

PRESS RELEASE

COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo trimestre del 2022:

'IL MERCATO DELLE PRODUCT TANKER HA INIZIATO LA SUA RIPRESA A PARTIRE DALLA FINE DEL Q1 2022, CON CONSEGUENTE FORTE MIGLIORAMENTO DEL RISULTATO RISPETTO ALLO STESSO TRIMESTRE DELLO SCORSO ANNO:

***RISULTATO NETTO DI US\$ (6,5)M E RISULTATO NETTO RETTIFICATO DI US\$ (4,2)M;
EBITDA DI US\$ 17,8M E FLUSSO DI CASSA OPERATIVO POSITIVO DI US\$ 10,2M;
SOLIDA STRUTTURA FINANZIARIA, CON UNA POSIZIONE DI LIQUIDITA' PARI A US\$ 45,4M E UN
RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA DEL
58,5% ALLA FINE DEL Q1 2022'***

RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2022

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 42,8 milioni (US\$ 42,8 milioni nel Q1'21)
- Ricavi netti totali di US\$ 44,0 milioni (US\$ 42,8 milioni nel Q1'21)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 17,8 milioni (41,5% sul TCE) (US\$ 14,2 milioni nel Q1'21)
- Risultato netto di US\$ (6,5) milioni (US\$ (9,8) milioni nel Q1'21)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (4,2) milioni (US\$ (9,3) milioni nel Q1'21)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 10,2 milioni (US\$ 6,6 milioni nel Q1'21)
- Debito netto di US\$ 495,7 milioni (US\$ 420,1 milioni escluso IFRS16) al 31 marzo 2022 (US\$ 520,3 milioni e US\$ 439,8 milioni escluso IFRS 16, al 31 dicembre 2021)

Lussemburgo – 5 maggio, 2022 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: "DIS") ("la Società", "d'Amico International Shipping" 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 consolidato relativo al primo trimestre 2022.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

'Nel primo trimestre del 2022, DIS ha registrato una Perdita netta pari a US\$ (6,5) milioni ed una Perdita netta rettificata pari a US\$ (4,2) milioni, rispetto ad una Perdita netta pari a US\$ (9,8) milioni ed una Perdita netta rettificata pari a US\$ (9,3) milioni registrata nello stesso trimestre dello scorso anno. Questa differenza positiva è dovuta al miglioramento del mercato delle product tanker. Infatti, nel Q1 2022 DIS ha realizzato una media spot giornaliera di US\$ 12.857 vs. US\$ 9.923 nel Q1 2021, pari ad un incremento del 29,6% anno su anno. DIS ha inoltre coperto tramite contratti a tariffa fissa il 44,5% del totale dei giorni nave del trimestre, ad una media giornaliera di US\$ 14.968. Siamo stati pertanto in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 13.796 rispetto a US\$ 12.853 ottenuti nello stesso trimestre del 2021.

Il mercato è stato piuttosto debole all'inizio del 2022 e soprattutto a febbraio, a causa principalmente di una momentanea risalita dei casi di Covid in Europa e negli USA, con le conseguenti restrizioni alla mobilità. I noli marittimi hanno cominciato però a riprendersi verso la fine del trimestre, in concomitanza



con la graduale 'riapertura' delle economie maggiormente sviluppate. Ci aspettiamo che il livello elevato di immunità, rispetto al Covid, raggiunto nella maggior parte dei paesi più sviluppati, porterà ad un forte incremento della domanda di trasporto aereo nella parte rimanente dell'anno, trainati sia dai viaggi d'affari che da quelli turistici.

A partire dalla fine del trimestre, lo scoppio della guerra in Ucraina ha avuto un impatto molto significativo sul mercato delle navi cisterna. Secondo l'AIE, a dicembre 2021 l'export della Russia comprendeva circa 5,0 milioni di b/g di greggio e condensato e circa 2,9 milioni di b/g di prodotti raffinati (di cui il diesel rappresentava circa 0,6 milioni di b/g). All'incirca il 50% dell'export di prodotti da parte della Russia era destinato a paesi Europei. L'AIE stima che a partire da maggio, quasi 3 milioni di b/g di produzione russa potrebbero cessare a causa delle sanzioni internazionali e dell'impatto sempre maggiore dell'embargo da parte dei suoi principali clienti.

Nel frattempo, tra marzo e dicembre 2022, la produzione di petrolio del resto del mondo, esclusa la Russia, dovrebbe aumentare di 3,9 milioni di b/g. Per l'intero anno, si stima che la produzione di petrolio, esclusa la Russia, aumenti di 5,5 milioni di b/g, con un apporto da parte dell'OPEC+ di circa 3,5 milioni di b/g (soprattutto da parte di Arabia Saudita, Iraq, Kuwait e Emirati Arabi) e da parte dei paesi non-OPEC+ di circa 2,0 milioni di b/g (principalmente da parte degli Stati Uniti ma con importanti incrementi anche da Brasile, Canada e Guyana).

Questa crisi sta generando un forte aumento della domanda, misurata in tonnellate-miglia, per il trasporto via mare di prodotti raffinati, dal momento che le importazioni europee dalla Russia (tipicamente olio combustibile e diesel) sono parzialmente sostituite con approvvigionamenti da paesi e aree geografiche più distanti (USA e Medio Oriente). Questa situazione ha generato un forte incremento dei noli marittimi e avrà un impatto molto positivo su DIS a partire già dal secondo trimestre di quest'anno.

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

La situazione che ho appena descritto rafforza ulteriormente i fondamentali di lungo termine della nostra industria, che sono estremamente positivi sia dal lato della domanda che dell'offerta. L'importante processo di dislocazione della capacità di raffinazione mondiale lontano da alcuni dei centri chiave di consumo (Europa, USA, Australia) verso principalmente l'Estremo e il Medio Oriente, contribuirà ad una forte crescita della domanda, misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker. Si stima inoltre che nei prossimi anni la crescita dell'offerta di tonnellaggio rimanga su livelli piuttosto contenuti. Le regolamentazioni richieste dall'IMO (Energy Efficiency Existing Ship Index-EEXI and Annual operational carbon intensity indicator-CII) e dall'Unione Europea (Emissions Trading Scheme-ETS and Fuel EU Maritime) porteranno ad un'ulteriore accelerazione dell'attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e costringeranno parte della flotta mondiale a rallentare la velocità di navigazione (slow-steam) al fine di ridurre le proprie emissioni. Nel frattempo, anche l'attività di costruzione di nuove navi dovrebbe essere molto ridotta nei prossimi anni, a causa di una carenza di capitali, di significative incertezze legate agli sviluppi tecnologici necessari per il rispetto delle sempre più ambiziose regolamentazioni ambientali, di prezzi di costruzione elevati e di una scarsa disponibilità dei cantieri per consegne nei prossimi due anni.

Nel secondo trimestre dell'anno, DIS ha finalmente portato a termine il suo programma pluriennale di rinnovamento della flotta, che ha visto la nostra Azienda ordinare 22 navi di nuova costruzione e vendere tutte le unità più vecchie. Nel Q1 2022, DIS ha finalizzato la vendita della M/T High Valor, una nave MR costruita nel 2005, generando un effetto di cassa positivo di circa US\$ 7,8 milioni. Nel Q2 2022, abbiamo



annunciato la vendita della M/T High Priority, un'altra nave MR costruita nel 2025, operazione che dovrebbe generare circa US\$ 7,0 milioni di cassa netta nel mese di maggio. Queste erano le ultime due navi vecchie della nostra flotta e la loro cessione è perfettamente coerente con l'obiettivo strategico di DIS di possedere e operare una flotta estremamente moderna ed 'eco'. Alla fine del Q1 2022, l'età media della flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS era pari ad appena 7,0 anni (6,6 anni esclusa la M/T High Priority), rispetto alla media dell'industria delle product tanker pari a 12,1 anni. Grazie ad una flotta così giovane ed efficiente da un punto di vista dei consumi, DIS ridurrà ulteriormente il suo impatto ambientale, obiettivo essenziale della nostra strategia aziendale, e allo stesso tempo migliorerà la propria competitività commerciale e profittabilità, considerati soprattutto gli alti costi per carburante ai quali oggi dobbiamo far fronte e alle regolamentazioni ambientali che entreranno in vigore a partire dal 2023.

In aggiunta ad una flotta moderna e di grande qualità, abbiamo una strategia commerciale molto flessibile, basata su un efficiente mix di esposizione al mercato spot e di copertura con contratti a tariffa fissa, che adattiamo in modo opportunistico in base alla nostra visione di mercato. La copertura con contratti a tariffa fissa di DIS è prevista scendere rapidamente nella parte rimanente dell'anno e ancora di più l'anno prossimo, con una percentuale di copertura pari a solo il 25% del totale dei giorni nave nella seconda metà del 2022 e a circa il 6% nel 2023. Questo consentirà alla nostra Azienda di beneficiare a pieno dell'attuale forte contesto di mercato.

Come sempre, desidero ringraziare gli Azionisti di DIS per il loro sostegno e sono fiducioso che, già a partire dai prossimi mesi, saremo in grado di cominciare a ricompensare la fiducia che ci hanno accordato.'

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

'Nel Q1 2022, DIS ha ottenuto un Risultato netto di US\$ (6,5) milioni rispetto ad una Perdita netta di US\$ (9,8) milioni nello stesso trimestre del 2021. Inoltre, i risultati del Q1 2022 di DIS sono stati negativamente impattati da US\$ (2,3) milioni di effetti non ricorrenti, dovuti principalmente alla svalutazione registrata sulla M/T High Priority, una nave MR di proprietà di d'Amico Tankers, la cui vendita è stata recentemente annunciata e che è stata conseguentemente classificata come 'attività disponibile per la vendita' alla fine del trimestre. Esclusi tutti gli effetti non ricorrenti, il Risultato netto di DIS sarebbe stato pari a US\$ (4,2) milioni nel Q1 2022 rispetto a US\$ (9,3) milioni nel Q1 2021. Questo netto miglioramento è dovuto al rafforzamento del mercato delle product tanker rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Nel Q1 2022, DIS ha ottenuto una media spot giornaliera di US\$ 12.857, rispetto a US\$ 9.923 nel Q1 2021. Nel periodo abbiamo inoltre beneficiato di una copertura da contratti a tariffa fissa del 44,5%, ad una media giornaliera di US\$ 14.968. La nostra media giornaliera complessiva (che include sia contratti spot che time-charter) è stata dunque pari a US\$ 13.796 nei primi tre mesi del 2022, rispetto a US\$ 12.853 nello stesso trimestre del 2021.

Nel Q1 2022, L'EBITDA di DIS è stato pari a US\$ 17,8 milioni, il 25,3% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Questo ha portato nel Q1 2022 ad una buona generazione di cassa operativa, pari a US\$ 10,2 milioni, rispetto a US\$ 6,6 milioni generati nello stesso trimestre dell'anno scorso.

All'inizio di gennaio 2022, abbiamo finalizzato la vendita della M/T High Valor, una nave MR costruita nel 2005, per un importo pari a US\$ 10,3 milioni, generando circa US\$ 7,8 milioni di cassa, al netto delle commissioni e del rimborso del debito bancario in essere. Inoltre, ad aprile 2022 DIS ha annunciato la vendita della M/T High Priority, una nave MR costruita nel 2005, per un importo pari a US\$ 9,2 milioni. Questa vendita dovrebbe generare circa US\$ 7,0 milioni di cassa nel secondo trimestre dell'anno in corso, al netto delle commissioni e del rimborso del debito bancario in essere. Queste transazioni rafforzano ulteriormente la posizione di liquidità di DIS e ne riducono l'indebitamento. Allo stesso tempo, si tratta



delle ultime due navi vecchie rimaste nella nostra flotta e la loro cessione è pienamente in linea con l'obiettivo strategico di DIS di possedere e operare una flotta moderna ed 'eco'. A seguito della vendita della M/T High Priority, la flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS sarà per l'84% composta da navi 'eco' e avrà un'età media di soli 6,6 anni (rispetto ad un'età media nell'industria delle product tanker di 12,1 anni), aumentando la nostra profittabilità e riducendo le nostre emissioni di carbonio.

Oggi DIS può beneficiare della flessibilità strategica ed operativa derivante da una solida struttura patrimoniale. Alla fine di marzo 2022, avevamo disponibilità liquide e mezzi equivalenti pari a US\$ 45,4 milioni ed il rapporto tra la posizione finanziaria netta di DIS (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della nostra flotta era pari al 58,5%, rispetto al 60,4% alla fine del 2021 (65,9% alla fine del 2020, 64,0% alla fine del 2019 e 72,9% alla fine del 2018).

Ci aspettiamo di mantenere una posizione di liquidità molto forte anche in futuro. Infatti, gli unici impegni relativi ad investimenti in conto capitale sono quelli legati alla manutenzione ed ai relativi bacini. Inoltre, alla fine dello scorso anno, abbiamo anche già interamente rifinanziato il debito bancario che scadeva nel 2022. In questo momento stiamo inoltre beneficiando di un mercato dei noli molto forte, che nel corso dei prossimi mesi dovrebbe notevolmente incrementare la nostra generazione di cassa operativa.

Grazie ad una flotta moderna, ad una solida struttura finanziaria e ad una comprovata strategia commerciale, ritengo che DIS sia perfettamente posizionata per beneficiare dell'attuale forte contesto di mercato. Nonostante alcune incertezze relative ad un quadro macroeconomico sfidante e per certi versi inusuale, anche a causa della guerra in Ucraina, grazie ai fondamentali molto forti dell'industria delle product tanker, potremmo assistere nei prossimi mesi all'inizio di una lunga e duratura ripresa del mercato, consentendoci di generare grande valore per i nostri Azionisti.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2022

Il mercato delle navi cisterna è stato particolarmente debole all'inizio del 2022 a causa degli effetti persistenti della pandemia da COVID, con diversi paesi in Europa e negli Stati Uniti che hanno registrato durante l'inverno un incremento dei casi dovuti alle nuove varianti. Le tariffe dei noli, particolarmente depresse nel mese di febbraio, sono tornate a riprendersi a seguito della graduale riapertura delle economie dei paesi sviluppati.

Inoltre, dalla fine di febbraio il mercato delle navi cisterna è stato fortemente impattato dalla guerra in Ucraina. Le sanzioni ufficiali e le decisioni di molte aziende private di interrompere le importazioni dalla Russia, hanno comportato un calo degli scambi di raffinati con il paese, con un conseguente incremento delle distanze medie di navigazione, alla luce della parziale sostituzione delle esportazioni russe, con produzioni provenienti da Medio Oriente, Asia e Stati Uniti. La riluttanza, da parte di alcuni armatori, ad impiegare le proprie navi con carichi o in porti russi, ha inoltre provocato aumenti significativi dei noli a livello regionale, dai porti del Baltico e del Mar Nero.

