungo termine a tariffe remunerative, con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante società di raffinazione.

## RISULTATI OPERATIVI

3° trim. 2018	3° trim. 2017		9 MESI 2018	9 MESI 2017
		<i>US\$ migliaia</i>		
98.819	101.082	Ricavi	301.181	289.184
(43.766)	(35.575)	Costi diretti di viaggio	(120.479)	(95.013)
<b>55.053</b>	<b>65.507</b>	<b>Ricavi base time charter*</b>	<b>180.702</b>	<b>194.171</b>
(33.900)	(33.390)	Costi per noleggi passivi	(99.565)	(93.005)
(19.305)	(19.334)	Altri costi operativi diretti	(61.372)	(59.023)
(3.978)	(3.815)	Costi generali e amministrativi	(12.078)	(11.108)
(103)	4	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	149	2.642
<b>(2.233)</b>	<b>8.972</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>	<b>7.836</b>	<b>33.677</b>
(10.461)	(9.236)	Ammortamenti	(29.354)	(27.815)
<b>(12.694)</b>	<b>(264)</b>	<b>Risultato operativo / EBIT*</b>	<b>(21.518)</b>	<b>5.862</b>
1.059	83	Proventi finanziari netti	4.131	1.734
(9.403)	(7.004)	(Oneri) finanziari netti	(24.661)	(20.688)
1.342	2	Quota di utile delle collegate	1.341	92
<b>(20.755)</b>	<b>(7.183)</b>	<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>(40.707)</b>	<b>(13.000)</b>
(199)	(201)	Imposte sul reddito	(467)	(584)
<b>(20.954)</b>	<b>(7.384)</b>	<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>(41.174)</b>	<b>(13.584)</b>

\* Si faccia riferimento agli Indicatori alternativi di performance a pagina 10

I **ricavi** sono stati di US\$ 98,8 milioni nel terzo trimestre 2018 (US\$ 101,1 milioni nel terzo trimestre 2017) e di US\$ 301,2 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (US\$ 289,2 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). L'aumento dei ricavi lordi da inizio anno rispetto all'anno precedente è attribuibile principalmente alla maggiore esposizione al mercato *spot* nel 2018 e al maggior numero di navi gestite in media da DIS nei primi nove mesi dell'anno (primi 9 mesi del 2018: 55,6 vs. primi 9 mesi del 2017: 54,3). Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni nave disponibili nei primi nove mesi del 2018 (1,0%) è stata notevolmente inferiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (2,1%) principalmente per effetto di periodi di *off-hire* di tipo commerciale e della diversa tempistica degli interventi di bacino (*drydock*).

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del *mix* di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ 43,8 milioni nel terzo trimestre 2018 e US\$ 120,5 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio corrente (rispettivamente US\$ 35,6 milioni e US\$ 95,0 milioni negli stessi periodi del 2017). I maggiori costi rispecchiano la crescita della flotta di DIS, il maggior numero di navi impiegate sul mercato *spot* e un aumento dei prezzi medi dei carburanti *bunker*.

I **ricavi base time charter** sono stati di US\$ 55,1 milioni nel terzo trimestre 2018 (US\$ 65,5 milioni nel terzo trimestre 2017) e di US\$ 180,7 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (US\$ 194,2 milioni nei primi 9 mesi del 2017). Tale variazione è imputabile prevalentemente al mercato *spot* relativamente più debole nei primi nove mesi del 2018 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Sulla scia di un mercato così depresso, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 8.689 nel terzo trimestre 2018** (terzo trimestre 2017: US\$ 11.960) e **di US\$ 10.574 nei primi 9 mesi del 2018** (US\$ 12.290 nei primi 9 mesi del 2017).

In linea con la strategia di DIS, nei primi nove mesi del 2018 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa**

**fissa** (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del **32,5%** dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2017: 33,6%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.858** (primi 9 mesi del 2017: US\$ 15.573). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

I ricavi base **time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)** sono stati di **US\$ 10.680 nel terzo trimestre 2018** (US\$ 12.977 nel terzo trimestre 2017) e di **US\$ 11.967 nei primi 9 mesi del 2018** (US\$ 13.392 nei primi 9 mesi del 2017).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2017 NON REVISIONATO					2018 NON REVISIONATO			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9 mesi	4° trim.	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9 mesi
Spot	13.363	11.763	11.960	<b>12.290</b>	11.299	12.726	10.327	8.689	<b>10.574</b>
Fissa	15.908	15.078	15.681	<b>15.573</b>	15.003	15.001	14.867	14.716	<b>14.858</b>
Media	14.412	12.851	12.977	<b>13.392</b>	12.459	13.446	11.818	10.680	<b>11.967</b>

I **costi per noleggi passivi** sono relativi alle navi prese a noleggio e sono stati di US\$ 33,9 milioni nel terzo trimestre 2018 e di US\$ 99,6 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (US\$ 33,4 milioni nel terzo trimestre 2017 e US\$ 93,0 milioni nei primi 9 mesi del 2017). Nei primi nove mesi del 2018 DIS ha gestito un numero di navi prese a noleggio leggermente superiore (primi 9 mesi del 2018: 25,4 navi vs. primi 9 mesi del 2017: 23,9 navi) ma ad un costo giornaliero medio inferiore rispetto ai primi 9 mesi del 2017.

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche e lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. Tali costi sono stati pari a US\$ 19,3 milioni nel terzo trimestre 2018 (US\$ 19,3 milioni nel terzo trimestre 2017) e a US\$ 61,4 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (US\$ 59,0 milioni nei primi 9 mesi del 2017). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità e Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** sono stati pari a US\$ 3,9 milioni nel terzo trimestre 2018 (US\$ 3,8 milioni nel terzo trimestre 2017) e a US\$ 12,1 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (US\$ 11,1 milioni nei primi 9 mesi del 2017). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi a uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

**Utile dalla vendita di navi.** Nei primi 9 mesi del 2018, DIS ha venduto la M/T High Presence (una nave MR costruita nel 2005) e la M/T Cielo di Milano (una nave *handysize* costruita nel 2003); inoltre ha venduto e ripreso in *leasing* la M/T High Freedom (una nave MR costruita nel 2014) e la M/T High Trust (una nave MR costruita nel 2016). Tali operazioni hanno generato una plusvalenza netta totale di US\$ 0,2 milioni nel periodo. Nei primi 9 mesi del 2017 DIS ha venduto la M/T High Endurance e la M/T High Endeavour (due navi MR costruite nel 2004) e ha venduto e ripreso in *leasing* la M/T High Fidelity e la M/T High Discovery (due navi MR costruite nel 2014), generando una plusvalenza netta totale di US\$ 2,6 milioni.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di US\$ (2,2) milioni nel terzo trimestre 2018 e di **US\$ 7,8 milioni nei primi nove mesi del 2018**, rispetto a US\$ 9,0 milioni nel terzo trimestre 2017 e US\$ 33,7 milioni nei primi nove mesi del 2017. La flessione rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente ai minori "Ricavi TCE" conseguiti nel periodo di riferimento. Il **marginale operativo di DIS si è attestato a (4,1)% nel terzo trimestre 2018 e al 4,3% nei primi 9 mesi del 2018** rispetto al 13,7% del terzo trimestre 2017 e al 17,3% dei primi 9 mesi del 2017.

Gli **ammortamenti e svalutazioni** ammontavano a US\$ 10,5 milioni (US\$ 9,2 milioni nel terzo trimestre 2017) e a US\$ 29,4 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (US\$ 27,8 milioni nei primi 9 mesi del 2017).

L'**EBIT** è stato **negativo per US\$ (12,7) milioni nel terzo trimestre 2018** (negativo per US\$ (0,3) milioni nel terzo

trimestre 2017) e **negativo per US\$ (21,5) milioni nei primi 9 mesi del 2018** (positivo per US\$ 5,9 milioni nei primi 9 mesi del 2018).

I **proventi finanziari netti** sono stati pari a US\$ 1,1 milioni nel terzo trimestre 2018 (US\$ 0,1 milioni nel terzo trimestre 2017) ed a US\$ 4,1 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (US\$ 1,7 milioni nei primi 9 mesi del 2017). L'importo per i primi 9 mesi del 2018 comprende US\$ 0,7 milioni di utili realizzati su strumenti derivati, di cui US\$ 0,9 milioni in interessi attivi derivanti dall'*equity release* in relazione all'IRS sulla M/T High Freedom (in seguito alla vendita della nave nel primo trimestre 2018) e sulla M/T High Trust (in seguito alla vendita della nave nel terzo trimestre 2018) e US\$ (0,2) milioni in perdite realizzate su strumenti di copertura cambi. Gli importi realizzati includono inoltre US\$ 0,1 milioni di differenze cambio commerciali, interessi bancari attivi (fondi detenuti presso istituti finanziari in depositi e conti correnti) ed interessi sul finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping. Gli utili non realizzati pari a US\$ 3,0 milioni riguardano la parte inefficace (*fair value*) degli strumenti di copertura di flussi finanziari (*cash flow hedge*) degli *swap* su tassi di interesse.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ 9,4 milioni nel terzo trimestre 2018 (US\$ 7,0 milioni nel terzo trimestre 2017) e a US\$ 24,7 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (US\$ 20,7 milioni nello stesso periodo del 2017). Gli oneri realizzati nei nove mesi comprendono gli interessi passivi dovuti sulle linee di credito bancarie e sui leasing finanziari di DIS, quanto effettivamente pagato in relazione agli *swap* su tassi di interesse e l'ammortamento delle commissioni finanziarie, totalizzando US\$ 24,4 milioni (primi 9 mesi del 2017: US\$ 19,7 milioni), mentre nel terzo trimestre del 2018 sono stati pari a US\$ 9,8 milioni (terzo trimestre 2017: US\$ 6,6 milioni). Gli importi non realizzati sono costituiti principalmente da differenze di cambio sulla valutazione del finanziamento concesso a DM Shipping per un costo di US\$ 0,2 milioni nei primi nove mesi e di US\$ 0,5 milioni nel terzo trimestre dell'esercizio in corso (nei primi 9 mesi del 2017 e nel terzo trimestre del 2017 la differenza di cambio non realizzata era un utile di US\$ 0,8 milioni e di US\$ 0,1 milioni).

DIS ha registrato una **perdita ante imposte di US\$ (20,8) milioni nel terzo trimestre 2018** (perdita di US\$ (7,2) milioni nel terzo trimestre 2017) e di **US\$ (40,7) milioni nei primi 9 mesi del 2018** (perdita di US\$ (13,0) milioni nei primi 9 mesi del 2017).

Le **imposte sul reddito** sono state pari a US\$ 0,2 milioni nel terzo trimestre 2018 (US\$ 0,2 milioni nel terzo trimestre 2017) e a US\$ 0,5 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (US\$ 0,6 milioni nei primi 9 mesi del 2017).

Il **risultato netto** di DIS è stato negativo per US\$ (21,0) milioni nel terzo trimestre 2018 (US\$ (7,4) milioni nel terzo trimestre 2017) e di US\$ (41,2) milioni nei primi nove mesi dell'esercizio (US\$ (13,6) milioni nei primi 9 mesi del 2017). La variazione rispetto all'anno precedente è riconducibile principalmente a un mercato *spot* nettamente più debole registrato nei primi nove mesi del 2018.

## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2018	AI 31 dicembre 2017
<b>ATTIVITÀ</b>		
Attività non correnti	953.221	823.752
Attività correnti	108.250	189.483
<b>Totale attività</b>	<b>1.061.471</b>	<b>1.013.235</b>
<b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		
Patrimonio netto	356.909	394.432
Passività non correnti	511.653	426.157
Passività correnti	192.909	192.646
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>1.061.471</b>	<b>1.013.235</b>

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, e comprendono la quota relativa alle nuove navi in costruzione. Il saldo alla fine di settembre 2018 è superiore rispetto all'esercizio precedente; la differenza è dovuta soprattutto alle rate pagate al cantiere per il programma di costruzione di nuove navi durante i primi nove mesi dell'anno (incluse le ultime rate dovute in relazione alla consegna di una nave di nuova costruzione nel primo trimestre 2018 e due navi di nuova costruzione nel secondo trimestre 2018). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 settembre 2018 era di US\$ 798,0 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** sono stati pari a US\$ 100,2 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio e di US\$ 56,2 milioni nel terzo trimestre 2018. L'importo per i primi nove mesi del 2018 è composto principalmente dalle rate pagate per le nuove navi attualmente in costruzione presso i cantieri Hyundai Mipo. Anche i costi di bacino relativi alle navi di proprietà vengono capitalizzati.

Le **attività correnti** al 30 settembre 2018 ammontavano a US\$ 108,2 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 20,0 milioni e US\$ 57,3 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 30,4 milioni.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 511,7 milioni al 30 settembre 2018 e rappresentano principalmente la parte dei debiti a lungo termine verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), US\$ 114,2 milioni in passività per *leasing* finanziari e US\$ 25,0 milioni relativi al finanziamento a lungo termine concesso dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.).

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche e altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 30 settembre 2018 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 57,8 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 6,0 milioni per passività in relazione al *leasing* finanziario e US\$ 10,7 milioni per altre passività finanziarie correnti. Il saldo totale della voce Passività correnti include inoltre un finanziamento a breve termine da US\$ 13,7 milioni concesso dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.).

Il saldo del **patrimonio netto** al 30 settembre 2018 era di US\$ 356,9 milioni (US\$ 394,4 milioni al 31 dicembre 2017). La variazione rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente alla perdita netta generata nell'anno in corso, parzialmente compensata dal miglioramento della valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari.



## INDEBITAMENTO NETTO \*

L'indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2018 ammontava a **US\$ 588,0 milioni** rispetto a US\$ 510,3 milioni alla fine del 2017. L'indebitamento netto/il rapporto del valore di mercato della flotta era pari a 73,7% al 30 settembre 2018 rispetto al 66,6% al 31 dicembre 2017.

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 settembre 2018	Al 31 dicembre 2017
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	30.391	29.694
Attività finanziarie correnti	599	344
<b><i>Totale attività finanziarie correnti</i></b>	<b>30.990</b>	<b>30.038</b>
Debiti verso banche e altri finanziatori – correnti	104.667	128.488
Passività per <i>leasing</i> finanziari	5.994	3.267
Finanziamenti degli azionisti	13.739	-
Altre passività finanziarie correnti – terzi	10.677	10.043
<b><i>Totale passività finanziarie correnti</i></b>	<b>135.077</b>	<b>141.798</b>
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>	<b>104.087</b>	<b>111.760</b>
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	6.216	5.947
Altre attività finanziarie non correnti - parte correlata (DMS)*	21.534	21.685
<b><i>Totale attività finanziarie non correnti</i></b>	<b>27.750</b>	<b>27.632</b>
Debiti verso banche – non correnti	370.137	357.544
Passività per <i>leasing</i> finanziari	114.193	63.144
Finanziamenti degli azionisti	25.000	-
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	2.323	5.469
<b><i>Totale passività finanziarie non correnti</i></b>	<b>511.653</b>	<b>426.157</b>
<b>Indebitamento finanziario netto non corrente</b>	<b>483.903</b>	<b>398.525</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>587.990</b>	<b>510 285</b>

\* Si faccia riferimento agli Indicatori alternativi di performance a pagina 10

\*\* Si veda il capitolo "Impiego della flotta e partnership" del Resoconto di gestione

Alla fine di settembre 2018 la voce *Totale attività finanziarie correnti* (composta da *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* e da alcuni crediti finanziari a breve termine) era pari a US\$ 31,0 milioni.

Nella voce *Totale attività finanziarie non correnti* figura principalmente il prestito di DIS (attraverso d'Amico Tankers d.a.c.) in qualità di azionista a DM Shipping d.a.c., una *joint venture* al 51% - 49% con il Gruppo Mitsubishi. La Società è proprietaria di due navi MR, costruite e consegnate rispettivamente a luglio e ottobre 2009.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 settembre 2018 ammontava a US\$ 474,8 milioni, comprensivo di US\$ 104,7 milioni con scadenza entro un anno. Fatte salve alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 30 settembre 2018 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo: (i) finanziamento di US\$ 250 milioni concesso da un *pool* di nove primari istituti finanziari (Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Credit Industriel et Commercial, DnB), per rifinanziare otto navi esistenti e fornire un finanziamento per sei navi di nuova costruzione, per un debito di US\$ 171,3 milioni; (ii) finanziamento a medio termine di Intesa per un debito di US\$ 22,5 milioni; (iii) finanziamento settennale concesso da Crédit Agricole-CIB e DnB NOR Bank per finanziare due navi MR costruite e consegnate nel 2012 per un debito totale di US\$ 26,2 milioni; (iv) finanziamento settennale concesso da Danish Ship Finance per finanziare una nave MR costruita nel 2015 per un debito totale di US\$ 15,0 milioni; (v) finanziamento quinquennale concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2014 per un debito totale di US\$ 16,5 milioni; (vi) finanziamento

a 6 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014 per un debito totale di US\$ 15,4 milioni; (vii) finanziamento settennale concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e nel 2016 per un debito totale di US\$ 38,3 milioni; (viii) finanziamento a 6 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare una nave MR costruita nel 2015 per un debito totale di US\$ 18,4 milioni; (ix) finanziamento quadriennale concesso da Crédit Agricole CIB per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2006 e acquistata nel 2015 per un debito totale di US\$ 7,0 milioni; (x) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare una nave LR1 (consegnata nel novembre 2017), per un debito di US\$ 25 milioni; (xi) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi *handysize* consegnate rispettivamente a luglio e a ottobre 2016 e una nave MR consegnata nel gennaio 2017, per un debito totale di US\$ 63,2 milioni. In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 41,4 milioni concesso alla *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. da Credit Suisse e Cross Ocean AGG Company I (di proprietà di Cross Ocean Partners) per le sei navi consegnate tra il 2009 e il 2011.

*Passività per leasing finanziari* comprende i *leasing* finanziari per M/T High Fidelity, M/T High Discovery, M/T High Priority, M/T High Freedom e M/T High Trust che sono state vendute e riprese in *leasing* durante il 2017 e nei primi nove mesi del 2018.

Il *prestito degli azionisti* è costituito da un finanziamento a lungo termine da US\$ 25,0 milioni e da un finanziamento a breve termine da US\$ 13,7 milioni concessi dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.).

La voce *Altre passività finanziarie non correnti* include il *fair value* negativo degli strumenti derivati di copertura (contratti di *swap* su tassi di interesse), risconti passivi e commissioni finanziarie.

## FLUSSI DI CASSA

I **flussi di cassa netti di DIS per i primi 9 mesi del 2018 sono stati negativi per US\$ (4,0) milioni** rispetto a US\$ (0,9) milioni dei primi 9 mesi del 2017. Nel corso dei primi nove mesi del 2018 la spesa in conto capitale lorda per US\$ 100,2 milioni è stata parzialmente compensata da US\$ 21,9 milioni di incassi da vendita navi e US\$ 73,7 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie.

3° trim. 2018	3° trim. 2017	US\$ migliaia	9 MESI 2018	9 MESI 2017
(500)	(2.368)	Flussi di cassa da attività operative	442	(3.271)
(47.395)	(9.053)	Flussi di cassa da attività di investimento	(78.179)	(21.420)
43.818	1.565	Flussi di cassa da attività finanziarie	73.711	23.805
<b>(4.077)</b>	<b>(9.856)</b>	<b>Variazioni della liquidità</b>	<b>(4.026)</b>	<b>(886)</b>
17.720	29.134	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	17.669	20.164
<b>13.643</b>	<b>19.278</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>13.643</b>	<b>19.278</b>
30.391	31.497	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	30.391	31.497
(16.748)	(12.219)	Scoperti di conto a fine periodo	(16.748)	(12.219)

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati negativi per US\$ (0,5) milioni nel terzo trimestre 2018 (negativi per US\$ (2,4) milioni nel terzo trimestre 2017) e positivi per US\$ 0,4 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (negativi per US\$ (3,5) milioni nei primi 9 mesi del 2017). Il miglioramento del risultato nei primi nove mesi del 2018 è attribuibile principalmente ad una riduzione del capitale circolante.

I **flussi di cassa da attività di investimento** netti sono stati negativi per US\$ (47,4) milioni nel terzo trimestre 2018 (negativi per US\$ (9,1) milioni nel terzo trimestre 2017) e negativi per US\$ (78,2) milioni nei primi 9 mesi del 2018 (negativi per US\$ (21,4) milioni nei primi 9 mesi del 2017). L'importo per il 2018 comprende US\$ 100,2 milioni di spese in conto capitale legate alle rate relative alle nuove navi in costruzione presso Hyundai-Mipo nonché i costi di bacino. I flussi di cassa netti da attività di investimento includono US\$ 21,9 milioni di "ricavi dalla vendita di

immobilizzazioni” risultanti dalla vendita delle navi M/T High Presence nel primo trimestre 2018 e M/T Cielo di Milano nel terzo trimestre 2018.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati positivi per US\$ 44,0 milioni nel terzo trimestre 2018 (US\$ 1,6 milioni nel terzo trimestre 2017) e positivi per US\$ 73,9 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (US\$ 24,0 milioni nei primi 9 mesi del 2017). Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ (98,7) milioni di rimborso del debito verso banche; (ii) US\$ 79,9 milioni di utilizzo della linea di credito; (iii) US\$ 52,1 milioni di avvio e ammortamento dei *leasing* finanziari; (iv) US\$ 1,6 milioni di variazione dei debiti finanziari; (v) finanziamento a lungo termine da US\$ 38,7 milioni concesso dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.).

## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi nove mesi del 2018 sono stati:

### d'Amico Tankers d.a.c.:

- **Flotta in “noleggio passivo”:** nel mese di gennaio 2018, il contratto per la M/T Carina, una nave MR costruita nel 2010 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2013, è stato prorogato per altri due anni a partire da maggio 2018 ad una tariffa scontata.

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

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

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

Nel mese di maggio 2018, il contratto per la nave M/T High Power, una nave MR costruita nel 2004 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2015 e in scadenza nel maggio 2018, è stato prorogato per un altro periodo di 12 mesi ad una tariffa ridotta.

Nel mese di maggio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T High Navigator, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Japan Marine United Co. (Giappone), per un periodo di 8 anni, e la M/T High Explorer, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Onomichi Dockyard (Giappone), per un periodo di 8 anni con possibilità di proroga del contratto.

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

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

Nel mese di agosto 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Silver Express, una nave MR costruita nel 2009, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di agosto 2018, i contratti di noleggio sulle navi M/T High Beam, M/T High Current, M/T High Glow, M/T High Enterprise e M/T High Force, tutti in scadenza tra agosto e ottobre 2018, sono stati prorogati per altri 1-3 viaggi *spot*. La tariffa di noleggio, originariamente fissa, è stata modificata in una “tariffa variabile” in base ai ricavi sul mercato *spot* di ognuna delle navi. d'Amico sta quindi di fatto agendo in qualità di gestore commerciale di tali navi, guadagnando una commissione del 2% su tutti i relativi ricavi

lordi. Alla fine di settembre questo nuovo piano commerciale includeva già quattro di queste navi, alle quali si unirà la quinta all'inizio di ottobre.

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

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

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

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

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

Nel mese di agosto 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi a decorrere da settembre 2018. Contestualmente d'Amico Tankers d.a.c. ha "fissato" due delle sue navi MR con la stessa compagnia petrolifera attraverso un contratto *time charter* di 12 mesi, con opzione per altri 12 mesi.

- **Flotta in costruzione:** Nel mese di gennaio 2018, la M/T Cielo di Rotterdam, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

Nel gennaio 2018, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (Corea del Sud) di assumersi la consegna delle navi LR1 in costruzione rimanenti, secondo la seguente programmazione approssimativa: una nave a gennaio 2018, 2 navi a luglio 2018 e le ultime 2 navi a gennaio 2019.

Nel mese di luglio 2018, la M/T Cielo di Cagliari, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

Nel mese di agosto 2018, la M/T Cielo Rosso, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

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

Nel mese di luglio 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Trust, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2016 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 29,5 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 11,9 milioni, al netto delle commissioni e del

rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della nave, a partire dal secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

Nel mese di agosto 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Loyalty, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2015 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 28,5 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 13,3 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della nave, a partire dal secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

### **d'Amico International Shipping:**

**Prestito degli azionisti:** Il 26 giugno 2018, d'Amico International Shipping (il "Mutuatario") ha sottoscritto un contratto di finanziamento con il suo azionista di maggioranza, d'Amico International (il "Finanziatore"). Su richiesta del Mutuatario, il Finanziatore ha accettato di mettergli a disposizione un credito *revolving* a termine in dollari USA fino a US\$ 30.000.000 (il "Finanziamento"). Il Finanziamento è destinato a finalità societarie di lungo periodo del Mutuatario e le parti accettano che parte del Finanziamento sia stato concesso dal Finanziatore al Mutuatario in data 30 giugno 2018 (la "Data di efficacia") per un importo pari a US\$ 25.000.000. La scadenza del Finanziamento cadrà il giorno successivo a tre (3) anni dalla Data di efficacia (la "Data di scadenza"), ferma restando la possibilità di una Data di scadenza precedente coincidente con il termine del Periodo di preavviso di rimborso. Ogni Anticipo nell'ambito del Finanziamento sarà gravato da interessi ad un tasso pari al LIBOR USD a 3 mesi più il margine applicabile convenuto al 2% annuo. Il Mutuatario ha il diritto di rimborsare anticipatamente, integralmente o parzialmente, un singolo Anticipo o l'intero importo residuo in qualsiasi momento. In questo caso l'importo rimborsato anticipatamente sarà disponibile per Anticipi futuri. Il Finanziatore può richiedere che l'importo residuo del Finanziamento gli sia integralmente o parzialmente rimborsato in qualsiasi momento, dandone un preavviso di un anno e un giorno (il "Periodo di preavviso di rimborso"). Se, contestualmente alla richiesta di rimborso dell'intero importo residuo, il Finanziatore chiede anche il recesso anticipato del finanziamento, la Data di scadenza del Finanziamento sarà l'ultimo giorno del Periodo di preavviso di rimborso.

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

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

#### **d'Amico International Shipping:**

**Dimissioni di Marco Fiori, Amministratore delegato della Società:** il 23 ottobre 2018 Marco Fiori, Amministratore delegato di d'Amico International Shipping S.A., ha annunciato al Consiglio di Amministrazione la sua intenzione di dimettersi dalla posizione di Amministratore e Amministratore delegato per motivi personali; le sue dimissioni assumeranno efficacia il 31 dicembre 2018. Il Consiglio di Amministrazione ha accettato le dimissioni,

esprimendogli il suo più sentito ringraziamento per l'importante contributo fornito alla società nel corso degli anni e augurandogli ulteriori successi professionali futuri.

**Flotta in “noleggio passivo”:** Nel mese di ottobre 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Citrus Express, una nave MR costruita nel 2006, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari. Nello stesso mese si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T High Sun, una nave MR costruita nel 2014, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari (Eco Tankers Limited, della quale DIS detiene una partecipazione del 33%).

**Flotta impiegata a noleggio:** Nel mese di ottobre 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* di 6 mesi con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 9 mesi a decorrere da ottobre 2018 con opzione per altri 9 mesi.

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

	Al 30 settembre 2018				All'8 ottobre 2018			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	4,0	15,0	7,0	26,0	4,0	14,0	7,0	25,0
Noleggio a scafo nudo*	0,0	5,0	0,0	5,0	0,0	6,0	0,0	6,0
Nolo a lungo termine	0,0	15,5	1,0	16,5	0,0	15,5	1,0	16,5
Nolo a breve termine	0,0	6,0	0,0	6,0	0,0	3,0	0,0	3,0
Contratto commerciale <sup>12</sup>	0,0	4,0	0,0	4,0	0,0	5,0	0,0	5,0
<b>Totale</b>	<b>4,0</b>	<b>45,5</b>	<b>8,0</b>	<b>57,5</b>	<b>4,0</b>	<b>43,5</b>	<b>8,0</b>	<b>55,5</b>

\* con obbligo di acquisto

## Evoluzione prevedibile della gestione

Nel “Global Economic Outlook”, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha previsto che la crescita globale per il 2018-19 rimarrà stabile ai livelli del 2017, pari al 3,7%, ma ad un ritmo meno sostenuto rispetto a quanto previsto nel mese di aprile (inferiore dello 0,2% ogni anno). La revisione al ribasso rispecchia le sorprese che hanno soffocato l'attività all'inizio del 2018 in alcune delle principali economie avanzate, gli effetti negativi delle misure commerciali attuate o approvate tra aprile e metà settembre, nonché l'indebolimento delle prospettive per alcuni mercati-chiave emergenti e in via di sviluppo, derivanti da fattori specifici del paese, inasprimento delle condizioni finanziarie, tensioni geopolitiche e maggiori costi per le importazioni di petrolio.

Di conseguenza l'AIE ha rivisto al ribasso la sua previsione di crescita della domanda nel 2018 e nel 2019 di 110.000 barili al giorno in entrambi gli anni, e si attesterà rispettivamente a 1,3 milioni e 1,4 milioni di barili al giorno. Tale riduzione è imputabile principalmente al peggioramento delle prospettive economiche, ai timori nell'ambito del commercio ed all'aumento dei prezzi petroliferi.

Sempre secondo l'AIE, la domanda dell'OCSE, sostenuta da un solido primo trimestre 2018 e da una robusta crescita degli Stati Uniti, aumenterà di 300.000 barili al giorno nel 2018, per poi rallentare a 130.000 barili al giorno nel 2019. La domanda dei paesi non OCSE aumenterà di 1 milione di barili al giorno nel 2018, trainata da Cina ed India, che complessivamente rappresentano il 60% dell'aumento globale.

Nell'ultimo trimestre del 2018 è previsto un aumento della domanda di navi cisterna, favorito dall'espansione dei volumi di raffinazione del 3,1% circa, dal valore minimo di 81,5 milioni di barili al giorno a ottobre 2018 a 84,0 milioni di barili al giorno a dicembre 2018. Nei primi nove mesi del 2018 il ritmo di crescita del commercio di raffinati è stato limitato dal calo delle spedizioni verso alcuni paesi del Sud-Est asiatico, e dai maggiori volumi di

<sup>12</sup> Nel mese di agosto 2018, i contratti di noleggio sulle navi M/T High Beam, M/T High Current, M/T High Glow, M/T High Enterprise e M/T High Force, tutti in scadenza tra agosto e ottobre 2018, sono stati prorogati per altri 1-3 viaggi *spot*. La tariffa di noleggio, originariamente fissa, è stata modificata in una “tariffa variabile” in base ai ricavi sul mercato *spot* di ognuna delle navi. d'Amico sta quindi di fatto agendo in qualità di gestore commerciale di tali navi, guadagnando una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.

raffinazione in Brasile che hanno causato una riduzione delle importazioni del paese. Tuttavia, viste le continue difficoltà affrontate dal settore della raffinazione in Messico, la crescita delle importazioni di raffinati da parte di questo paese dovrebbe portare ad un risultato favorevole, insieme alla spinta al commercio di raffinati proveniente dall'aumento delle esportazioni dal Medio Oriente e dagli Stati Uniti.

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) l'offerta globale di petrolio, (ii) i margini delle raffinerie ed il prezzo del greggio a pronti e a termine, (iii) la domanda di raffinati e (iv) il tasso di aumento della flotta di navi cisterna. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che potrebbero favorire una ripresa del mercato delle navi cisterna nel medio periodo:

#### ***Domanda di navi cisterna***

- L'AIE ha rivisto l'ultima previsione di crescita della domanda per il 2018 e il 2019, riducendola per entrambi gli anni di 110.000 barili al giorno, per attestarsi rispettivamente a 1,3 milioni e 1,4 milioni di barili al giorno. Tale riduzione è imputabile al peggioramento delle prospettive economiche, ai timori commerciali e all'aumento dei prezzi petroliferi;
- Secondo le previsioni, la crescita delle importazioni di raffinati dell'America Latina continuerà ad essere sostenuta da tassi di produzione repressi presso le raffinerie di parecchi stati della regione, riconducibili a diversi problemi operativi e di manutenzione. La capacità di raffinazione del Messico è attualmente pari al 45%;
- Secondo Clarksons, nel 2018 è prevista una crescita della domanda di Tpl (Dwt) delle navi cisterna del 2,1%. Tuttavia la società di ricerca sostiene inoltre che esiste il potenziale per il ritmo di crescita di superare il 3% nel 2019, con le rimanenze in alcune regioni chiave attualmente a bassi livelli;
- Nei primi nove mesi del 2018 le esportazioni di raffinati statunitensi in Messico e Venezuela sono aumentate rispettivamente del 22% e del 75% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Poiché si prevede che le raffinerie di entrambi i paesi continueranno ad affrontare difficoltà nel 2019, le esportazioni statunitensi dovrebbero continuare a crescere nel prossimo anno, seppur ad un ritmo leggermente inferiore;
- Visti i significativi incrementi della capacità di raffinazione progettati per il prossimo anno in Medio Oriente, le spedizioni di raffinati dalla regione dovrebbero continuare a crescere stabilmente del 9% su base annua (Clarksons);
- Le esportazioni di raffinati asiatici, deboli nel 2018, dovrebbero segnare un positivo aumento del 4% nel 2019 (Clarksons), con la previsione di un aumento delle spedizioni da un ampio ventaglio di paesi della regione;
- L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha sancito che dal 2020 le navi dovranno utilizzare combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% al di fuori delle Aree di controllo delle emissioni, in calo rispetto all'attuale limite di 3,5%. Tale modifica normativa comporterà probabilmente un'impennata della domanda di gasolio e di distillati a bassissimo contenuto di zolfo. Si prevede che influisca sui modelli commerciali dei raffinati, sulla produzione delle raffinerie a livello regionale, sui modelli di stoccaggio e sulla produttività delle navi, sebbene permanga l'incertezza in merito alla portata dell'impatto potenziale.

#### ***Offerta di navi cisterna***

- Alla fine dello scorso esercizio, secondo Clarksons nel 2018 era programmata la consegna di 74 MR. Tuttavia nei primi nove mesi del 2018 le consegne effettive di MR hanno riguardato solo 39 navi, rispetto alle 57 previste, con un ritardo del 32%.
- Alla fine dello scorso esercizio, secondo Clarksons nel 2018 era programmata la consegna di 16 LR1. Nei primi 9 mesi del 2018, con 12 navi le consegne pianificate ed effettive erano in linea.
- Nei primi nove mesi del 2018, 32 navi MR e 4 LR1 sono state vendute per la demolizione, generando un aumento della flotta in questi due segmenti solo dello 0,6% nel corso del periodo;
- In media le navi cisterna MR vengono demolite dopo circa 24 anni. Secondo Clarksons esistono circa 103 navi MR con età superiore ai vent'anni vale a dire il 5% della flotta esistente;
- I cantieri stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti stanno causando una riduzione della loro capacità globale;
- Le demolizioni, insieme ad un ridotto registro delle commesse e alle limitate commesse per navi di nuova costruzione, dovrebbero risultare uno scarso aumento della flotta nei prossimi due anni;
- L'obbligo sancito dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) che prescrive per le navi, a partire dal 2020, l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5%,

potrebbe causare il ritiro dal commercio di navi meno nuove ed efficienti, man mano che queste diverranno meno competitive essendo obbligate a bruciare combustibili a basso contenuto di zolfo, più costosi;

- La conformità alle normative IMO 2020 potrebbe essere ottenuta anche attraverso l'installazione di depuratori a bordo; le attività di bacino richieste per tali installazioni, ove possibile, coincidono con manutenzioni speciali, ma comporterebbero periodi di *off-hire* più lunghi e ridurrebbero l'offerta di navi.
- I ritardi nei porti e l'aumento della lunghezza dei viaggi, visto il numero crescente di merci esportate dal Medio Oriente, potrebbero ridurre la pronta offerta di tonnellaggio.



## GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

### BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30 SETTEMBRE 2018

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2018	3° trim. 2017	US\$ migliaia	9 MESI 2018	9 MESI 2017
98.819	101.082	Ricavi	301.181	289.184
(43.766)	(35.575)	Costi diretti di viaggio	(120.479)	(95.013)
<b>55.053</b>	<b>65.507</b>	<b>Ricavi base time charter*</b>	<b>180.702</b>	<b>194.171</b>
(33.900)	(33.390)	Costi per noleggi passivi	(99.565)	(93.005)
(19.305)	(19.334)	Altri costi operativi diretti	(61.372)	(59.023)
(3.978)	(3.815)	Costi generali e amministrativi	(12.078)	(11.108)
(103)	4	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	149	2.642
<b>(2.233)</b>	<b>8.972</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>	<b>7.836</b>	<b>33.677</b>
(10.461)	(9.236)	Ammortamenti	(29.354)	(27.815)
<b>(12.694)</b>	<b>(264)</b>	<b>Risultato operativo / EBIT*</b>	<b>(21.518)</b>	<b>5.862</b>
1.060	83	Proventi finanziari netti	4.131	1.734
(10.463)	(7.004)	(Oneri) finanziari netti	(24.661)	(20.688)
1.342	2	Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	1.341	92
<b>(20.755)</b>	<b>(7.183)</b>	<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>(40.707)</b>	<b>(13.000)</b>
(199)	(201)	Imposte sul reddito	(467)	(584)
<b>(20.954)</b>	<b>(7.384)</b>	<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>(41.174)</b>	<b>(13.584)</b>
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>				
<b>(0,032)</b>	<b>(0,013)</b>	<b>Utile / (perdita) per azione in US\$ <sup>(1)</sup></b>	<b>(0,064)</b>	<b>(0,028)</b>

\* Si faccia riferimento agli Indicatori alternativi di performance a pagina 10

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2018	3° trim. 2017	US\$ migliaia	9 MESI 2018	9 MESI 2017
(20.954)	(7.384)	Utile / (perdita) del periodo	(41.174)	(13.584)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in</i>				
<i>Profitti o Perdite</i>				
(1.964)	864	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	1.317	656
(86)	102	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(185)	271
<b>(40.042)</b>	<b>(6.418)</b>	<b>Utile/(Perdita) complessivo del periodo</b>	<b>(40.042)</b>	<b>(12.657)</b>

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

(<sup>1</sup>) L'utile base per azione è calcolato sul numero medio di azioni in circolazione pari a 645.455.291 nei primi nove mesi del 2018 (490.084.754 azioni nei primi nove mesi del 2017) e pari a 646.068.256 nel terzo trimestre del 2018 (terzo trimestre 2017: 560.930.465 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2018 e nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2017 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

**SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA**

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2018	AI 31 dicembre 2017
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni tecniche	921.361	792.851
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.110	3.269
Altre attività finanziarie non correnti	27.750	27.632
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>953.221</b>	<b>823.752</b>
Attività disponibili per la vendita	-	77.750
Rimanenze	20.000	15.495
Crediti a breve e altre attività correnti	57.260	66.200
Altre attività finanziarie correnti	599	344
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	30.391	29.694
<b>Totale attività correnti</b>	<b>108.250</b>	<b>189.483</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>1.061.471</b>	<b>1.013.235</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	65.373	65.322
Utili portati a nuovo	(15.281)	26.389
Altre riserve	306.817	302.721
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>356.909</b>	<b>394.432</b>
Banche e altri finanziatori	370.137	357.544
Passività per <i>leasing</i> finanziari	114.193	63.144
Finanziamenti degli azionisti *	25.000	-
Altre passività finanziarie non correnti	2.323	5.469
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>511.653</b>	<b>426.157</b>
Banche e altri finanziatori	104.667	128.488
Passività per <i>leasing</i> finanziari	5.994	3.267
Finanziamenti degli azionisti	13.739	-
Debiti e passività correnti	57.824	50.811
Altre passività finanziarie correnti	10.677	10.043
Debiti per imposte correnti	8	37
<b>Totale passività correnti</b>	<b>192.909</b>	<b>192.646</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.061.471</b>	<b>1.013.235</b>

\* Di cui US\$ 15.0 milioni subordinati ai diritti ed interessi di ogni creditore privilegiato

8 novembre 2018  
Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente

*Marco Fiori*  
Amministratore delegato

**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

3° trim. 2018	3° trim. 2017	US\$ migliaia	9 MESI 2018	9 MESI 2017
<b>(20.954)</b>	<b>(7.883)</b>	<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>(41.174)</b>	<b>(13.583)</b>
10.461	9.236	Ammortamenti e svalutazioni	29.354	27.815
133	201	Imposte correnti e differite	374	584
8.525	6.380	Oneri (proventi) finanziari	20.303	18.831
879	541	Risultato della differenza di cambio non realizzata	228	123
(1.343)	(2)	Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	(1.342)	(2.642)
103	(4)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(148)	(92)
<b>(2.196)</b>	<b>8.969</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>7.595</b>	<b>31.036</b>
(2.035)	1.290	Variazioni delle rimanenze	(4.505)	(1.997)
(4.831)	- *	Variazione delle attività contrattuali	(8.010)	- *
14.332	(12.123)	Variazione degli altri crediti	16.653	(14.160)
(302)	4.895	Variazione degli altri debiti	6.139	(1.711)
(132)	(198)	Imposte (pagate) ricevute	(106)	(606)
(6.262)	(5.297)	Interessi netti (pagati)	(18.946)	(16.112)
884	96	Variazioni di altre passività finanziarie	1.448	96
42	73	Variazioni della riserva sovrapprezzo azioni	174	183
<b>(500)</b>	<b>(2.295)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>442</b>	<b>(3.271)</b>
(28.181)	(37.020)	Acquisto di immobilizzazioni	(100.213)	(99.868)
(19.246)	27.938	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	21.857	78.229
-	-	Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	83	132
32	29	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	94	87
<b>(47.395)</b>	<b>(9.053)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(78.179)</b>	<b>(21.420)</b>
211	(106)	Aumento di capitale	191	37.788
(33)	90	Altre variazioni del patrimonio netto	(131)	271
11.739	-	Finanziamenti degli azionisti	38.739	(10.001)
(167)	-	Variazioni di altri crediti finanziari	1.000	-
197	-	Variazione netta di altri debiti finanziari	572	(2.000)
(43.625)	(30.465)	Rimborso finanziamenti bancari	(98.706)	(95.142)
49.238	4.374	Utilizzo finanziamenti bancari	79.920	38.543
27.850	28.000	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	55.850	55.000
(1.592)	(401)	Rimborso di un leasing finanziario	(3.724)	(654)
<b>43.818</b>	<b>1.492</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>73.711</b>	<b>23.805</b>
<b>(4.077)</b>	<b>(9.856)</b>	<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(4.026)</b>	<b>(886)</b>
17.720	29.134	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	17.669	20.164
<b>13.643</b>	<b>19.278</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>13.643</b>	<b>19.278</b>
30.391	31.497	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	30.391	31.497
(16.748)	(12.219)	Scoperti di conto a fine periodo	(16.748)	(12.219)

\*Come consentito dall'espeditore pratico di cui all'IFRS 15, la Società non riporta le variazioni delle attività e delle passività contrattuali in riferimento a periodi comparabili del 2017.

## PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
			<i>Altro</i>	<i>Cash flow hedge</i>	
<b>Saldo al 1° gennaio 2018</b>	<b>65.322</b>	<b>26.389</b>	<b>301.757</b>	<b>964</b>	<b>394.432</b>
Aumento di capitale	51	-	139	-	190
Costo dell'emissione	-	-	(42)	-	(42)
Riserva sovrapprezzo azioni	-	-	174	-	174
Partecipazione consolidata a patrimonio netto	-	(496)	-	-	(496)
Utile (perdita) complessivo	-	(41.174)	(109)	3.934	(37.349)
<b>Saldo al 30 settembre 2018</b>	<b>65.373</b>	<b>(15.281)</b>	<b>301.918</b>	<b>4.898</b>	<b>356.909</b>

<i>US\$ migliaia</i>	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve		Totale
			<i>Altro</i>	<i>Cash flow hedge</i>	
<b>Saldo al 1° gennaio 2017</b>	<b>42.851</b>	<b>64.472</b>	<b>257.535</b>	<b>(1.492)</b>	<b>363.366</b>
Aumento di capitale	14.025	-	24.842	-	38.867
Costo dell'emissione	-	-	(1.078)	-	(1.078)
Riserva sovrapprezzo azioni	-	-	183	-	183
Utile (perdita) complessivo	-	(13.211)	271	656	(12.284)
<b>Saldo al 30 settembre 2017</b>	<b>56.876</b>	<b>51.261</b>	<b>281.753</b>	<b>(836)</b>	<b>389.054</b>

Le seguenti note formano parte del bilancio intermedio consolidato.

## NOTE

Il Gruppo d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (*société anonyme*) di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo è d'Amico Società di Navigazione.

Il bilancio del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting Standards e IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e adottati dall'Unione europea. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS" nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee (SIC), adottati dall'Unione europea. Il bilancio consolidato è predisposto secondo la convenzione del costo storico, ad eccezione di alcune attività e passività finanziarie che sono rilevate al *fair value* a conto economico o nelle Altre componenti dell'utile complessivo per la parte efficace delle coperture.

Il bilancio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società e delle principali società controllate.

---

### 1. PRINCIPI CONTABILI

---

Di seguito sono illustrati i principi contabili, applicati in maniera uniforme.

#### Principi di redazione

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per il periodo chiuso al 30 settembre 2018.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio è stato redatto in conformità con lo IAS 34 e non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio annuale. Dovrebbe inoltre essere letto congiuntamente al bilancio annuale al 31 dicembre 2017 del Gruppo.

#### Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio, la dirigenza effettua stime contabili ed in alcuni casi supposizioni. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono espresse per tutte le aree di *business* e sono riviste in modo continuativo. I giudizi di rilievo formulati dalla direzione nell'applicare i principi contabili del Gruppo ed i principali fattori d'incertezza nelle stime sono gli stessi applicati al bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017.

Il Gruppo esamina la Flotta ad ogni data di bilancio per verificarne l'eventuale svalutazione facendo riferimento ad eventi e valutazioni di mediatori marittimi terzi indipendenti. In presenza di indicatori di svalutazione, i calcoli del valore d'uso per le unità generatrici di flussi finanziari vengono preparati sulla base di stime dei flussi di cassa futuri attualizzati al costo del capitale medio ponderato del Gruppo.

Per ottenere una specifica valutazione al *fair value* il calcolo è basato sui prezzi quotati o sulle informazioni dei *broker*, nonché sulla periodica verifica delle rettifiche di dette valutazioni e dei dati non osservabili, in modo da classificare tali valutazioni nel livello di *fair value* appropriato. Nella valutazione del *fair value* ci si deve avvalere del maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare il *fair value* si ricorre a tecniche di valutazione basate su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi per attività o passività identiche;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai valori quotati inclusi nel primo livello, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività considerata;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

I trasferimenti tra livelli gerarchici di *fair value* sono contabilizzati alla fine del periodo di rendicontazione durante il quale è avvenuta la modifica.

## Informazioni di settore

d'Amico International Shipping trasporta prodotti petroliferi raffinati e oli vegetali e opera in un solo segmento, quello delle navi cisterna. In termini geografici, il segmento di riferimento è unico poiché il Gruppo valuta le opportunità d'impiego a livello mondiale. La Società monitora, valuta e alloca le risorse del Gruppo ad un'unità geografica e di *business* e le attività sono condotte in un'unica valuta, il dollaro USA; DIS considera pertanto quello delle navi cisterna come un unico settore.

## Stagionalità

Nel business delle navi cisterna, in termini generali, e per d'Amico International Shipping in quanto attore a livello globale, esistono elementi di stagionalità, ma sussistono altri fattori che hanno un'influenza più rilevante sia a livello della domanda delle nostre navi che a livello del potenziale dei ricavi delle stesse.

## Principi contabili

### **Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2018**

IFRS 15 – *Ricavi da contratti con i clienti*, è in vigore per periodi contabili a decorrere dal 1° gennaio 2018.

IFRS 9 – *Strumenti finanziari* è in vigore per periodi contabili a decorrere dal 1° gennaio 2018.

### **Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore**

Alla data di bilancio i seguenti principi contabili e le relative interpretazioni, applicabili al Gruppo, erano stati emessi ma non erano ancora entrati in vigore:

IFRS 16 – *Leasing* sarà in vigore per periodi contabili annui a decorrere dal 1° gennaio 2019, con la possibilità di applicarlo anticipatamente a condizione che sia applicato anche l'IFRS 15.

Se i cambiamenti per i locatori, e per i locatari nei *leasing* finanziari in essere, saranno limitati, il principio avrà effetti significativi sul trattamento da parte dei locatari di quelli che attualmente sono trattati come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, i locatari di contratti di *leasing* operativo in essere saranno tenuti a registrare una passività per i pagamenti previsti dal contratto, che rimane attualizzata al tasso implicito nella locazione (o se ignoto, al tasso di finanziamento marginale del locatario) e a rilevare una corrispondente attività per il bene in locazione (di importo pari alla somma della passività con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi per *leasing* già ricevuti).

Sulla base degli impegni di locazione operativa esistenti, gli amministratori stimano che al 30 settembre 2018 verrebbe rilevata un'attività per *leasing* aggiuntiva pari a US\$ 124,5 milioni e una passività per *leasing* aggiuntiva pari a US\$ 124,5 milioni.

Non ci sono altri principi non ancora in vigore che avrebbero prevedibilmente un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso o futuri e sulle operazioni future prevedibili.

## Modifiche alle politiche contabili

Nella presente sezione viene spiegato l'impatto dell'adozione dell'IFRS 15 Ricavi da contratti con i clienti e dell'IFRS 9 Strumenti finanziari sul bilancio del Gruppo; inoltre vengono presentati i nuovi principi contabili applicati dal 1° gennaio 2018 qualora differiscano da quelli applicati nel periodo precedente.

### **Impatto sul bilancio**

La variazione dei principi contabili non ha portato alla riesposizione del bilancio per l'esercizio precedente in quanto l'impatto della loro applicazione sui dati finanziari dell'esercizio precedente non è rilevante.

*IFRS 15 Ricavi da contratti con i clienti – Impatto dell'adozione*

Il principio è stato elaborato allo scopo di fornire un insieme completo di principi per presentare la natura, l'ammontare, la tempistica e l'incertezza dei ricavi e dei flussi di cassa derivanti dai contratti con un cliente. Il principio si fonda su cinque passaggi per rilevare i ricavi:

- 1) Identificare le obbligazioni di prestazione previste dal contratto;
- 2) Determinare il prezzo dell'operazione;
- 3) Allocare il prezzo dell'operazione all'obbligazione di prestazione;
- 4) Rilevare il ricavo quando un'obbligazione di prestazione viene soddisfatta;
- 5) Il principio prevede anche altri principi specifici da applicare, in caso di modifica contrattuale, per la contabilizzazione degli oneri contrattuali nonché di rimborsi e garanzie.

Tutti i ricavi di DIS derivanti da contratti con i clienti sono rilevati nel corso del tempo. Il Gruppo ha divulgato i dati riguardanti le due categorie principali che riflettono le differenze di tipologia di contratto e di tempistica dei flussi di cassa: contratti time charter, per i quali il nolo è pagato anticipatamente a cadenza mensile per un periodo di tempo determinato, e viaggi spot, per i quali il nolo è pagato al completamento del viaggio per lo spostamento della merce dal porto di carico a quello di scarico (si vedano anche gli IAP a pagina 10). Tale ripartizione è in linea con l'informativa sui ricavi della Società contenuta in altre comunicazioni inviate alla comunità finanziaria e agli azionisti della Società dai suoi responsabili delle decisioni strategiche (ad es. presentazioni agli investitori e comunicati stampa) e con le informazioni utilizzate per prendere decisioni riguardanti l'allocazione di risorse e con il loro uso da parte di concorrenti nel settore dei trasporti marittimi.

Il Gruppo ha intrapreso una revisione dei suoi contratti e ritiene che i principali cambiamenti siano una rilevazione successiva dei ricavi sui noleggi a viaggio, passando dal metodo "da scarico a scarico" (*discharge to discharge*) al metodo "da carico a scarico" (*load to discharge*). L'effetto di tali variazioni negli utili portati a nuovo al 30 settembre 2018 è un aumento di US\$ 0,7 milioni: considerando che l'importo non è significativo, per il momento non vengono rilevate attività dal costo di adempimento di un contratto. L'IFRS 15 non ha un impatto rilevante sulla situazione patrimoniale, finanziaria o reddituale di DIS. Ciò nonostante le informazioni da presentare nel bilancio e nella nota integrativa sono numerose.

#### *IFRS 9 Ricavi da contratti con i clienti – Impatto dell'adozione*

L'IFRS 9 sostituisce lo IAS 39 e riguarda la rilevazione, la valutazione e l'eliminazione di attività e passività finanziarie, la svalutazione (*impairment*) di attività finanziarie e la contabilizzazione degli strumenti di copertura.

Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. La valutazione al costo ammortizzato può avvenire solo se il Gruppo ha un modello di business volto a detenere l'attività finanziaria al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa sono realizzati in date specifiche e costituiscono il solo pagamento del capitale e degli interessi. Quando i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di business comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. Tutte le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico. Il Gruppo ha esaminato le proprie attività finanziarie disponibili per la vendita e detenute fino a scadenza e i cambiamenti di classificazione ai sensi dell'IFRS 9 non comportano rettifiche di rilievo.

I derivati incorporati all'interno di un contratto ospitante ai sensi dell'IFRS 9 non sono più separati e l'intero contratto è valutato al *fair value* a conto economico, quando il contratto ospitante è un'attività; potrebbero tuttavia essere separati qualora il contratto ospitante sia una passività ai sensi dell'IFRS 9. Nessuna modifica invece al trattamento dei derivati incorporati in un contratto ospitante che non costituisce uno strumento finanziario. Il Gruppo ha derivati incorporati all'interno dei suoi contratti, sebbene non costituiscano strumenti finanziari ai sensi dell'IFRS 9 e pertanto non sono rilevati all'interno del presente bilancio.

I principi di esclusione previsti dallo IAS 39 "Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione" sono stati trasferiti nell'IFRS 9 senza alcun impatto sulle attività nette del Gruppo.

Diversamente dal modello delle perdite sostenute previste dallo IAS 39, nell'IFRS 9 l'esposizione delle svalutazioni (*impairment*) si sposta verso un modello basato sulle svalutazioni previste dei crediti. I requisiti di svalutazione si applicano alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato e al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo, registrando le svalutazioni dei crediti attese al momento della rilevazione iniziale sulla base di quelle

previste nei 12 mesi, oppure, qualora sia constatato un significativo incremento del rischio di credito dell'attività finanziaria, la svalutazione si basa sulle perdite previste lungo l'intera durata della stessa.

Le attività finanziarie del Gruppo consistono principalmente in crediti commerciali senza un elemento significativo di finanziamento, e il Gruppo ha pertanto applicato un modello di *impairment* basato sulle perdite previste per l'intera durata di tali strumenti. L'aumento del fondo rilevato nei primi nove mesi del 2018 su questa base è stato di US\$ 0,3 milioni.

Oltre alle disponibilità liquide e mezzi equivalenti, l'ulteriore attività finanziaria rilevante del Gruppo non valutata al *fair value* è il finanziamento concesso a d'Amico Mitsubishi Shipping (DMS). Secondo l'IFRS 9, quest'attività è valutata alla fine di ogni periodo per verificare se il relativo rischio di credito sia aumentato in misura significativa rispetto alla rilevazione iniziale. In caso affermativo, viene creato un fondo per le svalutazioni del credito previste lungo la sua durata. Qualora il rischio non sia aumentato, vengono rilevate solo le svalutazioni del credito previste sugli inadempimenti entro 12 mesi dalla fine del periodo. Finora non si è verificato alcun aumento significativo del rischio di credito su questa attività e non si prevedono svalutazioni future del credito.

---

## 2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

---

### Impegni finanziari

Al 30 settembre 2018, gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 52,5 milioni, in scadenza nei prossimi 12 mesi.

US\$ milioni	AI	AI
	30 settembre 2018	31 dicembre 2017
Entro un anno	52,5	91,9
Tra 1 e 3 anni	-	52,5
Totale	52,5	144,4

Gli impegni finanziari riguardano il pagamento per: 2 nuove navi cisterna "product/chemical" da 75.000 Tpl (Dwt) costruite nei cantieri Hyundai-Mipo. La consegna di tutte le navi di nuova costruzione di DIS è prevista nel primo trimestre del 2019.

8 novembre 2018

Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente

*Marco Fiori*  
Amministratore Delegato

Il manager responsabile della redazione del bilancio, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, il bilancio per i primi nove mesi/terzo trimestre 2018, redatto in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicato nel presente documento, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che il resoconto intermedio di gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

*Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario