



d'Amico International Shipping S.A. Bilancio per i primi nove mesi/terzo trimestre 2019

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale al 30 settembre 2019 US\$ 62.051.606,20

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO.....	3
DATI DI SINTESI	4
RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO	5
STRUTTURA DEL GRUPPO	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP)	9
SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2019.....	12
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI	21
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	26
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30	
SETTEMBRE 2019.....	29
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	29
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO	29
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA	30
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO.....	31
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	32
NOTE	33

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente e Amministratore Delegato

Paolo d'Amico

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 Audit S.A.

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

3° trim. 2018	3° trim. 2018	US\$ migliaia	9 MESI 2019	9 MESI 2018
59.819	55.053	Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)*	186.126	180.702
21.437	(2.233)	Risultato operativo lordo / EBITDA *	69.342	7.836
35,84%	(4,06)%	<i>margin</i> sul TCE in %	37,26%	4,34%
2.118	(12.694)	Risultato operativo / EBIT *	684	(21.518)
3,54%	(23,06)%	<i>margin</i> sul TCE in %	0,37%	(11,91)%
(8.155)	(20.954)	Utile / (perdita) netto	(32.476)	(41.174)
(13,63)%	(38,06)%	<i>margin</i> sul TCE in %	(17,45)%	(22,79)%
(5.907)	(20.851)	Utile / (perdita) netto rettificato **	(15.086)	(44.413)
US\$ (0,007)	US\$ (0,032)	Utile / (perdita) per azione	US\$ (0,026)	US\$ (0,064)
18.323	(500)	Flussi di cassa operativi	38.353	442
(2.740)	(56.181)	Investimenti lordi (CapEx)*	(33.897)	(100.213)
			Al 30 settembre 2019	Al 31 dicembre 2018
		Totale attività	1.134.697	1.039.737
		Indebitamento finanziario netto*	685.272	588.708
		Patrimonio netto	346.539	337.343

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

** Rettificato escludendo l'impatto dell'IFRS 16 e delle voci non ricorrenti (si veda il resoconto di gestione a pagina 16)

ALTRI DATI OPERATIVI¹

3° trim. 2019	3° trim. 2018		9 MESI 2019	9 MESI 2018
13.264	10.680	Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ²	13.674	11.967
48,5	56,3	Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	49,2	55,6
22,8	26,0	- Di proprietà	23,3	26,2
9,0	4,7	- Noleggio a scafo nudo	8,5	4,0
16,7	25,6	- A noleggio	17,4	25,4
1,0	1,1	Numero medio di navi in gestione commerciale	1,8	0,4
1,3%	1,7%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ³ (%)	1,9%	1,0%
51,5%	33,0%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ⁴ (%)	48,7%	32,5%

¹ Nel mese di agosto 2018, i contratti *time charter* su 4 navi, tutti in scadenza tra agosto 2018 ed 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.

²Rappresenta 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.

³ 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.

⁴Giorni 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 al 30 settembre 2019:



GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping, la Società) 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 di 48 navi al 30 settembre 2019, di cui 32 navi di proprietà ed a scafo nudo (con obbligo di acquisto) con un'età media di circa 6,6 anni, rispetto ad un'età media di settore⁵ di 10,6 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 10,3 anni per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere ed 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 ed agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 30 settembre 2019 l'85,4% delle navi della flotta controllata di 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 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 ricavi 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 di DIS.

DIS ritiene di possedere un solido marchio ed 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 ed 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.

Al 30 settembre 2019 il Gruppo impiegava 709 dipendenti come personale marittimo e 30 dipendenti come personale di terra.

Flotta

Al 30 settembre 2019, DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 48,0 navi cisterna e 1 nave aggiuntiva in gestione commerciale (31 dicembre 2018: 49,5 navi cisterna e 4 navi aggiuntive in gestione commerciale). 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 una ancora in costruzione alla fine di settembre 2019. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alla legislazione ambientale

⁵ Fonte: Clarksons Research al 1° ottobre 2019.

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* per massimizzare gli utili e negoziare contratti vantaggiosi con i fornitori.

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 30 settembre 2019.

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Flotta LR1				
Di proprietà				
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo Rosso	75.000	2018	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
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Flotta MR				
Di proprietà				
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 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 ⁶	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl ⁷	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody ⁶	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie ⁷	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meredith ⁷	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Megan ⁶	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
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
High Trust	49.990	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 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 Voyager	45.999	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	-
Navi noleggate a lungo termine con opzioni d'acquisto				
High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III

⁶ 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.

⁷ Navi di proprietà di GLEND A International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%).

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, Giappone	IMO II/III
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Navi noleggiate a lungo termine senza opzione d'acquisto				
Freja Baltic	47.548	2008	Onimichi Dockyard, Giappone	-
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe ⁸	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 noleggiate a breve termine				
Carina	47.962	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
Di Matteo	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
Celsius Rimini	53.603	2009	Shin Kurushima Dockyard, Giappone	-
Numero di navi in gestione commerciale⁹				
Philoxenia	46.590	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
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 noleggiate a breve termine				
SW Cap Ferrat I	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III

Impiego della flotta e partnership

Al 30 settembre 2019, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 48,0 navi: 5 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 17,5 MR (navi a "Medio Raggio") e 3 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 17,5 MR e 5 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*. Inoltre, al 30 settembre 2019 DIS aveva 1 nave MR in gestione commerciale. Alcune di queste navi di DIS sono impiegate tramite le sue *joint venture*.

GLENDIA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 50%. Al 30 settembre 2019, la JV possiede 6 navi MR costruite tra agosto 2009 e febbraio 2011, tre delle quali fornite in *time-charter* a d'Amico Tankers e tre al Gruppo Glencore.

DM Shipping d.a.c. (DMS), una società a controllo congiunto con il Gruppo Mitsubishi, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 51%. In seguito alla vendita di una nave MR nel mese di aprile 2019, la *joint venture* possedeva una nave MR costruita a luglio 2009 la cui vendita è stata finalizzata nel settembre 2019.

⁸ 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

⁹ DIS trasferisce i Ricavi base *time charter* (TCE) generati dalle "navi in gestione commerciale" ai rispettivi proprietari, al netto della deduzione di una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.