La Russia è il principale esportatore mondiale di petrolio. Secondo l'AIE, nel dicembre 2021 le esportazioni dalla Russia rappresentavano circa 5,0 milioni di barili al giorno di greggio e condensato e circa 2,9 milioni di barili giornalieri di raffinati. Circa il 50% delle esportazioni di raffinati russi è destinato a paesi europei.

La produzione delle raffinerie ha subito un calo nel primo trimestre 2022, attestandosi su una media di 79,3 milioni di barili al giorno rispetto a 79,9 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre 2021, un livello inferiore di 2,8 milioni di barili al giorno rispetto alla media del 2019.



La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di marzo 2022 era pari a circa US\$ 13.500 al giorno per una MR2 convenzionale, mentre una MR2 di tipo *Eco* era valutata ad un premio di circa US\$ 2.000-2.500 al giorno.

DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (6,5) milioni nel primo trimestre 2022 rispetto alla perdita netta di US\$ (9,8) milioni registrata nello stesso trimestre del 2021. Tale variazione positiva è attribuibile alla ripresa del mercato delle navi cisterna rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. **Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (4,2) milioni nel primo trimestre 2022**, rispetto a US\$ (9,3) milioni registrati nel primo trimestre 2021.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 17,8 milioni nel primo trimestre 2022, rispetto a US\$ 14,2 milioni nel primo trimestre 2021, mentre i suoi flussi di cassa operativi sono stati positivi e pari a US\$ 10,2 milioni, rispetto a US\$ 6,6 milioni generati nello stesso trimestre dell'anno precedente.

DIS ha registrato una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 12.857 nel primo trimestre 2022 (US\$ 9.923 nel primo trimestre 2021), grazie alle migliori condizioni di mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 44,5% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2022 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.968, (primo trimestre 2021: copertura del 49,5% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.842). 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 cicli negativi. **Nel primo trimestre del 2022, la tariffa giornaliera media totale di DIS (che include i contratti *spot* e i contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 13.796** rispetto a US\$ 12.853 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base *time charter*** nel primo trimestre 2022 sono stati pari a US\$ 42,8 milioni, in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente, nonostante il numero inferiore di navi gestite nei primi tre mesi dell'esercizio corrente (primo trimestre 2022: 36,1 navi vs. primo trimestre 2021: 38,8 navi).

In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 12.857 nel primo trimestre 2022** rispetto a US\$ 9.923 raggiunti nel primo trimestre 2021.

Nel primo trimestre 2022, DIS ha mantenuto una buona **percentuale di copertura¹ (ricavi generati da contratti a tariffa fissa)**, pari al **44,5%** dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2021: 49,5%) ad una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.968** (primo trimestre 2021: US\$ 15.842). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno da sempre consentito a DIS di consolidare ulteriormente i suoi storici rapporti con le principali compagnie petrolifere.

¹ La percentuale di copertura (%) e la tariffa media giornaliera includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., che comprende un Opex giornaliero stimato di US\$ 6.700 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)² sono stati pari a US\$ 13.796 nel primo trimestre 2022, rispetto a US\$ 12.853 nel primo trimestre 2021.

| Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA) | 2021 | | | | | 2022 |
|--|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|
| | 1° trim. | 2° trim. | 3° trim. | 4° trim. | Esercizio | 1° trim. |
| Spot | 9.923 | 12.720 | 9.248 | 12.055 | 11.004 | 12.857 |
| Fissa | 15.842 | 15.231 | 15.163 | 14.493 | 15.194 | 14.968 |
| Media | 12.853 | 13.893 | 12.113 | 13.165 | 12.996 | 13.796 |

I ricavi da noleggio a scafo nudo sono stati pari a US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2022 e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo relativo ad una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c., cominciato ad ottobre 2021.

L'utile dalla vendita di navi è stato negativo e pari a US\$ (0,5) milioni nel primo trimestre 2022, in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente. L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi vendute e riprese in *leasing* negli esercizi precedenti.

Il risultato operativo lordo / EBITDA è stato di US\$ 17,8 milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a US\$ 14,2 milioni nel primo trimestre 2021, principalmente grazie alla ripresa registrata dai mercati dei noli nei primi tre mesi dell'anno in corso.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammontava a US\$ (17,5) milioni nel primo trimestre 2022 (US\$ (16,4) milioni nel primo trimestre 2021). L'importo per il primo trimestre 2022 include una svalutazione di US\$ (2,1) milioni su una nave MR (M/T High Priority) di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., la cui vendita è stata annunciata di recente. Conformemente all'IFRS 5, questa nave è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" alla fine del periodo, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione ed il suo valore contabile a conto economico.

Il risultato operativo lordo / EBIT è stato di US\$ 0,3 milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a US\$ (2,3) milioni nel primo trimestre 2021.

I proventi finanziari netti sono stati di US\$ 0,6 milioni nel primo trimestre 2022 (US\$ 0,8 milioni nel primo trimestre 2021). L'importo per il primo trimestre 2022 comprende principalmente US\$ 0,4 milioni di utili non realizzati in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,1 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L'importo del primo trimestre 2021 comprendeva principalmente US\$ 0,4 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,1 milioni di utili non realizzati su strumenti derivati usati per fini di copertura, US\$ 0,3 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli oneri finanziari netti sono stati pari a US\$ (7,2) milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a US\$ (8,2) milioni nel primo trimestre 2021. L'importo del primo trimestre 2022 comprende principalmente US\$ (6,9) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,2) milioni di perdite non realizzate su strumenti derivati su noli e US\$ (0,1) milioni di perdite realizzate su strumenti

² I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., comprensivi di un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.700 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

derivati su cambi usati per fini di copertura. L'importo registrato nello stesso trimestre dell'esercizio precedente comprendeva US\$ (8,1) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,1) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS.

DIS ha registrato una **perdita ante imposte** di US\$ (6,4) milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a una perdita ante imposte di US\$ (9,7) milioni nel primo trimestre 2021.

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ (0,1) milioni nel primo trimestre del 2022, in linea con il primo trimestre del 2021.

DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (6,5) milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a una perdita netta di US\$ (9,8) milioni ottenuta nello stesso periodo del 2021. Escludendo il risultato da vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo trimestre 2022 (US\$ (0,4) milioni) e dal primo trimestre 2021 (US\$ (0,1) milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,1) milioni nel primo trimestre 2022) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primo trimestre 2022: US\$ 0,1 milioni e primo trimestre 2021: US\$ (0,3) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (4,2) milioni nel primo trimestre 2022** rispetto a US\$ (9,3) milioni registrati nello stesso trimestre dell'esercizio precedente.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Nel **primo trimestre 2022 i flussi di cassa netti di DIS sono stati positivi e pari a US\$ 3,7 milioni**, rispetto a US\$ (3,0) milioni nel primo trimestre 2021.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 10,2 milioni nel primo trimestre 2022, contro US\$ 6,6 milioni nel primo trimestre 2021. Tale variazione positiva è attribuibile ai migliori risultati operativi ottenuti nel primo trimestre 2022 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2022** ammontava a **US\$ 495,7 milioni** rispetto a US\$ 520,3 milioni al 31 dicembre 2021. A causa dell'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 75,6 milioni a fine marzo 2022 rispetto a US\$ 80,5 milioni alla fine del 2021. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 58,5% al 31 marzo 2022, rispetto al 60,4% al 31 dicembre 2021 (65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 ed 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 2022 sono stati:

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di gennaio 2022: d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per 12 mesi a partire da gennaio 2022; ed ha rinnovato un altro contratto *time charter* con una solida controparte per una delle sue navi *handysize* per 6 mesi a partire da gennaio 2022.



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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Flotta impiegata a noleggio: nell'aprile 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* di 6 mesi con una solida controparte per una delle sue navi MR, a partire da giugno 2022.

Vendita di navi: nell'aprile 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un accordo per la vendita della M/T High Priority, una nave cisterna MR da 46.847 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da Nakai Zosen, Giappone, per un corrispettivo di US\$ 9,2 milioni.

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

| | Al 31 marzo 2022 | | | | Al 5 maggio 2022 | | | |
|------------------------|------------------|-------------|------------|-------------|------------------|-------------|------------|-------------|
| | LR1 | MR | Handysize | Totale | LR1 | MR | Handysize | Totale |
| Di proprietà | 5,0 | 7,0 | 6,0 | 18,0 | 5,0 | 7,0 | 6,0 | 18,0 |
| Noleggio a scafo nudo* | 1,0 | 7,0 | 0,0 | 8,0 | 1,0 | 7,0 | 0,0 | 8,0 |
| Nolo a lungo termine | 0,0 | 9,0 | 0,0 | 9,0 | 0,0 | 9,0 | 0,0 | 9,0 |
| Nolo a breve termine | 0,0 | 1,0 | 0,0 | 1,0 | 0,0 | 1,0 | 0,0 | 1,0 |
| Totale | 6,0 | 24,0 | 6,0 | 36,0 | 6,0 | 24,0 | 6,0 | 36,0 |

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

Domanda per trasporto di raffinati su navi cisterna

- Il danno economico provocato dalla guerra in Ucraina contribuirà ad un significativo rallentamento della crescita globale nel 2022 ed all'aumento dell'inflazione. I prezzi dei carburanti e dei prodotti alimentari sono aumentati rapidamente, colpendo maggiormente le fasce di popolazione vulnerabili dei paesi a basso reddito. Nella relazione di aprile 2022, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha previsto un rallentamento della crescita globale da un livello stimato del 6,1% nel 2021 al 3,6% nel 2022 e nel 2023, corrispondenti a una riduzione di 0,8 e 0,2 punti percentuali rispettivamente per il 2022 e il 2023, rispetto alla loro previsione di gennaio 2022. Guardando oltre il 2023, la crescita globale dovrebbe subire una contrazione, attestandosi intorno al 3,3% nel medio termine. L'incremento dei prezzi delle materie prime causato dalla guerra e le maggiori pressioni sui prezzi hanno portato a proiezioni di inflazione per il 2022 del 5,7% nelle economie avanzate e dell'8,7% nei mercati emergenti e nelle economie in via di sviluppo – per un aumento di 1,8 e 2,8 punti percentuali rispetto a quanto previsto a gennaio.



- Secondo quanto riportato nel rapporto di aprile 2022 dell'AIE, si prevede un calo della crescita della domanda di petrolio globale, dovuta all'aumento dei prezzi dell'energia e di altre materie prime, che si sommano alle sanzioni contro la Russia e ai lockdown legati al COVID in Cina. Benché le prospettive rimangano fortemente incerte, l'AIE ha rivisto al ribasso la previsione della domanda globale di petrolio, che dovrebbe attestarsi in media a 99,4 milioni di barili al giorno nel 2022, in aumento di 1,9 milioni di barili al giorno rispetto al 2021.
- Secondo quanto riportato nel rapporto di aprile 2022 dell'AIE, le scorte di raffinati dell'OCSE hanno segnato un calo di 42,6 milioni di barili nel febbraio 2022, attestandosi a 1.359 milioni di barili. I dati preliminari indicano ulteriori cali delle scorte di raffinati nel marzo 2022, che attualmente sono ben al di sotto della loro media quinquennale.
- L'offerta di petrolio e le esportazioni russe continuano a diminuire. Da dati preliminari risulterebbe che ad aprile la produzione russa di petrolio sia calata di circa 700.000 barili al giorno. L'AIE stima che a partire da maggio quasi 3 milioni di barili al giorno di produzione russa potrebbero cessare, per via delle sanzioni internazionali e delle ripercussioni di un embargo sempre più esteso da parte dei suoi clienti.
- Nell'aprile 2022 i paesi membri dell'AIE hanno annunciato il prelievo di 120 milioni di barili di petrolio dalle proprie riserve strategiche, dopo averne annunciato uno di circa 63 milioni di barili a marzo. Ad aprile gli Stati Uniti hanno annunciato ulteriori prelievi dalle loro riserve strategiche. Tra maggio e ottobre 2022 dovrebbero essere prelevati in totale 240 milioni di barili (circa 1,3 milioni di barili al giorno), alleviando il probabile calo dell'offerta dalla Russia e lasciando più tempo al mercato per intensificare l'offerta.
- Escludendo la Russia, la produzione petrolifera del resto del mondo è stimata aumentare di 3,9 milioni di barili al giorno da marzo a dicembre 2022. Per l'intero anno si prevede che la produzione petrolifera aumenti di 5,5 milioni di barili al giorno escludendo la Russia; di questi, i paesi OPEC+ dovrebbero rappresentare 3,5 milioni di barili al giorno (principalmente Arabia Saudita, Iraq, Kuwait e EAU) e i paesi non OPEC+ dovrebbero contribuire 2 milioni di barili al giorno (principalmente Stati Uniti, con importanti incrementi anche da parte di Brasile, Canada e Guyana).
- Pechino aveva inizialmente intimato alle raffinerie nazionali di tagliare o frenare le esportazioni ad aprile, al fine di aumentare le forniture nazionali. Tuttavia, a seguito delle restrizioni dovute al COVID-19 in più di 30 città, che hanno ridimensionato in misura significativa la domanda di petrolio interna, in questo momento Argus prevede che la Cina esporterà 170.000 barili al giorno di benzina e 50.000 barili al giorno di diesel ad aprile.
- Nell'*outlook* di aprile 2022, Clarksons stima che nel 2022 la domanda per il trasporto di raffinati con navi cisterna crescerà del 10,4%, ben al di sopra dell'aumento previsto per l'offerta di queste navi (si veda a seguito). Le aspettative per le esportazioni di raffinati dagli Stati Uniti, dal Medio Oriente e dall'Asia verso l'Europa sono cresciute, con la possibilità, per le raffinerie in queste regioni, di fornire volumi aggiuntivi, andando a sostituire parzialmente i volumi persi dalla Russia. Di fatto è già stato segnalato l'aumento dei volumi di produzione delle raffinerie asiatiche finalizzato a incrementare le esportazioni in Europa sullo sfondo di dinamiche di arbitraggio favorevoli. I cambiamenti delle rotte su cui sono trasportati questi prodotti, dovrebbero portare ad un aumento delle distanze medie percorse, con un impatto positivo sulla domanda per il trasporto marittimo di raffinati.

- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà ad est di Suez. L'AIE stima che dall'inizio della pandemia in Nord America sia stata chiusa capacità di raffinazione per un totale di circa 800.000 barili al giorno. Engen ha annunciato la conversione della sua raffineria da 120.000 barili al giorno di Durban (responsabile del 17% circa della produzione di olio combustibile del paese) in un terminal / deposito. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda e gli spostamenti strutturali nel panorama di raffinazione dovrebbero favorire gli scambi commerciali a lungo raggio.

Offerta di navi cisterna per il trasporto di raffinati

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2022 sarebbero state consegnate 67 MR e LR1; nel primo trimestre dell'anno ne sono state consegnate solo 16 rispetto ad una stima iniziale di 26.
- Nell'*outlook* di marzo 2022, Clarksons stima che nel 2022 la flotta di navi cisterna crescerà dell'1,5%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi durante la pandemia. Tuttavia, la ripresa dei prezzi dell'acciaio ha migliorato la domanda per riciclaggio di tonnellaggio. 11 navi nel settore MR e LR1 sono già state demolite quest'anno.
- Secondo Clarksons, a fine marzo 2022, il 6,4% della flotta di navi MR e LR1 aveva più di 20 anni (in Tpl (Dwt)), mentre l'attuale portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 3,5% dell'attuale flotta commerciale (in Tpl (Dwt)). Alla stessa data, il 29,7% della flotta di navi MR e LR1 (in dwt) aveva più di 15 anni e questa percentuale dovrebbe continuare a crescere rapidamente nei prossimi anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convenzioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di *trading* come Trafigura, hanno recentemente firmato la "*Sea Cargo Charter*" allo scopo di divulgare informazioni sulle emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. In occasione dell'ultima riunione del Marine Environment Protection Committee (MEPC 76), tenutasi a giugno 2021, sono state adottate misure che saranno applicabili dal 1° novembre 2022, che impongono agli operatori di misurare l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index*, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e l'indicatore di intensità carbonica (*Carbon Intensity Indicator*, CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030. I cambiamenti tecnologici previsti necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale stanno riducendo la propensione alle commesse di navi di nuova costruzione, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna. Inoltre, l'aumento dei prezzi per le navi di nuova costruzione e la riduzione della disponibilità in cantiere per consegne nei prossimi due anni, stanno anch'essi influenzando negativamente sulla propensione ad effettuare nuovi ordini.

Il resoconto intermedio di gestione della società al 31 marzo 2022, 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. Per partecipare sarà possibile collegarsi in webcall al seguente link: <https://www.c-meeting.com/web3/join/3BHH8EBJTPZ9WE>. In alternativa, potrete chiamare i seguenti numeri: Italia: + 39 02 8020911 / UK: + 44 1 212818004/ USA: +1 718 7058796. 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@capitalink.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

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

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com

Antonio Buozzi

Tel.: +39 320.0624418

E-Mail: antonio.buozzi@havaspr.com



CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

| <i>US\$ migliaia</i> | 1° trim. 2022 | 1° trim. 2021 |
|---|---------------------|---------------------|
| Ricavi | 66.538 | 59.121 |
| Costi diretti di viaggio | (23.717) | (16.365) |
| Ricavi base <i>time charter</i>* | 42.821 | 42.756 |
| Ricavi da noleggio a scafo nudo | 1.186 | - |
| Ricavi netti totali | 44.007 | 42.756 |
| Costi per noleggi passivi | (1.206) | (259) |
| Altri costi operativi diretti | (21.129) | (24.477) |
| Costi generali ed amministrativi | (3.378) | (3.340) |
| Utile dalla vendita di navi | (521) | (528) |
| Risultato operativo lordo / EBITDA* | 17.773 | 14.152 |
| Ammortamenti e svalutazioni | (17.483) | (16.428) |
| Risultato operativo lordo / EBIT* | 290 | (2.276) |
| Proventi finanziari netti | 573 | 773 |
| (Oneri) finanziari netti | (7.218) | (8.194) |
| Risultato ante-imposte | (6.355) | (9.697) |
| Imposte sul reddito | (141) | (71) |
| Perdita netta | (6.496) | (9.768) |
| Utile (perdita) base per azione ⁽³⁾ | US\$ (0,005) | US\$ (0,008) |

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

| <i>US\$ migliaia</i> | 1° trim. 2022 | 1° trim. 2021 |
|--|---------------|---------------|
| Perdita del periodo | (6.496) | (9.768) |
| <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>) | 5.748 | 1.114 |
| Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta | (113) | (29) |
| Utile (Perdita) complessivo del periodo | (861) | (8.683) |
| <i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i> | | |
| Utile (perdita) base per azione | US\$ (0,001) | US\$ (0,007) |

³ L'utile / perdita base per azione è stato calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.223.144.312 nel primo trimestre del 2021 e 1.230.890.447 nel primo trimestre del 2020. Nel primo trimestre del 2021 e nel primo trimestre del 2020 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

| <i>US\$ migliaia</i> | AI | |
|--|----------------|------------------|
| | 31 marzo 2022 | 31 dicembre 2021 |
| ATTIVITÀ | | |
| Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo | 796.343 | 821.434 |
| Altre attività finanziarie non correnti | 12.076 | 9.849 |
| Totale attività non correnti | 808.419 | 831.283 |
| Rimanenze | 13.515 | 11.643 |
| Crediti a breve ed altre attività correnti | 38.288 | 37.104 |
| Altre attività finanziarie correnti | 4.123 | 2.674 |
| Disponibilità liquide e mezzi equivalenti | 45.438 | 43.415 |
| Attività correnti | 101.364 | 94.836 |
| Attività disponibili per la vendita | 9.108 | 10.197 |
| Totale attività correnti | 110.471 | 105.033 |
| TOTALE ATTIVITÀ | 918.891 | 936.316 |
| PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ | | |
| Capitale sociale | 62.053 | 62.053 |
| Perdite portate a nuovo | (87.318) | (80.568) |
| Sovraprezzo azioni | 368.823 | 368.823 |
| Altre riserve | (11.962) | (17.926) |
| Patrimonio netto totale | 331.596 | 332.382 |
| Banche ed altri finanziatori | 202.734 | 226.771 |
| Passività non correnti da <i>leasing</i> | 232.783 | 237.478 |
| Altre passività finanziarie non correnti | 706 | 1.862 |
| Passività non correnti | 436.223 | 466.111 |
| Banche ed altri finanziatori | 82.200 | 66.534 |
| Passività correnti da <i>leasing</i> | 33.343 | 36.480 |
| Debiti a breve ed altre passività correnti | 29.859 | 27.665 |
| Altre passività finanziarie correnti | 3.699 | 4.765 |
| Debiti per imposte correnti | 103 | 43 |
| Passività correnti | 149.204 | 135.487 |
| Banche associate ad attività disponibili per la vendita | 1.868 | 2.336 |
| Totale passività correnti | 151.071 | 137.823 |
| TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO | 918.891 | 936.316 |



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

| <i>US\$ migliaia</i> | 1° trim. 2022 | 1° trim. 2021 |
|--|-----------------|-----------------|
| Perdita del periodo | (6.496) | (9.768) |
| Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo | 15.403 | 16.428 |
| Svalutazione | 2.080 | - |
| Imposte correnti e differite | 141 | 71 |
| Costo netto dei <i>leasing</i> | 3.844 | 4.588 |
| Altri oneri (proventi) finanziari netti | 2.801 | 2.833 |
| Variazione del risultato differito dei ricavi da vendita di immobilizzazioni | 521 | 528 |
| Altre componenti che non influenzano le disponibilità liquide | (28) | (29) |
| Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolanti | 18.266 | 14.651 |
| Variazioni delle rimanenze | (1.872) | (961) |
| Variazioni dei crediti a breve | (1.184) | (505) |
| Variazioni dei debiti a breve | 569 | 683 |
| Imposte pagate | (81) | (69) |
| Deflussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i> | (3.842) | (4.588) |
| Interessi netti (pagati) | (1.615) | (2.603) |
| Flussi di cassa netti da attività operative | 10.241 | 6.608 |
| Acquisto di immobilizzazioni | (419) | (1.969) |
| Afflussi differiti dalla vendita di immobilizzazioni | - | 3.200 |
| Vendita netta di immobilizzazioni | 10.197 | - |
| Flussi di cassa netti da attività di investimento | 9.778 | 1.231 |
| Azioni proprie | - | (336) |
| Variazioni di altri crediti finanziari | 77 | 474 |
| Rimborso finanziamenti bancari | (22.857) | (6.578) |
| Utilizzo finanziamenti bancari | 15.345 | 13.756 |
| Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i> | (8.905) | (18.129) |
| Flussi di cassa netti da attività finanziarie | (16.340) | (10.813) |
| Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti | 3.679 | (2.974) |
| Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo | 26.406 | 45.294 |
| Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo | 30.085 | 42.320 |
| Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo | 45.438 | 56.055 |
| Scoperti di conto a fine periodo | (15.353) | (13.735) |

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
Chief Financial Officer

ALTERNATIVE PERFORMANCE MEASURES (APM)

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il *management* di DIS utilizza regolarmente indicatori alternativi di *performance* perché forniscono utili informazioni aggiuntive per i lettori del suo bilancio, indicando la *performance* dell'azienda 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 di *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 il rapporto tra l'EBITDA ed 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 di *joint venture* ed imprese collegate. Equivale all'utile operativo netto ed il Gruppo lo utilizza per monitorare il propri risultati al netto delle spese operative e del costo di utilizzo delle proprie immobilizzazioni materiali. Il margine di EBIT è definito come il rapporto tra l'utile operativo ed i ricavi base *time charter* e per DIS rappresenta un indicatore adatto ad illustrare il contributo dei ricavi base *time charter* alla 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 il totale delle attività 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 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, indicando per l'azienda il livello complessivo di finanziamento con mezzi non propri. 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 delle date di consegna e riconsegna delle navi appartenenti alla propria 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 tramite 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 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 quelle di concorrenti e con 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 controlla una nave, sostituendosi al proprietario registrato, 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 DIS è principalmente esposta a contratti passivi di questo tipo.

Noleggio spot o noleggio a viaggio

È un tipo di contratto mediante il quale ad un proprietario registrato (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 o al



proprietario conduttore della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario o il proprietario conduttore ha la responsabilità di sostenere le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la sua nave in noleggio a viaggio è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

Time charter

È un tipo di contratto mediante il quale al proprietario registrato (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 di eventuali assicurazioni di viaggio aggiuntive. 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.