

COMUNICATO STAMPA

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

**'DIS REGISTRA IL SECONDO TRIMESTRE CONSECUTIVO IN UTILE:
RISULTATO NETTO PARI A US\$ 1,5 M NEL Q1'20 VS. US\$ (5.5) M NEL Q1'19;
RISULTATO NETTO RETTIFICATO PARI A US\$ 6,3 M NEL Q1'20 VS. US\$ (4,4) M NEL Q1'19;
EBITDA PARI A US\$ 33,0 M NEL Q1'20, IN CRESCITA DEL 47,1% RISPETTO AL Q1'19;
CASH FLOW OPERATIVO PARI A US\$ 25,7 M NEL Q1'20, IN CRESCITA DEL 60% RISPETTO AL Q1'19.**

RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2020

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 71,4 milioni (US\$ 63,9 milioni nel Q1'19)
 - Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 33,0 milioni (46,2% sul TCE) (US\$ 22,4 milioni nel Q1'19)
 - Risultato netto di US\$ 1,5 milioni (US\$ (5,5) milioni nel Q1'19)
 - Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 6,3 milioni (US\$ (4,4) milioni nel Q1'19)
 - Flussi di cassa da attività operative di US\$ 25,7 milioni (US\$ 16,8 milioni nel Q1'19)
 - Debito netto di US\$ 666,7 milioni (US\$ 550,9 milioni escluso IFRS16) al 31 marzo 2020 (US\$ 682,8 milioni (US\$ 560,0 milioni escluso IFRS 16) al 31 dicembre 2019)
-

Lussemburgo – 7 maggio, 2020 Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio relativo al primo trimestre 2020.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

'Sono felice di annunciare i risultati di DIS per il Q1 2020, in cui la nostra Azienda ha registrato il secondo trimestre consecutivo in utile, con un Risultato netto pari a US\$ 1,5 milioni vs. US\$ (5,5) milioni di perdita netta generata nello stesso trimestre del 2019.

Escludendo alcune poste non ricorrenti sia dal Q1 2020 che dal Q1 2019, il Risultato netto rettificato di DIS ammonterebbe a US\$ 6,3 milioni nel primo trimestre dell'anno, rispetto a US\$ (4,4) milioni nello stesso periodo del 2019, registrando quindi un incremento di US\$ 10,7 milioni anno su anno. Questo significativo miglioramento è attribuibile ad un mercato dei noli molto più forte rispetto allo scorso anno.

Nel Q1 2020, DIS ha realizzato infatti una media spot giornaliera pari a US\$ 17,354 rispetto a US\$ 13,583 nel Q1 2019 (+ 27,8% e +US\$ 3,771/giorno). I buoni risultati spot realizzati da DIS nel primo trimestre 2020 sarebbero stati ancora più elevati se non fossero stati negativamente impattati da un aggiustamento di circa US\$ 0,9 milioni su viaggi dello scorso anno, che ha ridotto la nostra media spot di circa US\$ 600/giorno. In coerenza con la nostra prudente strategia commerciale, DIS ha mantenuto un elevato livello di copertura nel periodo, pari al 64,6% dei giorni totali, ad una media giornaliera di US\$ 15,864. La nostra media totale TCE (spot e time-charter) è stata quindi pari a US\$ 16,391 nel Q1 2020 vs. US\$ 14,047 nel Q1 2019.



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

All'inizio dell'anno, le prospettive per il settore delle navi cisterna erano estremamente positive, grazie ai forti fondamentali legati all'implementazione di IMO 2020 e ai conseguenti effetti positivi previsti sulla domanda per il trasporto via mare di prodotti petroliferi raffinati. Questo, unito ad una crescita dell'offerta molto contenuta, grazie anche a sanzioni, installazione di 'scrubber' e congestione nei porti, ha fornito un forte sostegno al mercato. Tuttavia, verso febbraio, il mercato delle navi cisterna ha cominciato ad indebolirsi, a causa principalmente del propagarsi del COVID-19 in Cina con conseguenze negative sulla domanda di petrolio e sull'attività di raffinazione del principale paese importatore di greggio a livello mondiale. Il brusco calo del consumo di raffinati in Cina è stato, tuttavia, compensato da maggiori esportazioni dalla stessa Cina su lunghe rotte verso l'Europa e gli USA.

All'inizio di marzo, i paesi membri dell'OPEC+ non hanno raggiunto un accordo per il taglio della produzione che compensasse il crollo del prezzo del petrolio causato dallo scoppio del virus. I prezzi più bassi del petrolio, oltre a ridurre i costi di bunker, migliorando direttamente i 'TC equivalent earnings' delle navi, hanno creato nuove opportunità di arbitraggio. La Nafta è diventata, ad esempio, competitiva rispetto al GPL come materia prima per l'industria petrolchimica e ha cominciato ad essere trasportata su distanze molto lunghe, dal Medio Oriente o dall'Europa al Giappone. L'aumento della produzione di greggio, unito ad un brusco crollo della domanda, ha portato la curva dei prezzi a termine del petrolio in 'contango', creando un forte incentivo all'aumento delle scorte a livello mondiale. Gli impianti di stoccaggio a terra hanno raggiunto rapidamente la quasi piena capacità e hanno spinto grandi quantità di greggio e prodotti petroliferi ad essere stoccati a bordo delle petroliere. Questo fenomeno è stato estremamente favorevole per la nostra industria, compensando l'impatto negativo sulla domanda di petrolio e sull'attività di raffinazione causata dal diffondersi del COVID-19 e dalle connesse misure di confinamento in Europa occidentale e negli Stati Uniti. A partire dalla fine di marzo e soprattutto entrando nel secondo trimestre dell'anno, il mercato delle 'product tanker' ha raggiunto livelli mai toccati in precedenza in quasi tutte le rotte e aree geografiche.

Come sappiamo, l'economia mondiale sta attraversando un periodo di grande incertezza ed il pieno impatto del COVID-19 è ancora da determinare. Pertanto, pur beneficiando dell'attuale forte contesto di mercato, preferiamo mantenere un approccio prudente andando avanti. Per questo motivo, se si dovessero manifestare le giuste condizioni, cercheremo di trarre nuovamente vantaggio dall'interesse di 'oil-major' ed importanti 'trading-house' per fissare alcune delle nostre navi con contratti a periodo a livelli profittevoli, al fine di salvaguardare la nostra liquidità da potenziali correzioni di mercato che potrebbero verificarsi in futuro.

Malgrado sia, al momento, molto difficile fare previsioni di mercato a breve termine, a causa degli effetti di questa pandemia mondiale, nel lungo termine restiamo molto positivi sulle prospettive per il nostro settore, i cui fondamentali continuano ad essere molto solidi. Il numero di nuove costruzioni ordinate è a livelli storicamente molto bassi, grazie principalmente alla mancanza di capitali e alle incertezze legate agli sviluppi tecnologici necessari per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti da IMO 2030/2050. Dal lato della domanda, il trasporto via mare di prodotti petroliferi raffinati è previsto in crescita nel lungo termine, grazie anche alla concentrazione dell'incremento della capacità di raffinazione mondiale in Medio Oriente e in Asia, in paesi che sono già importanti esportatori netti di prodotti raffinati. Il mercato delle 'product tanker' dovrebbe inoltre beneficiare degli stimoli fiscali e monetari che seguiranno il contenimento del COVID-19.

In questo scenario difficile ed in continuo mutamento, sono molto fiducioso sulle prospettive di d'Amico International Shipping. Abbiamo una strategia commerciale bilanciata e allo stesso tempo stiamo rafforzando la nostra struttura finanziaria trimestre dopo trimestre, attraverso una strategia ben precisa ed implementata con successo. Questo consentirà alla nostra Società di navigare in sicurezza attraverso i



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

cicli negativi di mercato, garantendo ritorni importanti nelle fasi di ripresa. Alla fine del 2019, abbiamo completato un piano di investimenti di lungo termine pari a US\$ 755 milioni per la costruzione di 22 nuove navi. Questo oggi ci permette di operare una delle flotte più giovani e avanzate di 'product tanker' del mondo. A partire dal 2020, abbiamo anche un cash break-even molto ridotto rispetto agli anni precedenti ed una situazione patrimoniale e di liquidità molto più solida.

Ritengo che abbiamo posto le basi per ricompensare adeguatamente i nostri Azionisti nei trimestri e negli anni a venire.

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

'Sono orgoglioso dei risultati raggiunti da DIS nel primo trimestre dell'anno. La nostra Società ha registrato un Utile netto pari a US\$ 1,5 milioni nel Q1 2020 vs. una Perdita netta di US\$ (5,5) milioni nel Q1 2019 ed un Risultato netto rettificato (esclusi IFRS16 e gli effetti di alcune poste non ricorrenti) pari a US\$ 6,3 milioni nel Q1 2020 vs. US\$ (4,4) milioni nel Q1 2019.

L'EBITDA di DIS è stato pari a US\$ 33,0 milioni nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ 22,4 milioni ottenuti nello stesso periodo dell'anno scorso, pari quindi ad un incremento del 47,1% anno su anno grazie principalmente ad un mercato dei noli molto più forte. Questa buona performance a livello di EBITDA si è riflessa anche in una forte generazione di cassa a livello operativo pari a US\$ 25,7 milioni nel Q1 2020, segnando un miglioramento del 60% rispetto al primo trimestre dell'anno scorso.

Nel 2020 ci siamo focalizzati sulla riduzione della nostra leva onde raggiungere una solida struttura finanziaria, che ci conceda in futuro una maggiore flessibilità a livello strategico e operativo. Il rapporto tra la Posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) e il valore di mercato della flotta era pari a 63,3% alla fine di marzo 2020 rispetto a 64,0% alla fine del 2019 e a 72,9% alla fine del 2018. Abbiamo ottenuto questo miglioramento della nostra posizione di liquidità e della nostra struttura finanziaria attraverso una combinazione di vendite e di vendite e leaseback di navi e grazie agli aumenti di capitale del 2017 e del 2019, beneficiando nel contempo, di un forte e costante sostegno da parte del nostro azionista di controllo.

Oggi, grazie ad un piano di investimenti di US\$ 755 milioni sviluppato in più di 7 anni e concluso nell'ottobre 2019, DIS può contare su una flotta estremamente moderna e flessibile. Gli investimenti previsti per il prossimo futuro sono molto più contenuti e legati esclusivamente alla manutenzione delle nostre navi. Inoltre, a partire dal 2020, gli ammortamenti sui finanziamenti bancari calano sensibilmente, portando ad un forte miglioramento del nostro breakeven di cassa rispetto agli anni scorsi. A questo riguardo, continuiamo anche a beneficiare delle efficienze di costo ottenute negli ultimi due anni.

DIS opera in un'industria estremamente ciclica ed è quindi fondamentale mantenere una solida struttura finanziaria e patrimoniale ed un basso breakeven. Il focus costante su questi obiettivi finanziari, assieme ad una strategia commerciale ben bilanciata, dovrebbe consentire a DIS di generare valore nel lungo termine per i propri azionisti'.

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2020

Nel quarto trimestre 2019 i mercati delle navi cisterna impiegate nel trasporto dei raffinati hanno registrato risultati positivi, sulla scia delle sanzioni nei confronti di alcune entità appartenenti al Gruppo COSCO (il più grande proprietario di navi cisterna del mondo), delle problematiche legate alla situazione



in Venezuela, di un attacco a navi cisterna in Medio Oriente, un tifone in Giappone e l'installazione di depuratori – tutti fattori che hanno contribuito alla notevole impennata dei ricavi per le navi che trasportano greggio. Ciò ha comportato la migrazione di alcune delle più grandi navi cisterna per trasporto di raffinati verso i mercati del greggio e dei prodotti raffinati sporchi (DPP): secondo le relazioni di vari intermediari circa il 16% delle LR2 ed il 6% delle LR1 hanno effettuato la transizione a tali mercati nel terzo trimestre 2019, riducendo l'offerta effettiva di navi sui mercati per il trasporto di raffinati puliti. La contrazione del numero di navi disponibili per il trasporto di raffinati puliti, ha fornito un solido sostegno ai noli per le nostre navi nel primo trimestre 2020. Nel mese di gennaio si sono registrati ricavi accettabili, prima di un calo delle tariffe nella prima metà di febbraio, derivante dalle misure restrittive a causa del Covid-19 imposte in Cina, che hanno comportato una netta contrazione della produzione delle raffinerie ed il posticipo degli interventi di manutenzione programmata per alcuni cantieri.

L'interruzione delle trattative dell'OPEC+ all'inizio di marzo e la breve guerra commerciale che ne è derivata, insieme all'allentamento delle misure di confinamento in Cina, hanno contribuito ad un incremento dei noli delle cisterne, in particolare in Asia ed in Medio Oriente. I prezzi più bassi del petrolio non solo hanno ridotto i costi che dobbiamo sostenere per il carburante delle nostre navi, favorendo l'incremento dei ricavi base *time charter*, ma hanno anche aperto nuovi arbitraggi, con la nafta che è diventata competitiva con il GPL quale materia prima per il settore petrolchimico, con conseguente trasporto su tratte estremamente lunghe, dal Medio Oriente o dall'Europa verso il Giappone. Il mercato è stato inoltre inondato di greggio, contribuendo ad un'impennata dei ricavi per le navi cisterne che lo trasportano, grazie ai maggiori volumi trasportati, e alla domanda per stoccaggio su navi all'esaurirsi della disponibilità di stoccaggio a terra. Trainati dalla solidità dei mercati per il trasporto di greggio, nel primo trimestre 2020 un altro 10% delle navi LR2 ed il 6% delle navi LR1 hanno migrato verso il trasporto di greggio e DPP, riducendo ulteriormente la disponibilità di navi che trasportano raffinati.

All'inizio di marzo, proprio mentre l'attività economica cinese stava iniziando a riprendersi, l'emisfero occidentale ha iniziato ad imporre severe restrizioni alla libertà di movimento delle persone, causando un ulteriore, considerevole calo della domanda di raffinati. Le tariffe per noli *spot* nell'Atlantico hanno inizialmente risentito dei minori volumi di raffinazione, ma quando lo stoccaggio a terra ha raggiunto il limite ed il *contango* è salito, l'aumento dello stoccaggio su navi di raffinati e l'aumento della congestione nei porti, hanno comportato una tale riduzione dell'offerta effettiva di trasporto, che le tariffe di nolo hanno iniziato ad aumentare rapidamente su quasi tutte le rotte, raggiungendo livelli storicamente alti a fine aprile 2020.

La tariffa *time charter* a un anno, che costituisce sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, si è rafforzata gradualmente nel corso del 2019, chiudendo il quarto trimestre intorno a US\$ 16.500 al giorno e US\$ 18.500 al giorno rispettivamente per le navi MR convenzionali e quelli di tipo *Eco*. Nei primi due mesi del 2020 le tariffe del periodo sono leggermente diminuite, per poi impennarsi a cavallo tra la fine del primo trimestre e l'inizio del secondo. La tariffa per periodi di un anno per navi MR2 convenzionali e di tipo *Eco* sono stimate rispettivamente a circa US\$20.000 e US\$21.000 al giorno.

Nel primo trimestre 2020 DIS ha registrato il secondo trimestre consecutivo in utile con **un risultato netto di US\$ 1,5 milioni** rispetto a una perdita netta di US\$ (5,5) milioni registrata nello stesso trimestre del 2019. Escludendo gli utili da vendita navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo trimestre 2020 e dal primo trimestre 2019, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti derivanti dall'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 6,3 milioni nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ (4,4) milioni registrati nello stesso periodo del 2019. Di conseguenza, **se si escludono tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo trimestre 2020 avrebbe superato di US\$ 10,7 milioni quello per lo stesso periodo dello scorso esercizio.**



DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 33,0 milioni nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ 22,4 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente, pari a un aumento del 47,1% su base annua. L'incremento significativo rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alle migliori condizioni di mercato. Ciò si riflette anche nei **cassa operativi generata, pari a US\$ 25,7 milioni generati nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ 16,8 milioni nello stesso trimestre del 2019.**

Infatti, **'DIS ha raggiunto una tariffa spot giornaliera di US\$ 17.354 nel primo trimestre 2020**, con un aumento del 27,8% (pari a US\$ 3.771/giorno) rispetto agli US\$ 13.583 conseguiti nello stesso trimestre del 2019. Inoltre, il risultato *spot* del primo trimestre 2020 ha subito gli effetti di una rettifica negativa di circa US\$ 0,9 milioni sui viaggi dell'esercizio precedente, che corrisponde a circa US\$ 600/giorno sulla media giornaliera di DIS per le sue navi *spot*.

Nel contempo, il 64,6% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2020 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.864, (primo trimestre 2019: copertura del 46,4% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.604). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. **La tariffa giornaliera media complessiva di DIS (che include contratti *spot* e contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 16.391 nel primo trimestre del 2020**, rispetto a US\$ 14.057 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base *time charter*** nel primo trimestre 2020 sono stati di US\$ 71,4 milioni (US\$ 63,9 milioni nel primo trimestre 2019). L'importo totale per il primo trimestre 2020 include US\$ 3,9 milioni di "ricavi base *time charter*" (primo trimestre 2019: US\$ 3,8 milioni) generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo quasi uguale esposto nei "Costi per noleggi passivi". Il miglioramento rispetto all'esercizio precedente rispecchia la maggiore solidità dei mercati dei noli nei primi tre mesi del 2020.

In dettaglio, DIS ha registrato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 17.354 nel primo trimestre 2020¹** rispetto a **US\$ 13.583 nello stesso trimestre del 2019²**. Il risultato *spot* di DIS per il primo trimestre 2020 rappresenta un miglioramento del 27,8% (pari a US\$ 3.771 al giorno) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. Inoltre, il risultato *spot* del primo trimestre 2020 ha subito gli effetti di una rettifica negativa di circa US\$ 0,9 milioni sui viaggi dell'esercizio precedente, che corrisponde a circa US\$ 600/giorno sulla media giornaliera di DIS.

In linea con la strategia di DIS, nel primo trimestre 2020 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta elevata, corrispondendo al **64,6%** dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2019: 46,4%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.864** (primo trimestre 2019: US\$ 14.604). Tali contratti non solo garantiscono ricavi e sostengono la generazione di flussi di cassa operativi in momenti di mercato debole, ma ci consentono di consolidare ulteriormente i rapporti di lunga data con alcune delle principali compagnie petrolifere.

¹ I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 non includono US\$ 3,9 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è quasi compensata integralmente da un importo uguale per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

² I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2019 non includono US\$ 3,8 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è quasi compensata da un importo uguale per noleggi passivi.



I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)³ sono stati di US\$ 16.391 nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ 14.057 nel primo trimestre 2019.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2018					2020
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.
Spot	13.583	13.074	11.616	17.242	13.683	17.354
Fissa	14.604	14.398	14.819	15.130	14.760	15.864
Media	14.057	13.710	13.264	15.965	14.239	16.391

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di US\$ 33,0 milioni nel primo trimestre 2020, ossia del 47,1% superiore allo stesso trimestre dell'anno precedente (US\$ 22,4 milioni nel primo trimestre 2019). Questo considerevole incremento rispetto al primo trimestre dell'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla maggiore solidità dei mercati dei noli nei primi tre mesi del 2020.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (11,8) milioni nel primo trimestre 2020 (US\$ (8,8) milioni nel primo trimestre 2019). L'importo per il primo trimestre 2020 include US\$ (1,6) milioni di svalutazione su quattro navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e a una nave di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che sono state classificate come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 31 marzo 2020, imputando la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione ed il loro valore contabile, a conto economico.

L'**ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo derivante da leasing** è stato di US\$ (7,3) milioni nel primo trimestre 2020 (US\$ (8,5) milioni nel primo trimestre 2019).

Il **risultato operativo (EBIT)** è stato **positivo e pari a US\$ 13,9 milioni nel primo trimestre 2020** rispetto a US\$ 5,2 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (12,3) milioni nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ (12,0) milioni del primo trimestre 2019. L'importo del primo trimestre 2020 comprende US\$ (10,0) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su *leasing* finanziari, nonché US\$ (2,3) milioni di perdite non realizzate in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS.

Lo **storno di svalutazioni di un prestito a una partecipata secondo il metodo del patrimonio netto** è stata pari a "zero" nel primo trimestre 2020 (positivo per US\$ 0,9 milioni nel primo trimestre 2019); la voce concerne lo storno parziale nel 2019 della svalutazione finanziamento soci concesso da d'Amico Tankers d.a.c. a DM Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Mitsubishi, in cui d'Amico Tankers detiene una partecipazione del 51%).

Il **risultato netto** di DIS per il **primo trimestre 2020** è stato di **US\$ 1,5 milioni** rispetto ad una perdita netta di US\$ (5,5) milioni nel primo trimestre 2019. Escludendo i risultati da cessione navi e le voci finanziarie

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

non ricorrenti dal primo trimestre 2020 (US\$ (2,8) milioni⁴) e dal primo trimestre 2019 (US\$ (1,0) milioni⁵), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (1,6) milioni nel primo trimestre 2020) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primo trimestre 2020: US\$ (0,4) milioni e primo trimestre 2019: US\$ (0,1) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 6,3 milioni nel primo trimestre 2020 rispetto a US\$ (4,4) milioni registrati nello stesso trimestre dell'esercizio precedente. Di conseguenza, **se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo trimestre 2020 avrebbe superato di US\$ 10,7 milioni il valore per lo stesso trimestre del 2019.** Il primo trimestre 2020 rappresenta inoltre il secondo trimestre consecutivo in utile per DIS.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Nel primo trimestre 2020 i **flussi di cassa netti di DIS sono stati negativi e pari a US\$ (5,5) milioni** rispetto a US\$ (2,7) milioni nel primo trimestre 2019.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e **pari a US\$ 25,7 milioni nel primo trimestre 2020, rispetto a US\$ 16,8 milioni nel primo trimestre 2019.** Tale miglioramento considerevole è attribuibile al rafforzamento dei mercati dei noli nel primo trimestre 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2020** ammontava a **US\$ 666,7 milioni** rispetto a US\$ 682,8 milioni al 31 dicembre 2019. I saldi includono anche la passività derivante dall'applicazione dell'IFRS 16, pari a US\$ 115,9 milioni alla fine di marzo 2020 rispetto a US\$ 122,8 milioni alla fine del 2019. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) e il valore di mercato della flotta era pari al 63,3% al 31 marzo 2020 rispetto, al 64,0% alla fine del 2019 e al 72,9% alla fine del 2018.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

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

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

⁴ US\$ (2,0) milioni di perdita su vendite, US\$ (1,3) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,2 milioni derivanti da movimenti valutari legati al finanziamento a DM Shipping, US\$ 0,9 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.

⁵ US\$ 0,2 milioni di ricavi di vendita, US\$ 4,2 milioni di utile realizzato e non realizzato su contratti *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,5 milioni derivanti da movimenti valutari legati al finanziamento a DM Shipping.



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

Impatto del COVID-19: per il settore delle navi cisterna il COVID-19 potrebbe avere ripercussioni dirette rilevanti sul mercato dei noli, la cui entità dipenderà da quanto tempo servirà per contenere il virus e affinché l'attività economica mondiale ritorni alla normalità. Alla luce dell'impatto del Covid-19, nella sua relazione dell'aprile 2020 l'AIE ha ridotto significativamente la sua stima dei volumi raffinati per quest'anno, prevedendo un calo di 7,6 milioni di barili al giorno (a gennaio 2020 era prevista una crescita di 1,3 milioni di barili al giorno). Per ora l'impatto sul settore delle navi cisterna è stato limitato, con i valori dei noli che sono saliti nei mesi di marzo ed aprile dopo aver raggiunto un minimo per il 2020 intorno a metà febbraio. Di fatto le nostre navi cisterna stanno traendo vantaggio sia dalla significativa riduzione del costo del carburante, sia dai nuovi arbitraggi, che hanno spesso coinvolto tratte di navigazione più lunghe, come le esportazioni di nafta dall'Europa e dal Medio Oriente all'Asia e le esportazioni di carburanti per aviazione dalla Cina al Golfo del Messico. Le nostre navi stanno inoltre beneficiando di un aumento della domanda di stoccaggio galleggiante sia di greggio che di raffinati, e di un incremento della congestione nei porti. Ciononostante, il considerevole calo della domanda di raffinati derivante dallo scoppio del Covid-19, ed il conseguente accumulo di scorte, sta creando scompensi che potrebbero causare un calo della domanda per le nostre navi in futuro. Inoltre, la recente decisione dell'OPEC+ di tagliare la produzione di petrolio di circa 10 milioni di barili al giorno potrebbe avere ripercussioni negative sulla domanda per le nostre navi, forse già dal terzo trimestre di quest'anno. Benché tali tagli potrebbero avere un impatto negativo sulle tariffe a breve termine, dovrebbero ridurre gli squilibri e contribuire a un mercato più sano nel 2021.

Le controllate di d'Amico International Shipping S.A. stanno inoltre affrontando complicazioni operative legate al COVID-19, come per esempio restrizioni al caricamento e scaricamento delle proprie navi, ed una quarantena di 14 giorni per le navi e gli equipaggi in certi porti, portando ad alcune inefficienze; ciononostante stiamo collaborando con i nostri partner, i clienti e le autorità locali per trovare soluzioni che riducano al minimo l'impatto sulla nostra impresa. Altri paesi potrebbero imporre misure di quarantena per le navi e gli equipaggi; qualora un numero sufficiente di paesi lo facesse, soprattutto per gli scambi commerciali a breve raggio, potrebbe derivarne una riduzione della flotta effettivamente disponibile, dando sostegno a breve termine al mercato dei noli.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

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

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

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



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

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

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

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

	Al 31 marzo 2020				Al 7 maggio 2020			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	11,5	7,0	23,5	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
Noleggio TC a lungo termine	0,0	8,0	0,0	8,0	0,0	8,0	0,0	8,0
Noleggio TC a breve termine	0,0	5,0	0,0	5,0	0,0	5,0	0,0	5,0
Totale	6,0	32,5	7,0	45,5	6,0	32,5	7,0	45,5

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nella relazione di aprile 2020, il Fondo monetario internazionale (FMI) stima che a causa degli effetti negativi delle misure volte a contenere la diffusione del COVID-19, l'economia globale subirà una netta contrazione, del 3 per cento nel 2020, di gran lunga peggiore rispetto a quella che fece seguito alla crisi finanziaria del 2008-2009. Ipotizzando che la pandemia si affievolisca nella seconda metà del 2020 e le iniziative di isolamento possano essere gradualmente revocate, le proiezioni di crescita dell'economia globale si attestano al 5,8 per cento nel 2021, quando l'attività economica tornerà alla normalità.

Secondo le previsioni dell'AIE, nel 2020 la domanda petrolifera globale dovrebbe registrare un decremento record di 9,3 milioni di barili al giorno su base annua. L'impatto delle misure di contenimento adottate in 187 paesi e territori ha frenato drasticamente la mobilità. Secondo le stime, la domanda di aprile dovrebbe essere di 29 milioni di barili al giorno inferiore ad un anno fa, tornando ai livelli osservati nel 1995. Per il secondo trimestre del 2020 la domanda dovrebbe essere di 23,1 milioni di barili al giorno inferiore rispetto ai livelli dell'anno scorso. Si prevede che la ripresa nel secondo semestre 2020 sia graduale; a dicembre la domanda sarà ancora inferiore di 2,7 milioni di barili al giorno su base annua.

Sempre secondo l'AIE, l'offerta petrolifera globale è destinata a registrare un calo record di 12 milioni di barili al giorno a maggio, dopo che l'OPEC+ ha siglato un accordo storico per tagliare la produzione di 9,7 milioni di barili al giorno rispetto ai precedenti livelli di riferimento. Sono destinate ad aggiungersi ulteriori



riduzioni alla produzione da parte di altri paesi, tra cui le principali dovrebbero avvenire negli Stati Uniti e nel Canada. La riduzione della produzione non OPEC potrebbe raggiungere 5,2 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre 2020.

Anche i volumi raffinati hanno subito un netto calo, con la chiusura della capacità di raffinazione di alcune raffinerie, come NNPC in Nigeria, da aprile. A fine aprile 2020 il tasso di utilizzo delle raffinerie negli Stati Uniti era sceso a circa il 65%, dal 93% di inizio anno.

Lo stoccaggio a terra si è quasi esaurito ed i prezzi a termine del greggio e dei raffinati sono in netto *contango*, favorendo l'interesse dei noleggiatori per lo stoccaggio galleggiante. Secondo Kpler, a metà aprile 2020 quasi sei milioni di tonnellate di prodotti raffinati erano stoccati in navi cisterna. Nella definizione di stoccaggio sono incluse le navi cariche in attesa di essere scaricate per più di sette giorni. Lo stoccaggio galleggiante e la congestione nei porti attribuibile alla scarsa disponibilità sulle cisterne a terra, riducono sensibilmente l'offerta effettiva di tonnellaggio e si prevede che possano contribuire a tariffe di nolo estremamente alte nel breve periodo.

Quando la domanda per petrolio si riprenderà e la curva dei prezzi a termine per il crudo si appiattirà, fino a tornare in *backwardation*, lo stoccaggio galleggiante dovrebbe iniziare a diminuire, aumentando l'offerta effettiva della flotta ed esercitando una pressione al ribasso sui noli.

Clarksons ha recentemente ridotto la propria previsione per la crescita della domanda di navi cisterna al 2,2% e per la crescita nominale della flotta all'1,1% dal rispettivamente 5,0% e 2,4%. Clarksons ritiene che le prospettive per il mercato delle cisterne siano soggette ad una notevole incertezza, ma che esista la chiara possibilità che gli ampi tagli della produzione delle raffinerie, insieme al netto calo della domanda per prodotti petroliferi, finiscano per ripercuotersi negativamente sul commercio via mare di raffinati.

ALTRE DELIBERE

Gli amministratori indipendenti Massimo Castrogiovanni, John J. Danilovich e Stas A. Jozwiak sono stati confermati membri sia del Comitato Controllo e Rischi che del Comitato Nomine e Remunerazioni. Massimo Castrogiovanni in qualità di Presidente del Comitato Controllo e Rischi e Stas A. Jozwiak in qualità di Presidente del Comitato Nomine e Remunerazioni.

Infine, il Consiglio di Amministrazione della Società ha confermato per un ulteriore triennio la composizione dell'Organismo di Vigilanza costituito ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001.

Per maggiori informazioni si può consultare il sito web della Società nella sezione Corporate Governance (www.damicointernationalshipping.com).



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Il resoconto intermedio di gestione della società al 31 marzo 2020, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data odierna, è disponibile al pubblico, nella sua versione integrale, presso la sede legale della Società e nella sezione Investor Relations del sito internet di DIS (www.damicointernationalshipping.com).

Esso è stato altresì depositato presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), nonché archiviato presso Borsa Italiana S.p.A. (www.borsaitaliana.it), tramite il sistema e-market STORAGE, e la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. (www.bourse.lu) nella sua qualità di meccanismo di stoccaggio autorizzato prescelto dalla DIS (OAM).

Da oggi anche questo comunicato stampa è disponibile nella sezione Investor Relations del sito web della Società, inviato alla CSSF, trasmesso utilizzando il circuito e-market SDIR e archiviato presso Borsa Italiana S.p.A. tramite il sistema e-market STORAGE e presso Borsa di Lussemburgo nella sua qualità di OAM

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 14.00 CET (8.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. È possibile collegarsi componendo i seguenti numeri telefonici: dall'Italia + 39 02 8058811, dal Regno Unito + 44 808 23 89 561, dagli USA + 1 866 63 203 28. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A. è una controllata di d'Amico Società di Navigazione S.p.A, leader mondiale nel trasporto marittimo. Essa opera nel settore delle navi cisterna, imbarcazioni per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici ed oli vegetali. d'Amico International Shipping S.A. controlla, in proprietà diretta o in noleggio, una flotta moderna e tecnologicamente avanzata, composta da imbarcazioni a doppio scafo con capacità di trasporto comprese fra le 35.000 e le 75.000 dwt. La Società vanta una lunga e storica tradizione imprenditoriale familiare, ed è presente in tutto il mondo con uffici nei più importanti centri mercantili marittimi (Londra, Dublino, Monte Carlo, Stamford e Singapore). La Società è quotata alla Borsa di Milano (ticker symbol 'DIS.MI').

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

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

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

E-Mail: damicotankers@capitallink.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

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

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com



CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2020	1° trim. 2019
Ricavi	94.355	91.031
Costi diretti di viaggio	(22.941)	(27.173)
Ricavi base <i>time charter</i>*	71.414	63.858
Costi per noleggi passivi	(6.955)	(10.220)
Altri costi operativi diretti	(27.650)	(27.691)
Costi generali e amministrativi	(3.272)	(3.422)
Utile dalla vendita di navi	(553)	(107)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	32.984	22.418
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(11.841)	(8.758)
Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	(7.250)	(8.480)
Risultato operativo lordo / EBIT*	13.893	5.180
Proventi finanziari netti	41	458
(Oneri) finanziari netti	(12.321)	(11.979)
Quota di utile delle collegate	-	(18)
Storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto	-	945
Utile / (perdita) ante imposte	1.613	(5.414)
Imposte sul reddito	(96)	(100)
Utile / (perdita) netto	1.517	(5.514)
Utile / (perdita) base per azione ⁽¹⁾	US\$ 0,001	US\$ (0,009)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2020	1° trim. 2019
Utile / (perdita) del periodo	1.517	(5.514)
<i>Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedge</i>)	(4.151)	(1.315)
Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(84)	(10)
Utile/(Perdita) complessivo del periodo	(2.718)	(6.839)
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		

¹ L'utile / (perdita) base per azione è stato calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.230.890.447 nel primo trimestre del 2020 e 645.997.998 nel primo trimestre del 2019. Nel primo trimestre del 2020 e nel primo trimestre del 2019 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.



SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2020	AI 31 dicembre 2019
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali	830.464	838.863
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	111.956	119.449
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.382	4.382
Altre attività finanziarie non correnti	13.558	17.348
Totale attività non correnti	960.360	980.042
Rimanenze	10.446	10.080
Crediti a breve e altre attività correnti	41.443	41.433
Altre attività finanziarie correnti	9.375	7.265
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	32.406	33.598
Attività correnti	93.670	92.376
Attività disponibili per la vendita	57.954	59.631
Totale attività correnti	151.624	152.007
TOTALE ATTIVITÀ	1.111.984	1.132.049
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.052	62.052
Perdite portate a nuovo	(58.284)	(59.801)
Sovrapprezzo azioni	368.846	368.846
Altre riserve	(23.205)	(18.632)
Patrimonio netto totale	349.409	352.465
Banche e altri finanziatori	258.959	270.169
Passività non correnti da <i>leasing</i>	302.320	313.418
Altre passività finanziarie non correnti	11.980	7.282
Totale passività non correnti	573.259	590.869
Banche e altri finanziatori	80.635	72.692
Passività correnti per <i>leasing</i>	38.931	37.736
Prestito a breve termine degli azionisti	-	5.000
Debiti a breve e altre passività correnti	40.261	38.222
Altre passività finanziarie correnti	12.733	12.473
Debiti per imposte correnti	256	342
Passività correnti	172.816	166.465
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	16.500	22.250
Totale passività correnti	189.316	188.715
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.111.984	1.132.049



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2020	1° trim. 2019
Utile / (perdita) del periodo	1.517	(5.514)
Ammortamenti	10.259	8.758
Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	7.250	8.480
Svalutazione	1.582	-
Imposte correnti e differite	96	100
Costo netto dei <i>leasing</i> finanziari	5.137	4.168
Altri oneri (proventi) finanziari netti	7.143	7.010
Risultato della differenza di cambio non realizzata	-	343
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	-	18
Perdite (ricavi) da vendita di immobilizzazioni	553	(107)
Perdite di valore e svalutazioni (" <i>impairment</i> ") di attività finanziarie verso parte correlata	-	(945)
Riclassificazioni di noleggi di navi	(180)	1.008
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	33.357	23.319
Variazioni delle rimanenze	(366)	1.453
Variazioni dei crediti a breve	(10)	4.268
Variazioni dei debiti a breve	1.642	(3.316)
Imposte pagate	(182)	(53)
Pagamento della quota di interessi della passività per <i>leasing</i>	(5.135)	(4.884)
Interessi netti (pagati)	(3.628)	(4.168)
Variazioni di altre passività finanziarie	-	214
Variazioni della riserva dei diritti d'opzione	-	(18)
Flussi di cassa netti da attività operative	25.678	16.815
Acquisto di immobilizzazioni*	(1.765)	(30.520)
Interessi attivi dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	(150)
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	473	-
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(1.292)	(30.670)
Altre variazioni del patrimonio netto	(422)	(261)
Finanziamenti degli azionisti	(5.000)	1.620
Variazioni di altri crediti finanziari/ parte correlata	610	(1.300)
Variazioni nette di altri debiti finanziari/ parte correlata	(1.746)	97
Rimborso finanziamenti bancari	(13.677)	(17.421)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i> *	-	37.371
Rimborso della quota capitale di <i>leasing</i> finanziari	(9.654)	(8.967)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(29.889)	11.139
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(5.503)	(2.716)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	17.517	15.120
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	12.014	12.404
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	32.406	29.062
Scoperti di conto a fine periodo	(20.392)	(16.659)



Il Manager responsabile per la redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, nella sua qualità di Direttore Amministrazione e Finanza della d'Amico International Shipping SA (la "Società"), dichiara che le informazioni contabili pubblicate nel presente documento corrispondono ai risultati riportati nei libri contabili e in qualsiasi altra documentazione o registrazione contabile della Società.

Carlos Balestra di Mottola
Direttore Amministrazione e Finanza

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 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 a elevata intensità di capitale).



Indebitamento netto

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

Impatto dell'IFRS 16

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

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