Eco Tankers Limited, una *joint venture* con Venice Shipping Logistics S.p.A., nella quale d'Amico International Shipping S.A. detiene una partecipazione del 33%. La *joint venture* possedeva una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt) "*Eco design*" costruita presso Hyundai-Vinashin Shipyard Co., Ltd e venduta a giugno 2019. Il Gruppo d'Amico era responsabile della gestione commerciale, tecnica ed 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. Al 30 settembre 2019, il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà ed in time-charter, di cui 49,0 erano parte della flotta di DIS (compresa una nave in gestione commerciale), operanti nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico che gli fornisce assistenza nei servizi di gestione tecnica, oltre che per servizi e prodotti tecnici, per la qualità e la sicurezza delle navi di DIS, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio.

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il *management* di DIS utilizza regolarmente gli indicatori alternativi di *performance* perché forniscono utili informazioni aggiuntive per gli utilizzatori del suo bilancio, indicando la *performance* dell'impresa nel corso del periodo e colmando le lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la *performance* aziendale passata e futura, la situazione finanziaria o i flussi di cassa, diversi dagli indicatori finanziari definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria e dei principi contabili (IFRS) del Gruppo; per questo motivo potrebbero non essere comparabili con altri indicatori aventi denominazioni simili utilizzati da altre imprese e non costituiscono indicatori previsti dagli IFRS o dai GAAP, pertanto non dovrebbero essere considerati sostitutivi rispetto alle informazioni riportate nel bilancio del Gruppo. La sezione seguente riporta le definizioni date dal Gruppo agli IAP utilizzati:

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

Ricavi base time charter

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

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

ROCE (Return on capital employed)

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

Investimenti lordi (CapEx)

La spesa in conto capitale lorda, ossia la spesa per l'acquisto di immobilizzazioni nonché le spese capitalizzate in conseguenza delle manutenzioni intermedie o speciali sulle nostre navi, o degli investimenti per il miglioramento delle navi di DIS, come indicato alla voce Acquisto di immobilizzazioni dei Flussi di cassa da attività di investimento;

fornisce un'indicazione della pianificazione strategica (espansione) del Gruppo (settore ad elevata intensità di capitale).

Indebitamento netto

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

Impatto dell'IFRS 16

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

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

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

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

Percentuale di copertura

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

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

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

Off-hire

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

Ricavi base *time charter* giornalieri

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

Numero medio di navi

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

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

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

Noleggio

È un contratto per il noleggio di una nave per un periodo di tempo specifico o per svolgere un trasporto merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il contratto per un noleggio è comunemente chiamato contratto di noleggio; ne esistono tre tipologie principali: noleggio a scafo nudo, noleggio a viaggio e noleggio *time charter* (si vedano le definizioni nella presente sezione).

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

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

Proprietario conduttore

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

Contratti a tariffa fissa

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

Noleggio spot o noleggio a viaggio

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

Time charter

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

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

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

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

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

La tariffa *time-charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, si è progressivamente rafforzata durante tutto il 2019, terminando il terzo trimestre attorno a US\$ 15.000 al giorno per le MR convenzionali (non “*Eco*”) ed intorno a US\$ 17.000 al giorno per le MR di tipo “*Eco*”.

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

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

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

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

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

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

Nel contempo, il 48,7% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2019 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.610 (primi 9 mesi del 2018: copertura del 32,5% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.858). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 13.674 nei primi nove mesi del 2019 rispetto a US\$ 11.967 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

Nei primi 9 mesi dell'esercizio, gli "investimenti lordi" ammontavano a US\$ 33,9 milioni, principalmente in relazione alla consegna di una nave LR1 di nuova costruzione all'inizio dell'anno. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di 22 navi cisterna "Eco design"¹⁰ (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui ventuno già consegnate alla fine di settembre 2019. L'investimento complessivo previsto è di circa US\$ 755,0 milioni ed è in linea con la strategia del Gruppo volta a modernizzare la propria flotta con navi eco design di nuova costruzione.

RISULTATI OPERATIVI

3° trim. 2019	3° trim. 2018		9 MESI 2019	9 MESI 2018
		<i>US\$ migliaia</i>		
82.088	98.819	Ricavi	260.506	301.181
(22.269)	(43.766)	Costi diretti di viaggio	(74.380)	(120.479)
59.819	55.053	Ricavi base <i>time charter</i>*	186.126	180.702
(7.842)	(33.900)	Costi per noleggi passivi	(25.292)	(99.565)
(26.755)	(19.305)	Altri costi operativi diretti	(80.879)	(61.372)
(3.234)	(3.978)	Costi generali ed amministrativi	(9.114)	(12.078)
(551)	(103)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.499)	149
21.437	(2.233)	Risultato operativo lordo / EBITDA*	69.342	7.836
(11.847)	(10.461)	Ammortamenti e svalutazioni	(45.779)	(29.354)
(7.472)	-	Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	(22.879)	-
2.118	(12.694)	Risultato operativo lordo / EBIT*	684	(21.518)
6	1.059	Proventi finanziari netti	584	4.131
(10.414)	(9.403)	(Oneri) finanziari netti	(35.642)	(24.661)
(5)	1.342	Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	1.246	1.341
215	-	Storno della svalutazione di un prestito ad una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	934	-
(8.080)	(20.755)	Utile / (perdita) ante imposte	(32.194)	(40.707)
(75)	(199)	Imposte sul reddito	(282)	(467)
(8.155)	(20.954)	Utile / (perdita) netto	(32.476)	(41.174)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

I ricavi sono stati di US\$ 82,1 milioni nel terzo trimestre 2019 (US\$ 98,8 milioni nel terzo trimestre 2018) e di US\$ 260,5 milioni nei primi 9 mesi del 2019 (US\$ 301,2 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). La riduzione dei ricavi lordi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente al minor numero di navi gestite in media da DIS nei primi nove mesi dell'esercizio corrente (primi 9 mesi del 2019: 49,2 vs. primi 9 mesi del

¹⁰ È inclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e precedentemente di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in *joint venture* con Venice Shipping and Logistics S.p.A.), che è stata venduta a giugno 2019.

2018: 55,6). Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel 2019 (1,9%) è stata superiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (1,0%) 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\$ (22,3) milioni nel terzo trimestre 2019 e US\$ (74,4) milioni nei primi 9 mesi dell'esercizio corrente (terzo trimestre 2018: US\$ (43,8) milioni e primi 9 mesi del 2018: US\$ (120,5) milioni). I costi inferiori riflettono la minore esposizione di DIS al mercato *spot* rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

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

Più in dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 11.616 nel terzo trimestre 2019** (terzo trimestre 2018: US\$ 8.689) e **di US\$ 12.786 nei primi 9 mesi del 2019¹¹** (US\$ 10.574 nei primi 9 mesi del 2018). Il risultato *spot* di DIS nei primi 9 mesi del 2019 rappresenta un miglioramento del 20,9% (pari a US\$ 2.212 al giorno) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

In linea con la strategia di DIS, nei primi nove mesi del 2019 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del **48,7%** dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2018: 32,5%) ad una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.610** (primi 9 mesi del 2018: US\$ 14.858). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

I **ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot* e *time charter*)¹²** sono stati di US\$ 13.264 nel terzo trimestre 2019 (US\$ 10.680 nel terzo trimestre 2018) e di **US\$ 13.674 nei primi 9 mesi del 2019** (US\$ 11.967 nei primi 9 mesi del 2018).

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

Costi per noleggi passivi L'IFRS 16 Leasing è in vigore per gli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del *leasing* e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (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). Pertanto, a decorrere dal 1° gennaio 2019, la voce "costi per noleggi passivi" include unicamente contratti *time charter* di durata inferiore a 12 mesi. L'applicazione dell'IFRS 16 riduce gli "oneri per noleggi passivi" di US\$ 48,2 milioni nei primi nove mesi del 2019, poiché all'interno del conto economico tali costi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti.

¹¹ I ricavi base *time charter* giornalieri medi non includono US\$ 4,4 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

¹² I ricavi base *time charter* giornalieri medi non includono US\$ 4,4 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi.

L'importo totale per i primi nove mesi del 2019 include anche US\$ 5,8 milioni di costi per noleggi in relazione alle navi in gestione commerciale (1,8 navi in media nel periodo), compensati da un importo equivalente iscritto nei "ricavi base *time charter*", al netto della deduzione di una commissione del 2% sul ricavo lordo generato da tali navi nel periodo. Escludendo i costi legati alle navi in gestione commerciale e l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS per il primo semestre 2019 sarebbero stati di US\$ 31,2 milioni inferiori allo stesso periodo dell'esercizio precedente. Infatti nei primi 9 mesi del 2019 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (17,4 navi equivalenti) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (25,4 navi equivalenti).

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 ed a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 è negativa per US\$ (22,4) milioni nei primi nove mesi del 2019, poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli "altri costi operativi diretti" di DIS per il primo semestre 2019 sarebbero stati pari a US\$ (58,5) milioni, inferiori ai US\$ (61,4) milioni di costi dello stesso periodo del 2018, anche se nel 2019 la Società gestiva una flotta più ampia di navi di proprietà ed a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primi 9 mesi del 2019: 31,9 vs. primi 9 mesi del 2018: 30,3). 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 ed 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 ed amministrativi** sono stati pari a US\$ (3,2) milioni nel terzo trimestre 2019 (US\$ (3,9) milioni nel terzo trimestre 2018) ed a US\$ (9,1) milioni nei primi 9 mesi del 2019 (US\$ (12,1) milioni nei primi 9 mesi del 2018). Nei primi nove mesi del 2019 questi costi sono diminuiti del 24,5% rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi. L'applicazione dell'IFRS 16 ha comportato una riduzione dei "costi generali ed amministrativi" di US\$ 0,6 milioni nel 2019 a causa del riconoscimento di attività consistente nel diritto di utilizzo e passività per alcune locazioni di uffici.

L'**utile dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (1,5) milioni nei primi 9 mesi del 2019 (US\$ 0,2 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente). L'importo del 2019 si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi vendute e riprese in *leasing* (anche per le due operazioni chiuse a gennaio ed aprile 2019 rispettivamente per le navi M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager). L'importo per il 2018 si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi che erano state vendute e riprese in *leasing* alla fine di settembre 2018.

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

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

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

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

I **proventi finanziari netti** sono stati prossimi allo zero nel terzo trimestre 2019 (US\$ 1,1 milioni nel terzo trimestre 2018) ed a US\$ 0,6 milioni nei primi 9 mesi del 2019 (US\$ 4,1 milioni nei primi 9 mesi del 2018). L'importo per i primi 9 mesi del 2019 include interessi bancari attivi (fondi detenuti presso istituti finanziari in depositi e conti correnti) ed interessi sul finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping pari a US\$ 0,4 milioni; include inoltre US\$ 0,03 milioni di proventi realizzati su *swap* su tassi di interesse; importi non realizzati nello stesso periodo riguardano variazioni della valutazione del finanziamento a DM Shipping pari a US\$ 0,2 milioni, attribuibili a fluttuazioni valutarie. La variazione rispetto all'esercizio precedente è dovuta principalmente ad un utile non realizzato da US\$ 3,0 milioni in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS iscritto nei primi 9 mesi del 2018.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (10,4) milioni nel terzo trimestre 2019 (US\$ (9,4) milioni nel terzo trimestre 2018) ed a US\$ (35,6) milioni nei primi 9 mesi del 2019 (US\$ (24,7) milioni nello stesso periodo del 2018). Tale importo comprende gli interessi passivi dovuti sulle linee di credito bancarie di DIS e le spese effettive sugli *swap* su tassi di interesse, oltre ad interessi sui *leasing* finanziari per un totale di US\$ (30,8) milioni, perdite non realizzate in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS e l'ammortamento delle commissioni finanziarie. L'importo per il 2019 include anche US\$ (5,5) milioni di interessi passivi per passività sorte dall'applicazione dell'IFRS 16.

Lo **storno di svalutazioni di un prestito ad una partecipata secondo il metodo del patrimonio netto** nei primi 9 mesi del 2019 è stato positivo per US\$ 0,9 milioni a causa dello storno parziale della svalutazione del prestito degli azionisti concesso da d'Amico Tankers d.a.c. a DM Shipping (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi).

DIS ha registrato una **perdita ante imposte** di US\$ (8,1) milioni nel terzo trimestre 2019 (perdita di US\$ (20,8) milioni nel terzo trimestre 2018) e di US\$ (32,2) milioni nei primi 9 mesi del 2019 (perdita di US\$ (40,7) milioni nei primi 9 mesi del 2018).

Le **imposte sul reddito** sono state pari a US\$ (0,1) milioni nel terzo trimestre 2019 (US\$ (0,2) milioni nel terzo trimestre 2018) ed a US\$ (0,3) milioni nei primi 9 mesi del 2019 (US\$ (0,5) milioni nei primi 9 mesi del 2018).

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

Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi 9 mesi del 2019 (US\$ (2,5) milioni¹³) e dai primi 9 mesi del 2018 (US\$ 3,2 milioni¹⁴), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (13,4) milioni per i primi 9 mesi del 2019) e gli effetti netti dell'IFRS 16 (US\$ (1,4) milioni per i primi 9 mesi del 2019) dal 2019, il risultato netto di DIS sarebbe stato di US\$ (15,1) milioni nei primi nove mesi dell'esercizio corrente (US\$ (5,9) milioni nel terzo trimestre 2019) rispetto a US\$ (44,4) milioni registrati nello stesso periodo del 2018 (US\$ (20,9) milioni nel terzo trimestre 2018). Di conseguenza, **se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per i primi 9 mesi del 2019 avrebbe superato di US\$ 29,3 milioni il valore per lo stesso periodo dello scorso esercizio.** Questo marcato miglioramento è attribuibile principalmente alle migliori condizioni di mercato e ad una struttura dei costi più efficiente nel 2019.

¹³ US\$ (1,5) milioni di perdita su vendite, US\$ (2,2) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,2 milioni di fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping, US\$ 0,9 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.

¹⁴ US\$ 0,1 milioni di ricavi di vendita, US\$ 2,7 milioni di utile realizzato e non realizzato su contratti di *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,4 milioni di fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>(US\$ migliaia)</i>	AI 30 settembre 2019	AI 31 dicembre 2018
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	1.010.067	924.164
Totale attività correnti	124.630	115.573
Totale attività	1.134.697	1.039.737
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	346.539	337.343
Passività non correnti	620.458	539.518
Totale passività correnti	167.700	162.876
Totale passività e patrimonio netto	1.134.697	1.039.737

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, compresa la quota relativa alle nuove navi in costruzione ed al diritto di utilizzo delle attività in *leasing*. Il saldo alla fine di settembre 2019 include una rettifica positiva pari a US\$ 128,5 milioni sorta dall'applicazione dell'IFRS 16. Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 settembre 2019 era di US\$ 849,4 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** sono stati pari a US\$ 33,9 milioni nei primi nove mesi del 2019 rispetto a US\$ 100,2 milioni nello stesso periodo del 2018. Questo importo comprende principalmente le 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 2019 ammontavano a US\$ 96,3 milioni, ad esclusione delle attività disponibili per la vendita. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 11,3 milioni e US\$ 41,6 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 35,5 milioni ed il prestito degli azionisti di US\$ 0,5 milioni concesso da d'Amico Tankers a DM Shipping (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi). Le attività correnti al 30 settembre 2019 comprendono inoltre US\$ 5,1 milioni riguardanti fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance (si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato) in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse.

Le attività correnti includono le *Attività disponibili per la vendita*. L'importo di US\$ 28,3 milioni si riferisce ad una nave di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. ed a due navi di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che è stata riclassificata come "Attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 30 settembre 2019, imputando la differenza tra il loro *fair value* ed il loro valore contabile a conto economico. In seguito all'allocazione della svalutazione, un valore contabile netto di US\$ 28,3 milioni è stato trasferito in questa voce della Situazione patrimoniale e finanziaria al termine del periodo.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 620,5 milioni al 30 settembre 2019 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) e le passività per *leasing* finanziari. L'importo al 30 settembre 2019 include altri US\$ 104,4 milioni per passività sorte dall'applicazione dell'IFRS 16.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 30 settembre 2019 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 41,4 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali ed altri debiti, US\$ 39,2 milioni per passività in relazione al *leasing* finanziario e US\$ 13,5 milioni per altre passività finanziarie correnti. L'importo al 30 settembre 2019 è superiore di US\$ 27,8 milioni a causa dell'applicazione dell'IFRS 16.

Il saldo del **patrimonio netto** al 30 settembre 2019 era di US\$ 346,5 milioni (US\$ 337,3 milioni al 31 dicembre 2018). La variazione rispetto alla fine dell'esercizio 2018 è dovuta principalmente all'aumento di capitale da

US\$ 49,8 milioni avvenuto nel mese di aprile 2019, alla perdita netta generata nei primi nove mesi del 2019, ed alla variazione della valutazione delle coperture dei flussi finanziari (*cash flow hedges*). L'importo totale del patrimonio netto al 30 settembre 2019 include anche US\$ (3,8) milioni di rettifiche dell'esercizio precedente sorte dall'applicazione dell'IFRS 16.

INDEBITAMENTO NETTO*

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

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2019	AI 31 dicembre 2018
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	35.510	31.713
Attività finanziarie correnti	2.330	1.116
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	5.566	17.089
Totale attività finanziarie correnti	43.406	49.918
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	73.482	91.238
Passività per <i>leasing</i> finanziari – correnti	39.208	8.369
Prestito degli azionisti	-	1.280
Altre passività finanziarie correnti - parte correlata	7.004	-
Altre passività finanziarie correnti – terzi	6.454	7.876
Totale passività finanziarie correnti	126.148	108.763
Indebitamento finanziario netto corrente	82.742	58.845
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	17.928	9.655
Totale attività finanziarie non correnti	17.928	9.655
Debiti verso banche – non correnti	288.773	338.622
Passività per <i>leasing</i> finanziari – non correnti	322.782	165.298
Finanziamenti degli azionisti	-	30.600
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	8.903	4.998
Totale passività finanziarie non correnti	620.458	539.518
Indebitamento finanziario netto non corrente	602.530	529.863
Indebitamento finanziario netto	685.272	588.708

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

Alla fine di settembre 2019 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 43,4 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 35,5 milioni, US\$ 0,5 milioni di prestito dell'azionista a DM Shipping (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi), e crediti finanziari a breve termine per US\$ 5,1 milioni, costituiti principalmente da fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance, in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprende principalmente perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 settembre 2019 ammontava a US\$ 362,3 milioni, comprensivo di US\$ 73,5 milioni con scadenza entro un anno. Fatte salve alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 30 settembre 2019 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\$ 279 milioni (originariamente 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\$ 146,98 milioni;
- (ii) finanziamento a medio termine di intesa per un debito di US\$ 7,5 milioni;
- (iii) finanziamento a 5 anni di US\$ 15,1 milioni concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2012;
- (iv) finanziamento a 5 anni di US\$ 14,5 milioni concesso da ING per finanziare una nave MR costruite costruita nel 2012;
- (v) finanziamento a 6 anni di US\$ 13,8 milioni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014;
- (vi) finanziamento a 7 anni di US\$ 35,3 milioni concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e 2016;
- (vii) finanziamento a 4 anni di US\$ 6,0 milioni concesso da Crédit Agricole CIB per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2006 ed acquistata nel 2015;
- (viii) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare una nave LR1 (consegnata nel novembre 2017), per un debito di US\$ 23,2 milioni;
- (ix) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi *handysize* consegnate rispettivamente a luglio e ad ottobre 2016 ed una nave MR consegnata nel gennaio 2017, per un debito totale di US\$ 57,0 milioni;
- (x) In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 31,1 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 cinque navi costruite tra il 2010 ed 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, M/T High Trust, M/T High Loyalty, H/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in *leasing* tra 2017 ed il 30 settembre 2019. Inoltre le “passività per *leasing* finanziari” includono US\$ 132,3 milioni derivanti dall’applicazione dell’IFRS 16 a contratti precedentemente classificati come “*leasing* operativi”.

La voce *Altre passività finanziarie non correnti* include il *fair value* negativo degli strumenti derivati di copertura (contratti di *swap* su tassi di interesse) e l'utile differito sulla cessione riguardante operazioni di vendita e rilocalizzazione finanziaria.

FLUSSI DI CASSA

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

3° trim. 2019	3° trim. 2018	US\$ migliaia	9 MESI 2019	9 MESI 2018
18.323	(500)	Flussi di cassa da attività operative	38.353	442
6.132	(48.042)	Flussi di cassa da attività di investimento	(18.721)	(78.179)
(24.329)	45.265	Flussi di cassa da attività finanziarie	(15.708)	77.410
126	(3.277)	Variazioni della liquidità	3.924	(327)
18.918	15.315	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	15.120	12.365
19.044	12.038	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	19.044	12.038
35.510	28.786	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	35.510	28.786
(16.466)	(16.748)	Scoperti di conto a fine periodo	(16.466)	(16.748)

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

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati pari a US\$ 6,1 milioni nel terzo trimestre 2019 (US\$ (48,0) milioni nel terzo trimestre 2018) ed a US\$ (18,7) milioni nei primi 9 mesi del 2019 (US\$ (78,2) milioni nei primi 9 mesi del 2018). L'importo del 2019 include gli investimenti legati alle rate pagate sulla nave di nuova costruzione consegnata nel gennaio 2019, che è stata venduta e ripresa in *leasing* alla consegna, parzialmente compensati dai US\$ 15,2 milioni sorti dalla riduzione del prestito degli azionisti di d'Amico Tankers a DM Shipping, in seguito alla vendita delle sue navi due navi nel secondo e nel terzo trimestre 2019.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (15,7) milioni nei primi 9 mesi del 2019. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ 48,9 milioni di ricavi netti dall'aumento del capitale sociale completato nel secondo trimestre 2019; (ii) US\$ (31,9) milioni di rimborso del finanziamento precedentemente concesso dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.); (iii) US\$ (69,5) milioni di rimborsi dell'indebitamento bancario (di cui US\$ 8,75 milioni dovuti al rimborso del finanziamento precedente alla consegna sulla M/T Cielo di Houston, che è stata venduta e ripresa in *leasing*; US\$ 15,8 milioni dovuti al rimborso del finanziamento sulla M/T High Voyager, che è stata venduta e ripresa in *leasing*; e US\$4,9 milioni dovuti al rimborso del prestito su una delle navi di proprietà di Glenda International Shipping (il finanziamento è scaduto a fine settembre mentre la vendita della nave è stata finalizzata ad ottobre 2019)); (iv) US\$ 35,1 milioni di utilizzo e rimborso di *leasing* finanziari, che comprendono principalmente l'inizio del *leasing* sulla M/T Cielo di Houston e sulla M/T High Voyager; (v) US\$ (2,7) milioni di variazioni dei crediti e debiti finanziari, riguardanti principalmente fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance (si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato) in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse, compensati da US\$ 4,4 milioni di prestito a monte ricevuto da Eco Tankers Limited, in seguito alla vendita della sua nave (M/T High Sun) nel secondo trimestre 2019.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi nove mesi del 2019 sono stati:

d'Amico International Shipping:

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

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

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

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

- **Riunione del Consiglio di Amministrazione:** Il 20 marzo 2019 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A., esercitando i poteri delegatigli dall'Assemblea straordinaria dell'11 marzo 2019, ha deliberato:
 - i) di approvare l'emissione in opzione rivolta agli azionisti della Società che consiste in (i) un'offerta da parte della Società ai titolari di diritti di sottoscrizione privilegiata (i "Diritti di sottoscrizione privilegiata") di nuove azioni (le "Nuove azioni") della Società (l'"Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione") e (ii) qualora i Diritti di sottoscrizione privilegiata vengano esercitati solo parzialmente durante l'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione, in un collocamento istituzionale, nell'ambito del quale il Consiglio di Amministrazione collocherà eventuali Nuove azioni non sottoscritte durante l'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione e con l'annullamento, in questa seconda *tranche* di

- offerta, di qualsiasi diritto di sottoscrizione privilegiata (il “Collocamento istituzionale”, unitamente all’Offerta pubblica costituita da diritti d’opzione, l’“Offerta”);
- ii) di approvare un aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino ad un massimo pari all’equivalente in US\$ di €44.045.318 (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l’emissione di massimo 587.270.900 Nuove azioni, che in generale saranno dello stesso grado delle azioni esistenti sotto tutti gli aspetti, ad un prezzo di emissione per Nuova azione di €0,075 (il “Prezzo di emissione”), secondo il rapporto di 10 Nuove azioni ogni 11 Diritti di sottoscrizione privilegiata esercitati (il “Rapporto”).

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

Il Prezzo di emissione delle Nuove azioni includeva uno sconto del 25% rispetto al prezzo di riferimento delle azioni di d’Amico International Shipping sul Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana S.p.A. (“MTA”) al 19 marzo 2019, uno sconto del 43% rispetto alla media semplice dei prezzi di mercato di riferimento registrati dalle azioni di d’Amico International Shipping durante gli ultimi sei mesi ed uno sconto del 15% rispetto al prezzo teorico ex diritto (“Terp”).

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

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

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

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

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

Risultati dell’Offerta pubblica costituita da diritti d’opzione

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

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

sottoscrizione privilegiata, ha comunicato la chiusura, a tale data, del periodo di collocamento istituzionale per le Nuove azioni non sottoscritte.

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

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

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

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

Le principali caratteristiche del Piano sono:

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

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

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

Per ognuno dei suddetti obiettivi vengono stabilite soglie minime, con un aumento lineare della percentuale allocata quando tale soglia viene superata, fino ad un massimo del 110% dell'importo attribuibile al raggiungimento di tale obiettivo. Al *bonus pool* viene applicata una rettifica finale per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto dagli azionisti di DIS durante il Periodo, rispetto al TSR che sarebbe stato raggiungibile investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.

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

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

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

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

d'Amico Tankers d.a.c.:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nel mese di marzo 2019, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa ed un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Voyager, una nave cisterna *medium range* da 45.999 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 25,7 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers d.a.c. di generare, alla consegna della nave, il 25 aprile 2019, una liquidità di circa US\$ 9,6 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie

all'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers d.a.c. mantiene un'opzione di riacquisto della nave in qualsiasi momento a partire dal terzo anniversario dalla sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli, con un preavviso di tre mesi.

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

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

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

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

d'Amico Tankers d.a.c.:

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

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

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

* con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile della gestione

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

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

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

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

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

- Nella sua ultima relazione l'AIE ha ridotto la sua previsione di crescita della domanda petrolifera per il 2019 ed il 2020 di 65.000 barili al giorno e 105.000 barili al giorno, che si attesterà rispettivamente a 1 milione e 1,2 milioni di barili al giorno. Secondo le previsioni, la crescita del 2019 sarà la più debole dal 2016, alla luce delle prove di un rallentamento in numerosi paesi e regioni consumatori principali, tra cui Europa, India, Giappone, Corea e Stati Uniti. La crescita della domanda petrolifera in Cina, per contro, si mantiene a livelli solidi.
- Secondo Clarksons, nel complesso nel 2019 la domanda di navi cisterna totale dovrebbe aumentare del 2,6%, prevedendo un certo supporto al commercio marittimo di raffinati (espresso in tonnellate-miglia) dalle crescenti esportazioni medio-orientali verso l'Asia, e dalle esportazioni asiatiche verso gli Stati Uniti.
- Secondo la relazione Oil Market Outlook di ottobre dell'AIE i volumi globali di produzione delle raffinerie dovrebbero crescere rapidamente di 3,4 milioni di barili/giorno tra ottobre e dicembre 2019 (+4.2%), rimanendo elevati durante tutto il 2020, con un'accelerazione della crescita della domanda di raffinati a 800.000 barili al giorno, la più elevata dal 2017.
- Con i significativi incrementi della capacità di raffinazione progettati per quest'anno in Medio Oriente, Clarksons prevede che le spedizioni di raffinati dalla regione continuino a crescere stabilmente, del 10% e del 7% rispettivamente nel 2019 e nel 2020.

- Le esportazioni di raffinati asiatici, che secondo le attuali previsioni saranno deboli nel 2019, dovrebbero segnare un positivo aumento del 5% nel 2020 (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 ciò influisca sui modelli commerciali dei raffinati, sulla produzione delle raffinerie a livello regionale e sulla produttività delle navi. Nell'ultimo trimestre del 2019 è previsto un aumento dei margini di raffinazione per il diesel, mentre il nuovo combustibile a basso contenuto di zolfo inizierà ad essere raffinato e distribuito ai porti di tutto il mondo, creando una domanda aggiuntiva di trasporti marittimi.

Offerta di navi cisterna

- Secondo le stime di Clarksons dell'inizio dell'anno, nel 2019 era prevista la consegna di 93 navi MR e 14 LR1.
- Le consegne effettive nei primi nove mesi dell'anno hanno riguardato solo 70 MR, rispetto alle 79 programmate, e 9 LR1, rispetto alle 14 programmate.
- Secondo Clarksons, le consegne previste e le prudenti ipotesi di demolizione determinate dal management di DIS, la crescita della flotta nei segmenti MR e LR1 dovrebbe attestarsi al 2,5% nel 2019 ed all'1,6% nel 2020.
- Circa il 5% della flotta di MR e LR1 attualmente in navigazione (in Tpl (Dwt)) ha un'età superiore a vent'anni.
- I cantieri stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti stanno causando una riduzione della loro capacità globale di produzione.
- Le demolizioni, insieme ad un registro delle commesse scarso ed alle limitate commesse per navi di nuova costruzione, dovrebbero comportare uno scarso aumento della flotta nei prossimi due anni.
- Le normative emesse dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), che, a decorrere da gennaio 2020, limitano il contenuto di zolfo nei combustibili per uso marittimo allo 0,5%, potrebbero 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, coinciderebbero 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 2019

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

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

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

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

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società

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

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

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

13 novembre 2019
Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente e Amministratore Delegato

Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

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

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

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
Saldo al 1° gennaio 2019 secondo l'esposizione precedente	65.376	(30.270)	316.697	(14.791)	331	337.343
Rettifica ex IFRS 16	-	(2.004)	-	-	-	(2.004)
Saldo al 1° gennaio 2019 rettificato	65.376	(32.274)	316.697	(14.791)	331	335.339
Costo diritti d'opzione	-	-	-	(607)	-	(607)
Contributo degli azionisti senza emissione di azioni*	(32.688)	-	32.688	-	-	-
Aumento di capitale	29.364	-	20.394	-	-	49.758
Costo dell'emissione azionaria	-	-	(924)	-	-	(924)
Utile (perdita) complessivo	-	(32.476)	-	(72)	(4.479)	(37.027)
Saldo al 30 settembre 2019	62.052	(64.750)	368.855	(15.470)	(4.148)	346.539

* Riduzione del valore contabile di ogni azione emessa da US\$ 0,10 a US\$ 0,05 ed allocazione del corrispondente importo al Sovrapprezzo azioni

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
Saldo al 1° gennaio 2018	65.322	26.389	316.594	301.757	964	394.432
Rettifica IFRS15	-	(1.559)	-	-	-	(1.559)
Saldo al 1° gennaio 2018 rett. IFRS 15	65.322	24.830	316.594	(14.837)	964	392.873
Aumento di capitale	51	-	-	139	-	190
Costo dell'emissione azionaria	-	-	-	(42)	-	(42)
Costo diritti d'opzione	-	-	-	174	-	174
Partecipazione consolidata a patrimonio netto	-	(496)	-	-	-	(496)
Utile (perdita) complessivo	-	(41.174)	-	(109)	3.934	(37.349)
Saldo al 30 settembre 2018	65.373	(15.281)	-	301.918	4.898	356.909

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 ed 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 ed iAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) ed 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 2019.

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 2018 del Gruppo.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli Amministratori effettuano stime contabili ed in alcuni casi congetture. Le decisioni della dirigenza 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.

Informazioni di settore

d'Amico International Shipping trasporta raffinati ed oli vegetali ed 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 ed 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.

Principi contabili

I principi contabili adottati sono coerenti con quelli dell'esercizio precedente, eccetto quelli descritti nei paragrafi seguenti, che hanno un impatto rilevante sul Gruppo.

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2019

L'*IFRS 16 – Leasing* è in vigore per gli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dal Gruppo.

Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti nei contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi

vengono ora attualizzate al tasso di interesse intrinseco del *leasing*, qualora sia possibile determinarlo con facilità; in caso contrario, sono attualizzate al tasso di finanziamento marginale del Gruppo alla data di prima applicazione, o di inizio del *leasing*, portando alla rilevazione di una passività per *leasing* e di una corrispondente attività che consiste nel diritto di utilizzo.

Nel conto economico, i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti, e pertanto, parametri chiave come TCE, EBITDA, EBIT ed il risultato netto sono stati colpiti (si veda la sezione Indicatori alternativi di *performance* a pagina 10). La quota di interessi dei *leasing* finanziari viene dedotta dai flussi di cassa operativi, che rimangono tuttavia superiori alla situazione pre-IFRS 16, poiché i pagamenti per la passività del *leasing* residua sono adesso classificati tra le attività finanziarie.

Il Gruppo ha adottato l'approccio "*modified retrospective*" per la transizione all'IFRS 16, applicando il principio dall'inizio del 2019, senza riesporre le informazioni finanziarie dell'esercizio precedente, ma rilevando una rettifica del patrimonio netto all'inizio del periodo corrente.

Il Gruppo ha deciso di avvalersi dell'esenzione dalla definizione di *leasing* in fase di transizione: come espediente pratico sono considerati *leasing* i contratti precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, mentre l'IFRS 16 è utilizzato per tutti i contratti stipulati prima e dopo la data di prima applicazione del nuovo principio, per stabilire se costituiscono *leasing*.

Pertanto, per la maggior parte dei contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi ai sensi dello IAS 17, a decorrere dal 1° gennaio 2019 vengono rilevate un'attività consistente nel diritto di utilizzo (RoU) ed una passività del *leasing*, stimando le attività consistenti nel diritto di utilizzo come valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, più eventuali costi diretti iniziali, costi di smantellamento o rimozione, al netto di eventuali incentivi o anticipi ricevuti, mentre le passività del *leasing* sono misurate come la somma dei pagamenti fissi, eventuali garanzie di valore residuo, il valore di un'opzione di acquisto, al netto di eventuali incentivi esigibili. Il tasso di attualizzazione è il tasso intrinseco del *leasing*, e per i contratti in essere di DIS tale tasso è compreso tra il 5,3% ed il 9,8%, pari ad una media ponderata del 5,9%. Quando i contratti prevedono periodi opzionali per il noleggiatore, DIS ha stimato la durata residua, ipotizzando che tali opzioni saranno esercitate, solo se alla data di prima applicazione è ragionevolmente certo l'esercizio dell'opzione di rinnovo, ed includendo una penale di recesso nella passività per *leasing* solo se alla data di prima applicazione si presume di esercitare l'opzione di recesso. Le attività consistenti nel diritto di utilizzo per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli, equivalgono sostanzialmente alle navi di proprietà, e sono incluse nella voce Immobilizzazioni materiali. Le attività consistenti nel diritto di utilizzo sono ammortizzate a quote costanti durante il più breve tra la durata rimanente del *leasing* o la vita utile residua della nave.

Il Gruppo ha anche optato di avvalersi dei seguenti espedienti pratici:

- non rilevare come *leasing* i contratti di durata inferiore a 12 mesi (*leasing* a breve termine) e quelli di valore inferiore a US\$ 5.000 (elementi di modesto valore). Per tali contratti, il costo del *leasing* è registrato come spesa senza alcuna rettifica dovuta alla transizione.
- includere i costi diretti iniziale nella valutazione dell'attività consistente nel diritto di utilizzo alla data di prima applicazione.

Una componente non di *leasing* (elemento di servizio) è esclusa dal calcolo iniziale delle navi in *leasing*, in riferimento alla tariffa *time charter*; il suo importo è stimato a US\$ 6.926 forfettari al giorno per tali contratti, in linea con gli importi preventivati dei costi operativi, per tutte le navi di proprietà della flotta.

L'impatto netto sugli utili portati a nuovo all'inizio del periodo di applicazione (1° gennaio 2019) è stato una riduzione di US\$ 2,0 milioni.

DIS, in qualità di locatario, applica lo IAS 36 *Riduzione di valore delle attività* per determinare se l'attività in locazione viene svalutata e per contabilizzare eventuali svalutazioni identificate.

Le disposizioni transitorie descritte in precedenza non si ripercuoteranno su periodi futuri.

Nell'applicazione dell'IFRS 16, il Gruppo ha applicato le seguenti modifiche nell'esposizione:

- Nel Conto economico consolidato, una riga aggiuntiva legata all'ammortamento del diritto di utilizzo di attività in *leasing*;

- Nella Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata, una riga aggiuntiva riflette il diritto di utilizzo;
- Nel Rendiconto finanziario consolidato, righe aggiuntive legate all'ammortamento delle attività corrispondenti al diritto di utilizzo, agli interessi passivi del *leasing*, al rimborso di passività per *leasing* ed agli interessi versati sul *leasing*. La parte dei pagamenti del *leasing* per la quota capitale della passività per *leasing* è esposta come flussi di cassa da attività finanziarie, mentre la parte dei pagamenti del *leasing* per la quota di interessi della passività del *leasing* è esposta come flussi di cassa da attività operative come previsto dai principi contabili di Gruppo in materia di esposizione degli interessi passivi.

Al 1° gennaio 2019 il Gruppo ha rilevato US\$ 328,3 milioni di attività consistenti nel diritto di utilizzo (di cui US\$ 153,0 milioni relativi all'applicazione dell'IFRS 16 e US\$ 175,4 milioni per contratti precedentemente classificati come *leasing* ai sensi dello IAS 17, ed inclusi in Immobilizzazioni materiali) e US\$ 328,3 milioni di passività del *leasing*, queste ultime determinate come segue:

	<i>US\$ milioni</i>
Impegni per <i>leasing</i> operativi esposti al 31 dicembre 2018	339,7
Ammortizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale del locatario alla data di prima applicazione o al tasso intrinseco del <i>leasing</i>	(11,4)
Meno: <i>leasing</i> a breve termine rilevati a quote costanti come spesa	-
= Passività del <i>leasing</i> al 1° gennaio 2019	328,3

Nei primi nove mesi del 2019 il conto economico del Gruppo ha subito gli effetti della riclassificazione di US\$ 48,2 milioni da costi per noleggi passivi a US\$ 22,4 milioni in altri costi operativi diretti, US\$ 22,9 milioni di ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo derivanti da *leasing* e US\$ 5,5 milioni di interessi passivi. A causa di tali variazioni, nei primi nove mesi del 2019 l'EBITDA e l'EBIT sono stati rispettivamente di US\$ 26,3 milioni e di US\$ 3,4 milioni superiori a quanto sarebbero stati, e l'Utile / (perdita) ante imposte ed il Risultato netto sono stati entrambi inferiori di US\$ 2,1 milioni rispetto a quanto sarebbero stati. Nel complesso, l'IFRS 16 non ha avuto effetti sui flussi di cassa del Gruppo.

Di seguito sono presentate le principali voci di conto economico per i primi sei mesi del 2019, a confronto con i dati pro-forma per le stesse voci e per lo stesso periodo se l'IFRS 16 non fosse stato applicato a decorrere dal 1° gennaio 2019.

Voci di conto economico consolidato:

<i>US\$ migliaia</i>	Primi 9 mesi 2019	Primi 9 mesi 2019 senza applicare l'IFRS 16	Primi 9 mesi 2018
....
Costi per noleggi passivi	(25.292)	(73.444)	(99.565)
Altri costi operativi diretti	(80.878)	(58.431)	(61.372)
Costi generali ed amministrativi	(9.114)	(9.703)	(12.078)
Utile dalla vendita di navi	(1.499)	(1.499)	149
Risultato operativo lordo / EBITDA*	69.342	43.049	7.836
Ammortamenti e svalutazioni	(32.341)	(32.341)	(29.354)
Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di	(22.879)	-	-
....
Risultato operativo / EBIT	684	(2.730)	(21.518)
Oneri finanziari netti	(35.641)	(30.104)	(24.661)
....
Utile / (perdita) ante imposte	(32.194)	(30.070)	(40.707)
....
Utile / (perdita) netto	(32.476)	(30.352)	(41.174)

* Si veda la sezione "Indicatori alternativi di performance" a pagina 9

Di seguito sono presentate le principali voci della Situazione patrimoniale e finanziaria al 30 settembre 2019, a confronto con i dati pro-forma per le stesse voci ed alla stessa data se l'IFRS 16 non fosse stato applicato a decorrere dal 1° gennaio 2019.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

	AI 30 settembre 2019	AI Settembre 2019 senza applicare l'IFRS 16	AI 31 dicembre 2018
<i>(US\$ migliaia)</i>			
Attività consistente nel diritto di utilizzo derivanti da <i>leasing</i> , comprese quelle riclassificate come di proprietà	359.901	231.411	-
.....
Totale attività non correnti	1.038.435	909.945	924.164
.....
Totale attività	1.165.287	1.036.798	1.039.737
Utili portati a nuovo	(57.143)	(53.363)	(30.270)
.....
Patrimonio netto	354.327	358.107	337.343
Passività non correnti da <i>leasing</i> finanziari	332.276	227.829	165.298
.....
Passività non correnti	644.370	539.922	539.518
Passività correnti per <i>leasing</i> finanziari	39.567	11.744	8.369
.....
Passività correnti	166.591	138.768	162.876
Totale passività e patrimonio netto	1.165.287	1.036.798	1.039.737

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

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.

2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Al 30 settembre 2019, gli impegni finanziari del Gruppo erano pari a US\$ 30,5 milioni, in scadenza nei prossimi 12 mesi.

<i>US\$ milioni</i>	AI 30 settembre 2019	AI 31 dicembre 2018
Entro un anno	30,5	58,2
Totale	30,5	58,2

Gli impegni finanziari al 30 settembre 2019 riguardano pagamenti per una nuova nave cisterna Hyundai-Mipo "product/chemical" da 75.000 Tpl (Dwt), la M/T Cielo di Londra, consegnata ad ottobre 2019.

13 novembre 2019

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente e Amministratore Delegato

Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

Il manager responsabile della redazione del bilancio, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, il bilancio per i primi nove mesi/terzo trimestre 2019, redatto in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicato nel presente documento, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che il resoconto intermedio di gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente ad una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario