



d'Amico International Shipping S.A. Bilancio semestrale/secondo trimestre 2019

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale al 30 giugno 2019 US\$ 62.051.446,25

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO.....	3
DATI DI SINTESI	4
RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO	5
STRUTTURA DEL GRUPPO.....	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP)	9
SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2019.....	12
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE	21
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE .	26
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING_BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2019	29
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	29
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO	29
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA	30
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	31
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	32
NOTE.....	33
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE.....	57

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente e Amministratore Delegato
Paolo d'Amico

Amministratori

Carlos Balestra di Mottola, *Direttore finanziario*
Cesare d'Amico
Massimo Castrogiovanni
Stas Andrzej Jozwiak
John Joseph Danilovich
Heinz Peter Barandun

SOCIETÀ DI REVISIONE

Moore Audit S.A.

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

2° trim. 2019 NON REVISIONATO	2° trim. 2018 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2019	1° sem. 2018
62.449	59.329	Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)*	126.307	125.649
25.487	(17)	Risultato operativo lordo / EBITDA*	47.905	10.069
40,81%	(0,03)%	<i>margin</i> sul TCE in %	37,93%	8,01%
(6.612)	(9.657)	Risultato operativo / EBIT*	(1.434)	(8.824)
(10,59)%	(16,28)%	<i>margin</i> sul TCE in %	(1,14)%	(7,02)%
(18.806)	(16.622)	Utile / (perdita) netto	(24.321)	(20.220)
(30,12)%	(28,02)%	<i>margin</i> sul TCE in %	(19,26)%	(16,09)%
(4.292)	(16.724)	Utile / (perdita) netto rettificato **	(9.179)	(23.562)
(0,015)	(0,026)	Utile / (perdita) per azione	(0,020)	(0,031)
3.214	447	Flussi di cassa operativi	20.030	942
(637)	(10.909)	Investimenti lordi (CapEx)*	(31.157)	(44.032)
			Al 30 giugno 2019	Al 31 dicembre 2018
		Totale attività	1.165.287	1.039.737
		Indebitamento finanziario netto	698.502	588.708
		Patrimonio netto	354.326	337.343

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9; si faccia anche riferimento a * in calce al rendiconto finanziario consolidato a pag.31;

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

ALTRI DATI OPERATIVI

2° trim. 2019 NON REVISIONATO	2° trim. 2018 NON REVISIONATO		1° sem. 2019 NON REVISIONATO	1° sem. 2018 NON REVISIONATO
13.710	11.818	Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> * per giorno di utilizzo (US\$) ¹	13.879	12.625
49,4	55,5	Sviluppo della flotta - Numero medio di navi*	49,6	55,3
23,3	26,0	- Di proprietà	23,6	26,3
8,7	4,0	- Noleggio a scafo nudo	8,3	3,7
17,8	25,5	- A noleggio	17,7	25,3
0,7	0,0	Numero medio di navi in gestione commerciale	2,2	0,0
0,6%	0,6%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	3,9%	0,6%
48,0%	32,3%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	47,3%	32,3%

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 11

¹Rappresenta i ricavi giornalieri su base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot* e per navi impiegate con contratti *time charter* al netto delle commissioni. Si rimanda agli Indicatori alternativi di performance riportati di seguito nella presente relazione. Il dato esclude dal calcolo le navi in gestione commerciale, le quali nel primo semestre 2019 e nel primo semestre 2018 hanno generato rispettivamente US\$ 4,4 milioni e US\$ 0,0 milioni di ricavi base *time charter* e un importo equivalente di costi per noleggi passivi.

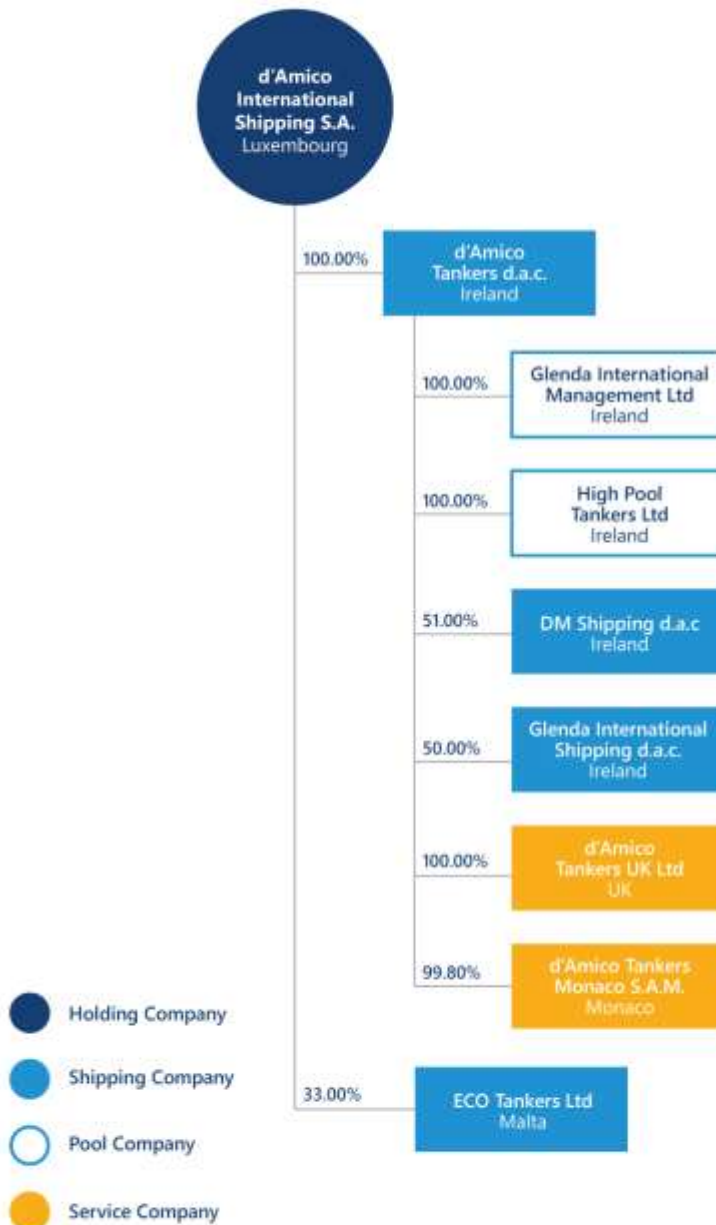
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

³Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo valore rappresenta il numero di giorni nave disponibili impiegati con contratti *time charter*, inclusi i giorni di *off-hire*.

RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO

STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 30 giugno 2019:



GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo o d'Amico International Shipping, la Società) è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo, appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), una flotta di 49,5 navi al 30 giugno 2019, di cui 32 navi di proprietà e a scafo nudo (con obbligo di acquisto) con un'età media di circa 6,4 anni, rispetto a un'età media di settore⁴ di 10,8 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 10,2 anni per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e agenzie commerciali di intermediazione. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali e una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 30 giugno 2019 l'83,8% delle navi della flotta controllata di d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

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

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

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

Presenza globale di DIS

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

Al 30 giugno 2019 il Gruppo impiegava 716,2 dipendenti come personale marittimo e 32 dipendenti come personale di terra.

Flotta

Al 30 giugno 2019, DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 49,5 navi cisterna e 1 nave aggiuntiva in gestione commerciale (31 dicembre 2018: 49,5 navi cisterna e 4 navi aggiuntive in gestione commerciale). Le navi cisterna di DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

⁴ Fonte: Clarksons Research al 1° luglio 2019.

Dal 2012, DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, delle quali una ancora in costruzione alla fine di giugno 2019. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alla legislazione ambientale recente. Possono pertanto soddisfare gli elevati *standard* richiesti dai clienti petroliferi del Gruppo, oltre ad essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

La gestione di un'ampia flotta aumenta la capacità di produrre utili e le efficienze operative. Una flotta numerosa consolida la capacità del Gruppo di posizionare le navi in modo vantaggioso, traendone beneficio in termini di disponibilità e flessibilità di programmazione, fornendo a DIS un vantaggio competitivo determinante quando si tratta di aggiudicarsi opportunità contrattuali per viaggi *spot*. In particolare, grazie alla consistenza della sua flotta dispone della flessibilità necessaria per sfruttare al meglio le condizioni favorevoli del mercato *spot* per massimizzare gli utili e negoziare contratti vantaggiosi con i fornitori.

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

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Flotta LR1				
Di proprietà				
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Scafo nudo con opzioni di acquisto e obblighi di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Flotta MR				
Di proprietà				
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa ⁵	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl ⁶	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody ⁵	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie ⁶	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meredith ⁶	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Megan ⁵	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Scafo nudo con opzioni di acquisto e obblighi di acquisto				
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-

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

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

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Navi noleggiate a lungo termine con opzioni d'acquisto				
High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Explorer	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Adventurer	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Navi noleggiate a lungo termine senza opzione d'acquisto				
Freja Baltic	47.548	2008	Onimichi Dockyard, Giappone	-
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe ⁷	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
SW Southport I	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
SW Tropez	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Navi noleggiate a breve termine				
Di Matteo	46.800	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
Celsius Rimini	53.603	2009	Shin Kurushima Dockyard, Giappone	-
Carina	47.962	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
High Efficiency ⁸	46.547	2009	Nakai Zosen, Giappone	-
Numero di navi in gestione commerciale⁹				
Philoxenia	46.590	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

Flotta handysize				
Di proprietà				
Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Guangzhou	38.877	2006	Canton, Cina	IMO II
Navi noleggiate a breve termine				
SW Cap Ferrat I	36.032	2002	STX, Corea del Sud	IMO II/III

Impiego della flotta e partnership

Al 30 giugno 2019, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 49,5 navi: 5 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 15,5 MR (navi a "Medio Raggio") e 3 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 21 MR e 5 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*. Inoltre, al 30 giugno 2019 DIS aveva 1 nave MR in gestione commerciale. Alcune di queste navi di DIS sono impiegate tramite le sue *joint venture*.

GLENDIA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 50%. Al 30 giugno 2019, la JV possiede 6 navi MR costruite tra agosto

⁷ Ex High Presence venduta da d'Amico Tankers d.a.c. nel febbraio 2018 e ripresa a noleggio con contratto *time charter* per 6 anni

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

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

2009 e febbraio 2011, tre delle quali fornite in *time-charter* a d'Amico Tankers e tre al Gruppo Glencore. Nel mese di agosto 2019 viene quindi sottoscritto un *memorandum* di intesa per la vendita della M/T Glenda Megan, ai tempi nella disponibilità di d'Amico Tankers d.a.c. in virtù di un contratto *time-charter*.

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

Eco Tankers Limited, una *joint venture* con Venice Shipping Logistics S.p.A., nella quale d'Amico International Shipping S.A. detiene una partecipazione del 33%. La *joint venture* possedeva una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt) "*Eco design*" costruita presso Hyundai-Vinashin Shipyard Co., Ltd e venduta a giugno 2019. Il Gruppo d'Amico era responsabile della gestione commerciale, tecnica e amministrativa della nave.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico (d'Amico), *leader* mondiale nel trasporto marittimo con oltre 70 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 30 giugno 2019, il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà e in *time-charter*, di cui 50,5 erano parte della flotta di DIS (compresa una nave in gestione commerciale), operanti nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico che gli fornisce assistenza nei servizi di gestione tecnica, oltre che per servizi e prodotti tecnici, per la qualità e la sicurezza delle navi di DIS, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio.

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

Ricavi base *time charter*

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

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

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 (sette ad elevata intensità di capitale).

Indebitamento netto

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

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 a 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 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*) e ispezioni, programmati o meno. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base *time charter* tra i diversi periodi (si veda la sezione Ricavi nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

Ricavi base time charter giornalieri

È un indicatore dei ricavi giornalieri medi di una nave 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 e i valori di riferimento del mercato (si vedano i Dati di sintesi).

Numero medio di navi

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

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

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

Noleggio

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

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

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

Proprietario conduttore

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

Contratti a tariffa fissa

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

Noleggio spot o noleggio a viaggio

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

Time charter

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

SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2019

I mercati di navi cisterna e petroliere hanno sofferto nel secondo trimestre per le prolungate tempistiche di manutenzione delle raffinerie. Le navi cisterna hanno aperto il secondo trimestre in positivo, sulla scia della relativa solidità espressa dai mercati delle regioni di Atlantico e Pacifico. Il bacino atlantico è stato favorito dalla robusta domanda di prodotti dell'Africa occidentale, mentre l'utilizzo delle rimanenze prima della fine dell'esercizio 2018, in Estremo Oriente, ha incrementato la domanda di navi cisterna quest'anno. Le condizioni del mercato delle navi cisterna di raffinati si sono tuttavia indebolite a maggio, con gli utili medi delle navi MR in calo del 7% su base mensile, a valori di poco superiori alla decina, secondo Clarksons. Nel mese di giugno i volumi di raffinazione sono aumentati in Medio-Oriente, sostenendo i ricavi delle navi cisterna. L'esatto opposto si è verificato nell'Atlantico, dove i volumi di raffinazione sono scesi. Dall'inizio dell'anno i volumi di raffinazione del bacino atlantico sono stati molto deludenti e nettamente inferiori a quelli dello stesso periodo dello scorso anno. Anche nel bacino del Pacifico i volumi di raffinazione del primo semestre 2019 sono stati deboli, ma hanno comunque superato, in media, quelli dello stesso periodo del 2018. L'incendio e la successiva esplosione a fine giugno della raffineria da oltre 300.000 barili al giorno di Filadelfia hanno influito solo temporaneamente sull'aumento delle tariffe di nolo nell'Atlantico. I recenti incidenti e il sequestro di navi in Medio Oriente si stanno ripercuotendo in misura sostanziale sul mercato della regione, con una consistente riduzione della domanda. A dispetto dei volumi deludenti e del graduale indebolimento delle tariffe di nolo in corso da inizio 2019, i mercati delle navi cisterna sono stati molto più solidi dello scorso anno, con la media di Clarksons per le tre principali rotte MR in aumento del 30% circa nel primo semestre 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018.

Inoltre, da inizio 2019, anche i valori delle navi e le tariffe del periodo sono aumentati in maniera graduale. La tariffa *time-charter* annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot* per i successivi 12 mesi. Il miglioramento del *sentiment* nel primo trimestre 2019 ha favorito l'aumento delle tariffe a fine trimestre, che si sono attestate intorno a US\$ 14.000 al giorno per le MR convenzionali (non "Eco") e intorno a US\$ 15.500 al giorno per le MR di tipo "Eco". Nel secondo trimestre 2019 questa tendenza è proseguita con l'ulteriore aumento delle tariffe annuali e un assestamento alla fine del periodo intorno a US\$ 14.500 al giorno e US\$ 16.500 al giorno rispettivamente per le MR convenzionali e di tipo "Eco".

DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (24,3) milioni nel primo semestre 2019 rispetto a una perdita netta di US\$ (20,2) milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2019 e dal primo semestre 2018, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16 dal primo semestre 2019, il risultato netto di DIS sarebbe stato di US\$ (9,2) milioni nel primo semestre dell'esercizio corrente rispetto a US\$ (23,6) milioni registrati nello stesso periodo del 2018. Di conseguenza, **se si escludono gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo semestre 2019 avrebbe superato di US\$ 14,4 milioni il valore per lo stesso periodo dello scorso esercizio.**

Di fatto **DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 47,9 milioni nel primo semestre 2019** (US\$ 10,1 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente). Anche escludendo gli effetti sorti dall'applicazione dell'IFRS 16 (impatto positivo di US\$ 17,6 milioni), l'EBITDA di DIS per il primo semestre 2019 è stato di **tre volte superiore al livello raggiunto nei primi sei mesi del 2018**. Un simile consistente incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile alla combinazione di migliori condizioni di mercato e di una struttura dei costi più efficiente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 13.326 nel primo semestre 2019**, con un aumento del 15,6% (pari a US\$ 1.800/giorno) rispetto agli US\$ 11.526 conseguiti nel primo semestre dell'anno precedente, grazie al miglioramento dei mercati.

Nel contempo, il 47,3% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2019 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.496, (primo semestre 2018: copertura del 32,3% a una tariffa giornaliera media di US\$ 14.932). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 13.879 nei primi sei mesi del 2019 rispetto a US\$ 12.625 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

Nel primo semestre 2019, gli “investimenti lordi” ammontavano a US\$ 31,2 milioni, principalmente in relazione alla consegna di una nave LR1 di nuova costruzione all'inizio dell'anno. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna “Eco design”¹⁰** (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui ventuno già consegnate alla fine del primo semestre 2019. L'investimento complessivo previsto è di circa **US\$ 755,0 milioni** ed è in linea con la strategia del Gruppo volta a modernizzare la propria flotta con navi *eco design* di nuova costruzione.

RISULTATI OPERATIVI

2° trim. 2019 NON REVISIONATO	2° trim. 2018 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2019	1° sem. 2018
87.387	98.853	Ricavi	178.418	202.362
(24.938)	(39.524)	Costi diretti di viaggio	(52.111)	(76.713)
62.449	59.329	Ricavi base time charter*	126.307	125.649
(7.230)	(33.702)	Costi per noleggi passivi	(17.450)	(65.665)
(26.433)	(21.518)	Altri costi operativi diretti	(54.124)	(42.067)
(2.458)	(4.140)	Costi generali e amministrativi	(5.880)	(8.100)
(841)	14	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(948)	252
25.487	(17)	Risultato operativo lordo / EBITDA*	47.905	10.069
(22.986)	(9.640)	Ammortamenti e svalutazioni	(33.932)	(18.893)
(9.113)	-	Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	(15.407)	-
(6.612)	(9.657)	Risultato operativo / EBIT*	(1.434)	(8.824)
766	2.200	Proventi finanziari netti	578	3.928
(13.896)	(9.095)	(Oneri) finanziari netti	(25.228)	(15.055)
1.269	(3)	Quota di utile delle collegate	1.251	(1)
(226)	-	Storno della svalutazione di un prestito a una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	719	-
(18.699)	(16.555)	Risultato ante-imposte	(24.114)	(19.952)
(107)	(67)	Imposte sul reddito	(207)	(268)
(18.806)	(16.622)	Perdita netta	(24.321)	(20.220)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

I **ricavi** sono stati di US\$ 178,4 milioni nel primo semestre 2019 (US\$ 202,4 milioni nel primo semestre 2018) e di US\$ 87,4 milioni nel secondo trimestre 2019 (US\$ 98,9 milioni nel secondo trimestre 2018). La riduzione dei ricavi lordi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente al minor numero di navi gestite in media da DIS nel primo semestre dell'esercizio corrente (primo semestre 2019: 49,6 vs. primo semestre 2018: 55,3). Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo semestre 2019 (3,9%) è stata notevolmente superiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (0,6%) principalmente per effetto di periodi di *off-hire* di tipo commerciale e della diversa tempistica degli interventi di bacino (*drydock*).

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del *mix* di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ (52,1) milioni nel primo semestre 2019 rispetto a US\$ (76,7) milioni nel primo semestre 2018 (secondo trimestre 2019: US\$ (24,9) milioni vs. secondo trimestre 2018: US\$ (39,5) milioni). I costi inferiori riflettono la minore esposizione di DIS al mercato *spot* rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **ricavi base time charter** sono stati di US\$ 126,3 milioni nel primo semestre 2019 rispetto a US\$ 125,6 milioni del

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

primo semestre 2018 e di US\$ 62,4 milioni nel secondo trimestre 2019 rispetto a US\$ 59,3 milioni del secondo trimestre 2018. L'importo totale per il 2019 include US\$ 4,4 milioni di "ricavi base *time charter*" generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo equivalente esposto nei "Costi per noleggi passivi".

In particolare, DIS ha registrato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 13.326 nel primo semestre 2019¹¹** rispetto a **US\$ 11.526** nello stesso periodo dell'anno precedente (secondo trimestre 2019: US\$ 13.074 vs. secondo trimestre 2018: US\$ 10.327). Il risultato *spot* di DIS nel primo semestre 2019 rappresenta un miglioramento del 15,6% (pari a US\$ 1.800 al giorno) rispetto al primo semestre 2018.

In linea con la strategia di DIS, nel primo semestre 2019 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta buona, assicurando una media del **47,3%** dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2018: 32,3%) ad una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.496** (primo semestre 2018: US\$ 14.932). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

I **ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)¹²** sono stati di **US\$ 13.879 nel primo semestre 2019** rispetto a US\$ 12.625 nel primo semestre 2018 (2° trimestre 2019: US\$ 13.710 vs. secondo trimestre 2018: US\$ 11.818).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2018 NON REVISIONATO					2019 NON REVISIONATO		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	12.726	10.327	11.526	8.689	11.617	13.583	13.074	13.326
Fissa	15.001	14.867	14.932	14.716	14.831	14.604	14.398	14.496
Media	13.446	11.818	12.625	10.680	12.892	14.057	13.710	13.879

Costi per noleggi passivi L'IFRS 16 *Leasing* è applicabile negli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento da parte dei locatari dei contratti che in periodi precedenti erano trattati come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del *leasing* e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi per *leasing* già ricevuti). Pertanto, a decorrere dal 1° gennaio 2019, la voce "costi per noleggi passivi" include unicamente contratti *time charter* di durata inferiore a 12 mesi. L'applicazione dell'IFRS 16 riduce gli "oneri per noleggi passivi" di US\$ 32,2 milioni nel primo semestre 2019, poiché all'interno del conto economico tali costi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti.

L'importo totale per il primo semestre 2019 include anche US\$ 4,4 milioni di costi per noleggi in relazione alle navi in gestione commerciale (2,2 navi in media nel primo semestre 2019), compensati da un importo equivalente iscritto nei "ricavi base *time charter*", al netto della deduzione di una commissione del 2% sul ricavo lordo generato da tali navi nel periodo. Escludendo i costi legati alle navi in gestione commerciale e l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS per il primo semestre 2019 sarebbero stati di US\$ 11,6 milioni inferiori al primo semestre 2018. Infatti nel primo semestre 2019 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (17,7 navi equivalenti) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (25,3 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche e lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. La rettifica

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

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

agli “altri costi operativi diretti” sorta dall’applicazione dell’IFRS 16 è negativa per US\$ (15,0) milioni nel primo semestre 2019, poiché all’interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti. Escludendo gli effetti dell’IFRS 16, gli “altri costi operativi diretti” di DIS per il primo semestre 2019 sarebbero stati pari a US\$ (39,2) milioni, inferiori ai US\$ (42,1) milioni di costi del primo semestre 2018, anche se nel primo semestre 2019 la Società gestiva una flotta più ampia di navi di proprietà ed a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell’esercizio precedente (primo semestre 2019: 31,9 vs. primo semestre 2018: 30,1). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l’utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l’applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità e Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d’Amico.

I **costi generali e amministrativi** sono stati di US\$ (5,9) milioni nel primo semestre 2019 (US\$ (8,1) milioni nel primo semestre 2018, pari a un calo del 27,4%) e di US\$ (2,5) milioni nel secondo trimestre 2019 (US\$ (4,1) milioni nel secondo trimestre 2018). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi. L’applicazione dell’IFRS 16 ha comportato una riduzione dei “costi generali e amministrativi” di US\$ 0,4 milioni nel primo semestre 2019 a causa del riconoscimento di attività consistente nel diritto di utilizzo e passività per alcune locazioni di uffici.

L’**utile dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (0,9) milioni nel primo semestre 2019 (US\$ 0,3 milioni nel primo semestre 2018). L’importo del primo semestre 2019 si riferisce all’ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi vendute e riprese in *leasing* (anche per le due operazioni chiuse a gennaio ed aprile 2019 rispettivamente per le navi M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager). L’importo per il primo semestre del 2018 si riferisce all’ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi che erano state vendute e riprese in *leasing* alla fine di giugno 2018.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di **US\$ 47,9 milioni nel primo semestre 2019**. La rettifica al “risultato operativo lordo (EBITDA)” derivante dall’applicazione dell’IFRS 16 è positiva per US\$ 17,6 milioni (US\$ 9,7 milioni nel secondo trimestre 2019), poiché all’interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. **Escludendo l’effetto dell’IFRS 16, nel primo semestre 2019 per DIS ammonterebbe US\$ 30,3 milioni (US\$ 10,1 milioni nel primo semestre 2018)** (secondo trimestre 2019: US\$ 15,8 milioni vs. secondo trimestre 2018 chiuso a zero). Quest’enorme incremento rispetto all’esercizio precedente è attribuibile alla maggiore solidità dei mercati dei noli e a una struttura dei costi più efficiente raggiunta da DIS.

Gli **ammortamenti e svalutazioni** sono stati di US\$ (33,9) milioni nel primo semestre 2019 (US\$ (18,9) milioni nel primo semestre 2018) (secondo trimestre 2019: US\$ (22,9) milioni vs. secondo trimestre 2018: US\$ (9,6) milioni). L’importo per il 2019 include US\$ (12,1) milioni di svalutazione registrata su due navi di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d’Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che sono state riclassificate come “attività disponibili per la vendita” (conformemente all’IFRS 5) al 30 giugno 2019, e la differenza tra il loro *fair value* e il loro valore contabile è stato imputato a conto economico.

L’**ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo derivante da leasing** è stato di US\$ (15,4) milioni nel primo semestre 2019 (US\$ (9,1) milioni nel secondo trimestre 2019).

L’**EBIT** è stato **negativo per US\$ (1,4) milioni nel primo semestre 2019** (US\$ (8,8) milioni nel primo semestre 2018) (secondo trimestre 2019: US\$ (6,6) milioni vs. secondo trimestre 2018: US\$ (9,7) milioni). L’importo per il 2019 è stato influenzato positivamente da US\$ 5,0 milioni dall’applicazione dell’IFRS 16 ma negativamente da US\$ (12,1) milioni dalla svalutazione registrata nel secondo trimestre 2019.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 0,6 milioni nel primo semestre 2019 (US\$ 3,9 milioni nel primo semestre 2018). L’importo per il primo semestre 2019 include utili su cambi per operazioni commerciali, interessi bancari attivi (fondi detenuti presso istituti finanziari in depositi e conti correnti) e interessi sul finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping pari a US\$ 0,3 milioni. I proventi finanziari per il primo semestre 2019 includono anche US\$ 0,1 milioni di proventi realizzati su *swap* su tassi di interesse; importi non realizzati nello stesso periodo riguardano variazioni della valutazione del finanziamento a DM Shipping pari a US\$ 0,2 milioni, attribuibili a fluttuazioni valutarie. La variazione rispetto all’esercizio precedente è dovuta principalmente ad un utile non

realizzato di US\$ 2,6 milioni in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS iscritto nel primo semestre 2018.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (25,2) milioni nel primo semestre 2019 rispetto a US\$ (15,1) milioni del primo semestre 2018. Tale importo comprende gli interessi passivi dovuti sulle linee di credito bancarie e sui *leasing* finanziari di DIS, le spese effettive sugli *swap* su tassi di interesse, perdite non realizzate in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS e l'ammortamento delle commissioni finanziarie. L'importo per il 2019 include anche US\$ (10,6) milioni di interessi passivi per passività sorte dall'applicazione dell'IFRS 16.

Lo **storno di svalutazioni di un prestito a una partecipata secondo il metodo del patrimonio netto** nel primo semestre 2019 è stato positivo per US\$ 0,7 milioni a causa dello storno parziale della svalutazione del prestito degli azionisti concesso da d'Amico Tankers d.a.c. a DM Shipping (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi).

DIS ha registrato una **perdita ante imposte** di US\$ (24,1) milioni nel primo semestre 2019 (US\$ (20,0) milioni nel primo semestre 2018) e una perdita di US\$ (18,7) milioni nel secondo trimestre 2019 (secondo trimestre 2018: US\$ (16,6) milioni).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ (0,2) milioni nel primo semestre 2019 (US\$ (0,3) milioni nel primo semestre 2018) e di US\$ (0,1) milioni nel secondo trimestre 2019, in linea con il secondo trimestre 2018.

Il **risultato netto** di DIS è stato **negativo per US\$ (24,3) milioni nel primo semestre 2019 rispetto a US\$ (20,2) milioni** di perdita netta registrata nello stesso periodo del 2018, mentre il risultato netto del secondo trimestre 2019 è stato negativo per US\$ (18,8) milioni rispetto a US\$ (16,6) milioni nel secondo trimestre 2018. L'applicazione dell'IFRS 16 ha prodotto effetti negativi sui risultati per il primo semestre del 2019 per US\$ (1,6) milioni, e al netto dello storno *una tantum* dei fondi per contratti onerosi dell'esercizio precedente, a sua volta attribuibile all'applicazione dell'IFRS 16, i risultati per il periodo sono stati inferiori di US\$ (0,9) milioni.

Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2019 (US\$ (2,1) milioni¹³) e dal primo semestre 2018 (US\$ 3,3 milioni¹⁴), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (12,1) milioni) e gli effetti netti dell'IFRS 16 (US\$ (0,9) milioni) dal primo semestre 2019, il risultato netto di DIS sarebbe stato di US\$ (9,2) milioni nel primo semestre dell'esercizio corrente rispetto a US\$ (23,6) milioni registrati nello stesso periodo del 2018. Di conseguenza, **se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo semestre 2019 avrebbe superato di US\$ 14,4 milioni il valore per lo stesso periodo dello scorso esercizio**. Come precedentemente indicato, ciò è dovuto alle migliori condizioni di mercato nel primo semestre 2019 e a una struttura dei costi più efficiente.

¹³ US\$ (0,9) milioni di perdita su vendite, US\$ (2,1) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,2 milioni di fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping, US\$ 0,7 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.

¹⁴ US\$ 0,3 milioni di ricavi di vendita, US\$ 2,7 milioni di utile realizzato e non realizzato su contratti di *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,4 milioni di fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>(US\$ migliaia)</i>	Al 30 giugno 2019	Al 31 dicembre 2018
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	1.038.435	924.164
Totale attività correnti	126.852	115.573
Totale attività	1.165.287	1.039.737
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	354.326	337.343
Passività non correnti	644.369	539.518
Totale passività correnti	166.592	162.876
Totale passività e patrimonio netto	1.165.287	1.039.737

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, compresa la quota relativa alle nuove navi in costruzione e al diritto di utilizzo delle attività in *leasing*. L'importo del primo semestre 2019 include una rettifica positiva pari a US\$ 135,7 milioni sorta dall'applicazione dell'IFRS 16. Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 giugno 2019 era di US\$ 845,4 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo semestre 2019 sono stati di US\$ 31,2 milioni rispetto a US\$ 44,0 milioni nel primo semestre 2018. Questo importo comprende principalmente le rate pagate per le nuove navi attualmente in costruzione presso i cantieri Hyundai Mipo. Anche i costi di bacino relativi alle navi di proprietà vengono capitalizzati.

Le **attività correnti** al 30 giugno 2019 ammontavano a US\$ 109,5 milioni, al netto delle attività disponibili per la vendita. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 11,4 milioni e US\$ 45,9 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 35,7 milioni e il prestito degli azionisti di US\$ 9,4 milioni concesso da d'Amico Tankers a DM Shipping (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi). Le attività correnti al 30 giugno 2019 comprendono inoltre US\$ 4,7 milioni riguardanti fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance (si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato) in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse.

Le attività correnti includono le *Attività disponibili per la vendita*. L'importo di US\$ 17,3 milioni si riferisce a due navi di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che è stata riclassificata come "Attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 30 giugno 2019, addebitando la differenza tra il loro fair value e il loro valore contabile a conto economico. In seguito all'allocazione della svalutazione, un valore contabile netto di US\$ 17,3 milioni (pari alla proprietà del 50%) è stato trasferito in questa voce della Situazione patrimoniale e finanziaria al termine del periodo.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 644,4 milioni al 30 giugno 2019 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) e le passività per *leasing* finanziari. L'importo al 30 giugno 2019 include altri US\$ 110,9 milioni per passività sorte dall'applicazione dell'IFRS 16.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche e altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 30 giugno 2019 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 41,3 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 39,6 milioni per passività in relazione al *leasing* finanziario e US\$ 11,7 milioni per altre passività finanziarie correnti. L'importo al 30 giugno 2019 è superiore di US\$ 28,4 milioni a causa dell'applicazione dell'IFRS 16.

Il saldo del **patrimonio netto** al 30 giugno 2019 era di US\$ 354,3 milioni (US\$ 337,3 milioni al 31 dicembre 2018). La variazione rispetto a fine 2018 è dovuta principalmente all'aumento di capitale di US\$ 49,8 milioni verificatosi

nel mese di aprile, alla perdita netta generata nel primo semestre del 2019, nonché alla perdita sulla valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari. L'importo totale del patrimonio netto al 30 giugno 2019 include anche US\$ (2,0) milioni di rettifiche dell'esercizio precedente sorte dall'applicazione dell'IFRS 16.

INDEBITAMENTO NETTO

L'**indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2019** ammontava a **US\$ 698,5 milioni** rispetto a US\$ 588,7 milioni alla fine del 2018. La notevole variazione rispetto alla fine del 2018 è dovuta all'applicazione dell'IFRS 16 che ha portato alla rilevazione di una passività aggiuntiva di US\$ 137,8 milioni alla fine del primo semestre 2019. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16)/valore di mercato della flotta era pari al 66,3% al 30 giugno 2019 rispetto al 72,4% al 31 marzo 2019 e al 72,9% al 31 dicembre 2018.

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2019	AI 31 dicembre 2018
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	35.739	31.713
Attività finanziarie correnti	2.452	1.116
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	14.014	17.089
Totale attività finanziarie correnti	52.205	49.918
Debiti verso banche e altri finanziatori – correnti	73.978	91.238
Passività per <i>leasing</i> finanziari	39.567	8.369
Prestito degli azionisti	-	1.280
Altre passività finanziarie correnti - parte correlata	6.454	-
Altre passività finanziarie correnti – terzi	5.209	7.876
Totale passività finanziarie correnti	125.208	108.763
Indebitamento finanziario netto corrente	73.003	58.845
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	18.870	9.655
Totale attività finanziarie non correnti	18.870	9.655
Debiti verso banche – non correnti	301.425	338.622
Passività per <i>leasing</i> finanziari	332.276	165.298
Finanziamenti degli azionisti	-	30.600
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	10.668	4.998
Totale passività finanziarie non correnti	644.369	539.518
Indebitamento finanziario netto non corrente	625.499	529.863
Indebitamento finanziario netto	698.502	588.708

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

Alla fine di giugno 2019 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 52,2 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 35,7 milioni, US\$ 9,4 milioni di prestito dell'azionista a DM Shipping (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi), e crediti finanziari a breve termine per US\$ 4,7 milioni, costituiti principalmente da fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance (si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato), in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse.

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

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 giugno 2019 ammontava a US\$ 375,4 milioni, comprensivo di US\$ 73,9 milioni con scadenza entro un anno. Fatte salve alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 30 giugno 2019 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

- (i) finanziamento di US\$ 279 milioni (originariamente US\$ 250 milioni) concesso da un pool di nove primari istituti finanziari (Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Credit Industriel et Commercial, DnB) per rifinanziare otto navi esistenti e fornire un finanziamento per sei navi di nuova costruzione, per un debito di US\$ 150,96 milioni;
- (ii) finanziamento a medio termine di intesa per un debito di US\$ 7,5 milioni;
- (iii) finanziamento a 5 anni di US\$ 15,5 milioni concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2012;
- (iv) finanziamento a 5 anni di US\$ 14,9 milioni concesso da ING per finanziare una nave MR costruita nel 2012;
- (v) finanziamento a 6 anni di US\$ 14,1 milioni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014;
- (vi) finanziamento a 7 anni di US\$ 35,3 milioni concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e 2016;
- (vii) finanziamento a 4 anni di US\$ 6,3 milioni concesso da Crédit Agricole CIB per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2006 e acquistata nel 2015;
- (viii) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare una nave LR1 (consegnata nel novembre 2017), per un debito di US\$ 23,2 milioni;
- (ix) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi *handysize* consegnate rispettivamente a luglio e a ottobre 2016 e una nave MR consegnata nel gennaio 2017, per un debito totale di US\$ 58,6 milioni;
- (x) In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 37,4 milioni concesso alla *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. da Credit Suisse e Cross Ocean AGG Company I (di proprietà di Cross Ocean Partners) per le sei navi consegnate tra il 2009 e il 2011.

Passività per leasing finanziari comprende i *leasing* finanziari per M/T High Fidelity, M/T High Discovery, M/T High Priority, M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty, H/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in *leasing* tra 2017 e il 30 giugno 2019. Inoltre le “passività per *leasing* finanziari” includono US\$ 135,4 milioni derivanti dall’applicazione dell’IFRS 16 a contratti precedentemente classificati come “*leasing* operativi”.

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

FLUSSI DI CASSA

I **flussi di cassa netti di DIS per il primo semestre 2019 sono stati positivi e pari a US\$ 3,8 milioni**, contro flussi positivi di US\$ 3,0 milioni nel primo semestre 2018. L'importo per il primo semestre 2019 include *investimenti lordi* pari a US\$ (31,2) milioni, parzialmente compensati da US\$ 6,3 milioni di *Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto* (sorta dalla riduzione del prestito degli azionisti di d'Amico Tankers a DM Shipping, in seguito alla vendita di una delle sue due navi nel secondo trimestre 2019) e US\$ 8,6 milioni di flussi di cassa positivi da finanziamenti.

2° trim. 2019 NON REVISIONATO	2° trim. 2018 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2019	1° sem. 2018
3.214	447	Flussi di cassa da attività operative	20.030	942
5.817	(10.878)	Flussi di cassa da attività di investimento	(24.853)	(30.137)
(2.516)	9.657	Flussi di cassa da attività finanziarie	8.621	32.146
6.515	(774)	Variazioni della liquidità	3.798	2.951
12.403	16.089	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	15.120	12.364
18.918	15.315	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	18.918	15.315
35.739	32.174	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	35.739	32.174
(16.821)	(16.859)	Scoperti di conto a fine periodo	(16.821)	(16.859)

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 20,0 milioni nel primo semestre 2019 rispetto a US\$ 0,9 milioni nel primo semestre 2018 (positivi e pari a US\$ 3,2 milioni nel secondo trimestre 2019 vs. US\$ 0,5 milioni nel secondo trimestre 2018). Tale miglioramento è il risultato del considerevole rafforzamento dei mercati dei noli nel primo semestre 2019 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati pari a US\$ (24,9) milioni nel primo semestre 2019, contro US\$ (30,1) milioni nel primo semestre 2018. L'importo del 2019 include gli investimenti legati alle rate pagate sulla nave di nuova costruzione consegnata nel gennaio 2019, che è stata venduta e ripresa in *leasing* alla consegna, parzialmente compensati dai US\$ 6,3 milioni sorti dalla riduzione del prestito degli azionisti di d'Amico Tankers a DM Shipping, in seguito alla vendita di una delle sue due navi nel secondo trimestre 2019.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati positivi e pari a US\$ 8,6 milioni nel primo semestre 2019. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ 48,9 milioni di ricavi netti dall'aumento del capitale sociale completato nel secondo trimestre 2019; (ii) US\$ (31,9) milioni di rimborso del finanziamento precedentemente concesso dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.); (iii) US\$ (56,3) milioni di rimborsi dell'indebitamento bancario (di cui US\$ 8,75 milioni dovuti al rimborso del finanziamento precedente alla consegna sulla M/T Cielo di Houston, che è stata venduta e ripresa in *leasing*, e US\$ 15,8 milioni dovuti al rimborso del finanziamento sulla M/T High Voyager, che è stata venduta e ripresa in *leasing*); (iv) US\$ 45,9 milioni di inizio e ammortamento di *leasing* finanziari, che comprendono principalmente l'inizio del *leasing* sulla M/T Cielo di Houston e sulla M/T High Voyager; (v) US\$ (2,3) milioni di variazioni dei crediti e debiti finanziari, riguardanti principalmente fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance (si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato) in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse, compensati da US\$ 4,4 milioni di prestito a monte ricevuto da Eco Tankers Limited, in seguito alla vendita della sua nave (M/T High Sun) nel secondo trimestre 2019.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel primo semestre 2019 sono stati i seguenti:

d'Amico International Shipping:

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

In conformità con quanto previsto dall'art. 3.3.1. del regolamento dei Warrants (disponibile sul sito web della Società come allegato al prospetto del 18 aprile 2017) in tale data il Consiglio d'Amministrazione di DIS ha inoltre deliberato l'apertura di un periodo di esercizio straordinario dei "d'Amico International Shipping Warrant 2017 - 2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") a partire dal 12 marzo 2019 fino al 18 marzo 2019 entrambe le date incluse (il "Periodo di Esercizio Straordinario").

- **Assemblea straordinaria degli azionisti:** l'11 marzo 2019, l'Assemblea Straordinaria di DIS ha deliberato:
 - i) l'approvazione della proposta di riduzione del valore contabile di ogni azione del capitale sociale emesso della Società dal suo precedente valore di US\$ 0,10 per azione al valore di US\$ 0,05 per azione senza l'annullamento di, né il rimborso su, qualsiasi azione in circolazione né compensazione di eventuali perdite, avanzata dal Consiglio di Amministrazione nella relazione esplicativa pubblicata l'8 febbraio 2019 e disponibile per gli Azionisti nella sezione Corporate Governance del sito *web* della Società (www.damicointernationalshipping.com);
 - ii) la conseguente riduzione del valore del capitale sociale emesso dal suo precedente valore di US\$ 65.375.802,50 a US\$ 32.687.901,25, accantonando l'importo risultante dalla riduzione su un conto patrimoniale speciale (*apport en capitaux propres non rémunéré par des titres*), che fa parte dei conti sovrapprezzo azioni della Società;
 - iii) la fissazione del valore del capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso, a un totale di US\$ 87.500.000 ripartito in 1.750.000.000 azioni senza valore nominale, approvando le relative modifiche proposte allo statuto di DIS, e
 - iv) rinnovo, con effetto immediato e per un periodo di cinque anni, dell'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione per aumentare il capitale in una o più *tranche* entro i limiti del capitale autorizzato modificato, nonché l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione per limitare o annullare, in tutto o in parte, il diritto di sottoscrizione privilegiata degli azionisti esistenti.
- Il 18 marzo 2019 DIS ha annunciato che durante il periodo di esercizio straordinario non è stato esercitato nessun *Warrant* e che di conseguenza il capitale di DIS è rimasto invariato a US\$ 32.687.901,25, ripartito in 653.758.025 azioni senza valore nominale.
- **Riunione del Consiglio di Amministrazione:** il 20 marzo 2019 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A., esercitando i poteri delegatigli dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti dell'11 marzo 2019, ha deliberato:
 - i) di approvare l'emissione in opzione rivolta agli azionisti della Società che consiste in (i) un'offerta da parte della Società ai titolari di diritti di sottoscrizione privilegiata (i "Diritti di Sottoscrizione Privilegiata") di nuove azioni (le "Nuove Azioni") della Società (l'"Offerta Pubblica costituita da Diritti d'Opzione") e (ii) qualora i Diritti di Sottoscrizione Privilegiata fossero stati esercitati solo parzialmente durante l'Offerta Pubblica costituita da Diritti d'Opzione, in un collocamento istituzionale, nell'ambito del quale il Consiglio di Amministrazione avrebbe potuto collocare eventuali Nuove Azioni non sottoscritte durante l'Offerta Pubblica costituita da Diritti d'Opzione e con l'annullamento, in questa seconda *tranche* di offerta, di qualsiasi Diritto di Sottoscrizione Privilegiata

- (il “Collocamento Istituzionale”, unitamente all’Offerta pubblica costituita da Diritti d’Opzione, l’“Offerta”);
- ii) di approvare un aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino a un massimo pari all’equivalente in US\$ di €44.045.318 (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l’emissione di massimo 587.270.900 Nuove Azioni, dello stesso grado delle azioni esistenti sotto tutti gli aspetti, ad un prezzo di emissione per Nuova Azione di €0,075 (il “Prezzo di emissione”), secondo il rapporto di 10 Nuove Azioni ogni 11 Diritti di Sottoscrizione Privilegiata esercitati (il “Rapporto”).

In tale data la Società ha ulteriormente comunicato che i proventi netti dell’Offerta sarebbero stati utilizzati per rafforzare il bilancio della Società, riducendone la leva finanziaria e migliorandone la posizione finanziaria.

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

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

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

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

I prezzi di esercizio dei Warrant sono stati ridotti per tutti i Periodi di Esercizio e i Periodi di Esercizio Addizionali che seguiranno il completamento dell’Offerta (come definita nel prospetto del 21 marzo 2019, il “Prospetto 2019”, relativo all’Offerta in Opzione di 587.270.900 Nuove Azioni ad un Prezzo di Emissione di € 0,075 per Nuova Azione nel Rapporto di 10 Nuove Azioni ogni 11 Diritti di Opzione) e sono pari a:

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

Risultati del Periodo di Opzione

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

- **Il Consiglio di Amministrazione di d’Amico International Shipping S.A. ha annunciato la modifica della data di chiusura del collocamento istituzionale, i risultati del collocamento istituzionale e i risultati finali dell’emissione in opzione. Aumento di capitale sottoscritto al 100% e ricavi lordi dell’offerta pari**

all'equivalente in US\$ di € 44 milioni: Il 24 aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A., successivamente all'offerta di un massimo di 587.270.900 Nuove Azioni in opzione comunicò la chiusura, a tale data, del Collocamento Istituzionale originariamente fissata al 17 maggio 2019.

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

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

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

I principali beneficiari del Piano sono i seguenti top-managers e amministratori esecutivi di DIS: Paolo d'Amico (Amministratore Delegato e Presidente), Carlos Balestra di Mottola (Direttore Finanziario ed Amministratore Esecutivo), Fleming Carlsen (Direttore Operativo), Cesare d'Amico (Amministratore Esecutivo), Marie-Anne Fiorelli (Capo Operazioni).

Le principali caratteristiche del Piano sono le seguenti:

il piano si basa sulla media dei risultati finanziari ottenuti da DIS su tre periodi biennali continui ("i periodi" oppure "i cicli"). Il primo periodo è il 2019-2020. Il piano cerca di allineare gli interessi degli azionisti con quelli dei principali decisori di DIS. In particolare, il piano stabilisce un *bonus* basato sul rendimento del capitale investito (ROCE) medio ottenuto da DIS durante ciascun biennio, con una soglia stabilita minima del 5% - obiettivo di "entrata". Il bonus è quindi calcolato come il 10% della differenza tra l'utile operativo (EBIT) medio ottenuto durante il periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino ad un utile operativo massimo corrispondente ad un ROCE del 7,5%.

Il bonus è allocato secondo tre obiettivi volti a misurare la performance finanziaria di DIS, tenendo conto del rischio sostenuto, come pure la solidità della strategia di copertura e l'efficienza in termini di costi della struttura amministrativa. In particolare, i tre obiettivi che vengono misurati sono:

- I. Il ROCE adeguato (40% del bonus), che modifica il ROCE attraverso una matrice che tiene conto della leva finanziaria nella struttura del capitale di DIS e la percentuale di copertura;
- II. L'efficacia della copertura (35% del bonus), che rileva in che misura la copertura del periodo ha contribuito in modo positivo o negativo al totale dei ricavi su base TCE;
- III. La variazione in termini percentuali nei costi generali ed amministrativi giornalieri (25% del bonus), che cerca di misurare l'efficienza con cui viene amministrata una nave.

Per ognuno di tali obiettivi esistono delle soglie minime e la percentuale allocata a ciascuno di essi aumenta in modo lineare una volta superata la soglia, fino ad un massimo del 110% dell'ammontare massimo attribuibile per il raggiungimento dello stesso. Al fine di riflettere il ritorno massimo per l'azionista (TSR, total shareholder return) ottenuto dagli azionisti di DIS a fine periodo, si effettuerebbe un adeguamento finale del bonus, relazionandolo al TSR che si potrebbe ottenere investendo nelle azioni di un gruppo di pari.

Il bonus complessivo, calcolato come indicato in precedenza, è pagato per il 70% in cassa alla fine di ciascun ciclo maturato, ed il 30% attraverso azioni DIS (senza accantonamento di costo) nei due anni successivi (15% ciascun anno).

Il numero assegnato delle azioni DIS si baserebbe sulla media aritmetica dei prezzi di chiusura di mercato ufficiali dell'azione DIS registrati nel mese precedente il Consiglio di amministrazione della società che verificherà i risultati ottenuti nel periodo di maturazione corrispondente.

Le azioni DIS a disposizione del Piano, sono quelle correntemente detenute nel portafoglio della Società (n.7.760.027 azioni proprie senza valore nominale).

- **Secondo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 31 maggio 2019, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi giorno di negoziazione su Borsa Italiana S.p.A. ("Borsa") dal 3 giugno 2019 al 28 giugno 2019, entrambe le date incluse (il "Secondo Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito dalla Borsa, senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"), in un rapporto di (1) azione ordinaria di DIS per (1) Warrant esercitato. Il prezzo di esercizio per il Secondo Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,327 (zero virgola trecentoventisette euro) per Azione di Compendio. Il 2 luglio 2019, DIS ha annunciato il capitale sociale di nuova emissione, debitamente registrato mediante atto notarile sottoscritto in tale data e la successiva sottoscrizione ed emissione di 3.199 azioni ordinarie di nuova emissione. A seguito del completamento del Secondo periodo di esercizio, il capitale sociale ammonta attualmente a US\$ 62.051.606,20, suddiviso in 1.241.032.124 azioni senza valore nominale.

d'Amico Tankers d.a.c.:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nel mese di marzo 2019, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Voyager, una nave cisterna *medium range* da 45.999 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 25,7 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers d.a.c. di generare, alla consegna della nave, il 25 aprile 2019, una liquidità di circa US\$ 9,6 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers d.a.c. mantiene un'opzione di riacquisto della nave in qualsiasi momento a partire dal terzo anniversario dalla sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli, con un preavviso di tre mesi.

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

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

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

d'Amico Tankers d.a.c.:

- **Flotta impiegata a noleggio:** a luglio 2019: i) un'importante agenzia commerciale di intermediazione ha esercitato la propria opzione di prorogare per un minimo di 12 mesi e un massimo di 18 mesi i suoi contratti *time charter* per due LR1 di d'Amico Tankers a una tariffa più elevata, a decorrere rispettivamente dal terzo e dal quarto trimestre 2019; ii) un'importante compagnia petrolifera ha prorogato il suo contratto *time charter* su una nave LR1 di d'Amico Tankers per altri 12 mesi, con un'opzione per altri 12 mesi, a decorrere da gennaio 2020; iii) d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi MR a un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 150 giorni; iv) un'importante compagnia petrolifera ha esercitato la propria opzione di prorogare un contratto *time charter* su una delle navi MR di d'Amico Tankers per altri 12 mesi a una tariffa più elevata. Ad agosto 2019: i) un'importante compagnia petrolifera ha esercitato la propria opzione di prorogare un contratto *time charter* su una delle navi MR di d'Amico Tankers per altri 12 mesi ad una tariffa più elevata; ii) d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato la sua nuova LR1 di nuova costruzione, che si prevede di consegnare nel terzo trimestre 2019, a un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 24 mesi, con un'opzione per altri 12 mesi; iii) d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi MR a un'importante compagnia petrolifera per 3 anni.

Glenda International Shipping d.a.c.:

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

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

	Al 30 giugno 2019				Al 12 settembre 2019			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	4,0	12,0	7,0	23,0	4,0	12,0	7,0	23,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	8,0	0,0	9,0	1,0	8,0	0,0	9,0
Nolo a lungo termine	0,0	12,5	0,0	12,5	0,0	12,5	0,0	12,5
Nolo a breve termine	0,0	4,0	1,0	5,0	0,0	3,0	1,0	4,0
Totale	5,0	36,5	8,0	49,5	5,0	35,5	8,0	48,5

* con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile della gestione

Stando all'aggiornamento di luglio 2019 del FMI, la crescita globale resta debole. Il World Economic Outlook (WEO) di aprile, riferisce che gli Stati Uniti hanno aumentato ulteriormente i dazi su alcune importazioni cinesi e la Cina ha reagito aumentando i dazi su un sottoinsieme di importazioni statunitensi. Le catene di fornitura tecnologiche globali sono state minacciate dalla prospettiva delle sanzioni statunitensi, l'incertezza legata alla Brexit è perdurata e le crescenti tensioni geopolitiche hanno avuto ripercussioni sui prezzi dell'energia. Tali fattori hanno indotto il FMI a tagliare le previsioni per la crescita globale al 3,2% nel 2019 e al 3,5% nel 2020 (con un calo di 0,1 punti percentuali per entrambi gli anni rispetto al report di aprile).

Secondo l'AIE, la crescita della domanda petrolifera globale, debole durante il primo semestre del 2019, dovrebbe accelerare nella seconda parte dell'anno. Nel 2020 la crescita della domanda dovrebbe accelerare ulteriormente ad una media di 1,4 milioni di barili al giorno rispetto agli 1,2 milioni del 2019.

Nella seconda metà di giugno, un incendio e la conseguente chiusura della raffineria da 335.000 barili al giorno di Filadelfia hanno influito sulla produzione della Costa Orientale. Il proprietario, Philadelphia Energy Solutions, ha messo temporaneamente in disuso l'impianto, alla ricerca di un acquirente o in attesa di una chiusura definitiva; un'eventuale chiusura imporrebbe alla Costa Orientale degli Stati Uniti di ricorrere ulteriormente alle importazioni. La raffineria aveva una capacità di produzione di 160.000 barili al giorno di benzina e 100.000 barili al giorno di distillati.

La domanda di navi cisterna dovrebbe accelerare nella seconda parte del 2019 sulla scia di un'impennata dei volumi di raffinazione, a sua volta dovuta anche alla creazione di rimanenze di carburanti *bunker* in vista del tetto al contenuto di zolfo imposto dalle normative IMO 2020. Nel 2020 la crescita della domanda di navi cisterna dovrebbe accelerare ulteriormente per effetto del potenziamento degli scambi commerciali dovuto al tetto sul contenuto di zolfo imposto dalle normative IMO 2020 e dell'aumento delle spedizioni statunitensi verso Asia e America latina.

Si prevede che le importazioni di raffinati asiatici supereranno i 9 milioni di barili al giorno nel 2019. I paesi del Sud-Est asiatico come la Thailandia e la Malesia hanno visto aumentare le importazioni, così come Singapore, che ora rappresenta un *hub* fondamentale per la lavorazione e il commercio.

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

Domanda di navi cisterna

- Secondo l'AIE, la crescita della domanda petrolifera, scesa a valori eccezionalmente bassi pari a 310.000 barili al giorno nel primo trimestre 2019 e 800.000 barili al giorno nel secondo trimestre 2019, dovrebbe risalire a 1,8 milioni di barili al giorno nella seconda metà dell'anno, quando l'attività economica migliorerebbe e gli impianti petrolchimici aumenterebbero i volumi. Nel 2020 la crescita della domanda dovrebbe accelerare ulteriormente a una media di 1,4 milioni di barili al giorno rispetto agli 1,2 milioni del 2019.
- Secondo Clarksons è previsto un aumento della domanda (espressa in tonnellate-miglia) di navi cisterna del 3,3% nel 2019, supportato da un ritorno alla crescita delle importazioni di raffinati asiatici e dalla potenziale creazione di rimanenze di carburanti *bunker* in vista del tetto al contenuto di zolfo imposto dalle normative IMO 2020. Per il 2020 Clarksons ha previsto un aumento della domanda (espressa in tonnellate-miglia) di navi cisterna nell'ordine del 5,4% per effetto soprattutto del potenziamento degli scambi commerciali derivante dal tetto allo zolfo imposto dalle normative IMO 2020 e dell'aumento delle spedizioni statunitensi verso Asia e America latina.
- Secondo l'Oil Market Outlook 2019 dell'AIE, la capacità di raffinazione primaria subirà un aumento di 2,7 milioni di barili al giorno a livello globale nel 2019; per la maggior parte questo incremento si concentrerà in Oriente, con il Medio Oriente e la Cina che contribuiranno con un incremento rispettivamente pari a 500.000 e 1,4 milioni di barili al giorno.
- Con i significativi incrementi della capacità di raffinazione progettati per quest'anno in Medio Oriente, Clarksons prevede che le spedizioni di raffinati dalla regione continuino a crescere stabilmente, del 10% e del 7% rispettivamente nel 2019 e nel 2020.
- Le esportazioni di raffinati asiatici, deboli nel 2018, dovrebbero segnare un positivo aumento del 5% nel 2019 e della stessa percentuale nel 2020 (Clarksons), con la previsione di un aumento delle spedizioni da un ampio ventaglio di paesi della regione.
- L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha sancito che dal 2020 le navi dovranno utilizzare combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% al di fuori delle Aree di controllo delle emissioni, in calo rispetto all'attuale limite di 3,5%. Tale modifica normativa comporterà probabilmente un'impennata della domanda di gasolio e di distillati a bassissimo contenuto di zolfo. Si prevede che influisca sui modelli commerciali dei raffinati, sulla produzione delle raffinerie a livello regionale e sulla produttività delle navi. Nella seconda metà del 2019 è previsto un aumento dei margini di raffinazione per il diesel, mentre il nuovo combustibile a basso contenuto di zolfo inizierà ad essere raffinato e distribuito ai porti di tutto il mondo, creando una domanda aggiuntiva di trasporti marittimi.

Offerta di navi cisterna

- Secondo le stime di Clarksons dell'inizio dell'anno, nel 2019 era prevista la consegna di 93 navi MR e 14 LR1.
- Le consegne effettive nella prima metà dell'anno hanno riguardato solo 48 MR, rispetto alle 63 programmate, e 6 LR1, rispetto alle 10 programmate.
- Considerando le prudenti ipotesi di demolizione determinate dal management di DIS e le consegne previste da Clarksons, la crescita della flotta nei segmenti MR e LR1 dovrebbe attestarsi al 2,5% nel 2019 e all'1,6% nel 2020.
- Circa il 5% della flotta di MR e LR1 attualmente in navigazione (in Tpl (Dwt)) ha un'età superiore a vent'anni.
- I cantieri stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti stanno causando una riduzione della loro capacità globale di produzione.
- Le demolizioni, insieme a un registro delle commesse scarso ed alle limitate commesse per navi di nuova costruzione, dovrebbero comportare uno scarso aumento della flotta nei prossimi due anni.
- Le normative emesse dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), che, a decorrere da gennaio 2020, limitano il contenuto di zolfo nei combustibili per uso marittimo allo 0,5%, potrebbero causare il ritiro dal commercio di navi meno nuove ed efficienti, man mano che queste diverranno meno competitive essendo obbligate a bruciare combustibili a basso contenuto di zolfo più costosi.
- La conformità alle normative IMO 2020 potrebbe essere ottenuta anche attraverso l'installazione di depuratori a bordo; le attività di bacino richieste per tali installazioni, ove possibile, coinciderebbero con manutenzioni speciali, ma comporterebbero periodi di *off-hire* più lunghi e ridurrebbero l'offerta di navi.
- I ritardi nei porti e l'aumento della lunghezza dei viaggi, visto il numero crescente di merci esportate dal Medio Oriente, potrebbero ridurre la pronta offerta di tonnellaggio.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2019

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2019 NON REVISIONATO	2° trim. 2018 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	Nota	1° sem. 2019	1° sem. 2018
87.387	98.853	Ricavi	(2)	178.418	202.362
(24.938)	(39.524)	Costi diretti di viaggio	(3)	(52.111)	(76.713)
62.449	59.329	Ricavi base time charter*	(4)	126.307	125.649
(7.230)	(33.702)	Costi per noleggi passivi	(5)	(17.450)	(65.665)
(26.433)	(21.518)	Altri costi operativi diretti	(6)	(54.124)	(42.067)
(2.458)	(4.140)	Costi generali e amministrativi	(7)	(5.880)	(8.100)
(841)	14	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(8)	(948)	252
25.487	(17)	Risultato operativo lordo / EBITDA*		47.905	10.069
(22.986)	(9.640)	Ammortamenti e svalutazioni	(13)	(33.932)	(18.893)
(9.113)	-	Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	(14)	(15.407)	-
(6.612)	(9.657)	Risultato operativo / EBIT*		(1.434)	(8.824)
766	2.200	Proventi finanziari netti	(9)	578	3.928
(13.896)	(9.095)	(Oneri) finanziari netti	(9)	(25.228)	(15.055)
1.269	(3)	Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(10)	1.251	(1)
(226)	-	Storno della svalutazione di un prestito a una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	(11)	719	-
(18.699)	(16.555)	Risultato ante-imposte		(24.114)	(19.952)
(107)	(67)	Imposte sul reddito	(12)	(207)	(268)
(18.806)	(16.622)	Perdita netta		(24.321)	(20.220)
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>					
(0,015)	(0,026)	Perdita per azione in US\$⁽¹⁾		(0,020)	(0,031)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2019 NON REVISIONATO	2° trim. 2018 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2019	1° sem. 2018
(18.806)	(16.622)	Perdita del periodo	(24.321)	(20.220)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
(3.602)	665	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	(4.917)	3.281
(21)	(93)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(31)	99
(22.429)	(16.050)	Utile/(Perdita) complessivo del periodo	(29.269)	(17.038)

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società.

(¹) L'utile base per azione è calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 888.723.323 nel primo semestre del 2019, a 1.134.145.595 nel secondo trimestre del 2019 e a 645.455.291 nel primo semestre e nel secondo trimestre del 2018. Nel secondo trimestre/primo semestre del 2019 e nel secondo trimestre/primo semestre del 2018 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>		AI 30 giugno 2019	AI 31 dicembre 2018
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali	(13)	879.473	911.281
Diritto di utilizzo delle attività in <i>leasing</i>	(14)	135.701	-
Partecipazioni in società a controllo congiunto	(15)	4.391	3.228
Altre attività finanziarie non correnti	(16)	18.870	9.655
Totale attività non correnti		1.038.435	924.164
Rimanenze	(18)	11.392	13.492
Crediti a breve e altre attività correnti	(19)	45.915	52.163
Altre attività finanziarie correnti	(16)	16.465	18.205
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(20)	35.739	31.713
Attività correnti		109.511	115.573
Attività disponibili per la vendita	(17)	17.341	-
Totale attività correnti		126.852	115.573
TOTALE ATTIVITÀ		1.165.287	1.039.737
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(21)	62.052	65.376
Risultati a nuovo	(21)	(56.595)	(30.270)
Sovrapprezzo azioni	(21)	368.884	316.697
Altre riserve	(21)	(20.015)	(14.460)
Patrimonio netto totale		354.326	337.343
Banche e altri finanziatori	(22)	301.425	338.622
Passività non correnti da <i>leasing</i> finanziari	(23)	332.276	165.298
Prestito a lungo termine degli azionisti	(24)	-	30.600
Altre passività finanziarie non correnti	(26)	10.668	4.998
Totale passività non correnti		644.369	539.518
Banche e altri finanziatori	(22)	63.857	91.238
Passività correnti da <i>leasing</i> finanziari	(23)	39.567	8.369
Finanziamento a breve termine degli azionisti	(24)	-	1.280
Debiti a breve e altre passività correnti	(25)	41.293	54.013
Altre passività finanziarie correnti	(26)	11.663	7.876
Debiti per imposte correnti	(27)	91	100
Passività correnti		156.471	162.876
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	(17)	10.121	-
Totale passività correnti		166.592	162.876
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		1.165.287	1.039.737

12 settembre 2019

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente e Amministratore delegato

Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2019 NON REVISIONATO	2° trim. 2018 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2019	1° sem. 2018
(18.807)	(16.622)	Utile (perdita) del periodo	(24.321)	(20.220)
8.645	9.640	Svalutazioni e ammortamenti	17.403	18.893
11.321	-	- Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	19.801	-
12.136	-	- Svalutazione	12.136	-
107	40	Imposte correnti e differite	207	241
6.408	-	- Costo dei <i>leasing</i> finanziari	10.576	-
7.260	6.789	Altri oneri (proventi) finanziari netti	14.270	11.778
(539)	106	Risultato della differenza di cambio non realizzata	(196)	(651)
(1.270)	3	Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	(1.252)	1
(841)	(14)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(948)	(251)
226	-	Perdite di valore e svalutazioni (" <i>impairment</i> ") di attività finanziarie verso parte correlata	(719)	-
(1.008)	-	Riclassificazione <i>off-hire</i> a fronte dell'ammortamento	-	-
(589)	64	Variazioni della riserva dei diritti d'opzione	(607)	132
899	-	Variazione del risultato differito dalla cessione di attività in vendita e <i>lease-back</i>	1.114	-
23.948	(58)	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	47.464	9.791
647	(2.168)	Variazioni delle rimanenze	2.100	(2.470)
1.980	294	Variazioni dei crediti a breve	6.248	(2.278)
(12.541)	9.923	Variazioni dei debiti a breve	(15.857)	7.861
(6.408)	-	- Pagamento della quota di interessi della passività per <i>leasing</i>	(10.576)	-
(164)	(38)	Imposte (pagate) ricevute	(217)	26
(4.248)	(7.541)	Interessi netti (pagati)	(9.132)	(12.684)
3.214	447	Flussi di cassa netti da attività operative	20.030	942
(637)	(10.909)	Acquisto di immobilizzazioni*	(31.157)	(44.032)
-	-	- Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni*	-	13.750
-	-	Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	83
6.454	31	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	6.304	62
5.817	(10.878)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(24.853)	(30.137)
17.907	-	- Aumento di capitale	17.907	-
(694)	(91)	Altre variazioni del patrimonio netto	(955)	(118)
(1.620)	27.000	Finanziamenti degli azionisti	-	27.000
(950)	2.317	Variazioni di altri crediti finanziari/ parte correlata**	(2.250)	1.167
4.259	(1.065)	Variazione netta di altri debiti finanziari	4.354	375
(38.920)	(23.258)	Rimborso finanziamenti bancari	(56.341)	(55.081)
-	5.833	Utilizzo finanziamenti bancari	-	30.682
26.305	-	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	63.676	27.353*
(8.803)	(1.079)	Rimborso della quota capitale di <i>leasing</i> finanziari	(17.770)	(2.132)
(2.516)	9.657	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	8.621	32.146

Continua alla pagina successiva

Continua dalla pagina precedente

6.515	(774)	Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	3.798	2.951
12.403	16.089	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo**	15.120	12.364
18.918	15.315	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo*	18.918	15.315
35.739	32.174	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo**	35.739	32.174
(16.821)	(16.859)	Scoperti di conto a fine periodo	(16.821)	(16.859)

* Si veda la nota 1 della presente relazione alla voce *Riclassificazioni dei flussi di cassa e componenti che non influenzano le disponibilità liquide - Impatto* per una riclassificazione degli importi riguardanti le immobilizzazioni materiali vendute e riprese in leasing nel primo semestre del 2018;

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

Le attività finanziarie che non richiedono l'uso di liquidità sono riconciliate nella nota 28.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
Saldo al 1° gennaio 2019 secondo l'esposizione precedente	65.376	(30.270)	316.697	(14.791)	331	337.343
Rettifica ex IFRS 16	-	(2.004)	-	-	-	(2.004)
Saldo al 1° gennaio 2019 rettificato	65.376	(32.274)	316.697	(14.791)	331	335.339
Costo diritti d'opzione	-	-	-	(607)	-	(607)
Contributo degli azionisti senza emissione di azioni	(32.688)	-	32.688	-	-	-
Aumento di capitale	29.364	-	20.423	-	-	49.787
Costo dell'emissione azionaria	-	-	(924)	-	-	(924)
Utile (perdita) complessivo	-	(24.321)	-	(31)	(4.917)	(29.269)
Saldo al 30 giugno 2019	62.052	(56.595)	368.884	(15.429)	(4.586)	354.326

	Sovrapprezzo sociale	Utili portati a nuovo	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
Saldo al 1 gennaio 2018	65.322	26.389	316.594	(14.837)	964	394.432
Rettifica IFRS15	-	(1.559)	-	-	-	(1.559)
Saldo al 1° gennaio 2018 rett. IFRS 15	65.322	24.830	316.594	(14.837)	964	392.873
Costo diritti d'opzione	-	-	-	132	-	132
Costo dell'emissione	-	-	(20)	-	-	(20)
Utile (perdita) complessivo	-	(20.220)	-	(99)	3.281	(17.038)
Saldo al 30 giugno 2018*	65.322	4.610	316.574	(14.804)	4.245	375.947

* Il prospetto delle variazioni del patrimonio consolidato per il primo semestre 2018 è stato riesposto al fine di includere la rettifica ai sensi dell'IFRS 15 – si veda la nota 1 del bilancio d'esercizio 2018.

Le seguenti note formano parte del bilancio intermedio consolidato.

NOTE

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

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

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

1. PRINCIPI CONTABILI

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

Principi di redazione

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per l'esercizio chiuso al 30 giugno 2019.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio annuale dovrebbe essere letto congiuntamente al bilancio annuale al 31 dicembre 2018 del Gruppo.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli Amministratori effettuano stime contabili e in alcuni casi congetture. Le decisioni della dirigenza sono basate sull'esperienza e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono espresse per tutte le aree di *business* e sono riviste in modo continuativo.

Informazioni di settore

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

Principi contabili

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2019

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

Il *leasing* è un mezzo per ottenere accesso ad attività, ottenere finanziamenti e ridurre l'esposizione di un'entità al rischio di proprietà. Il nuovo approccio ai *leasing* comporta una rappresentazione più fedele delle attività e delle passività di un locatario e, unitamente all'informativa ampliata, incrementa la trasparenza della leva finanziaria e del capitale impiegato da un locatario.

Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti nei contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi, vengono ora attualizzate al tasso di interesse intrinseco del *leasing*, qualora sia possibile determinarlo con facilità; in caso contrario, sono attualizzate al tasso di finanziamento marginale del Gruppo alla data di prima applicazione, o di inizio del *leasing*, portando alla rilevazione di una passività per *leasing* e di una corrispondente attività che consiste nel diritto di utilizzo.

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

Il Gruppo ha adottato l'approccio "*modified retrospective*" per la transizione all'IFRS 16, applicando il principio dall'inizio del 2019, senza riesporre le informazioni finanziarie dell'esercizio precedente, ma rilevando una rettifica del patrimonio netto all'inizio del periodo corrente. Poiché l'impatto dell'IFRS 16 sulla comparabilità delle informazioni finanziarie è elevato, nelle note sono fornite informazioni aggiuntive volte a spiegare la differenza tra i saldi iniziali ed i risultati dei *leasing* operativi, precedentemente contabilizzati conformemente allo IAS 17 e ora all'IFRS 16.

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

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

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

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

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

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

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

Le disposizioni transitorie descritte in precedenza non avranno ripercussioni finanziarie su periodi futuri.

Con l'adozione dell'IFRS 16, il Gruppo ha modificato come segue l'esposizione dei dati finanziari:

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

Al 1° gennaio 2019 il Gruppo ha rilevato US\$ 326,6 milioni di passività del *leasing*, determinate come segue:

	<i>US\$ milioni</i>
Impegni per <i>leasing</i> operativi esposti al 31 dicembre 2018	339,7
Deduzione dell'elemento di servizio dal calcolo della passività per <i>leasing</i>	(143,8)
Ammortizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale del locatario alla data di prima applicazione	(24,0)
Meno: <i>leasing</i> a breve termine rilevati a quote costanti come spesa	(19,0)
Ulteriori passività per <i>leasing</i> derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16	<u>152,9</u>
Sommando le passività per <i>leasing</i> ex IAS 17	<u>173,7</u>
= Passività del <i>leasing</i> al 1° gennaio 2019	<u>326,6</u>

Nei primi sei mesi del 2019 il conto economico del Gruppo ha subito gli effetti della riclassifica di US\$ 32,2 milioni da costi per noleggi passivi a US\$ 15,0 milioni in altri costi operativi diretti, US\$ 15,4 milioni di ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo derivanti da *leasing* e US\$ 3,8 milioni di interessi passivi. A causa di tali variazioni, nel primo semestre del 2019 l'EBITDA e l'EBIT sono stati rispettivamente di US\$ 17,6 milioni e di US\$ 5,1 milioni superiori a quanto sarebbero stati altrimenti, e l'Utile / (perdita) ante imposte ed il Risultato netto sono stati entrambi inferiori di US\$ 1,6 milioni rispetto a quanto altrimenti sarebbero stati. Nel complesso, l'IFRS 16 non ha avuto effetti sui flussi di cassa del Gruppo.

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

Voci di conto economico consolidato:

<i>US\$ migliaia</i>	1° sem. 2019	1° sem. 2019 senza applicare l'IFRS 16	1° sem. 2018
....
Costi per noleggi passivi	(17.450)	(49.602)	(65.665)
Altri costi operativi diretti	(54.124)	(39.164)	(42.067)
Costi generali e amministrativi	(5.880)	(6.275)	(8.100)
Utile dalla vendita di navi	(948)	(948)	252
Risultato operativo lordo / EBITDA*	47.905	30.318	10.069
Ammortamenti e svalutazioni	(33.932)	(33.932)	(18.893)
Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di	(15.407)	-	-
Risultato operativo / EBIT	(1.434)	3.614	(8.824)
.....
Utile / (perdita) ante imposte	(24.114)	(22.528)	(19.952)
....
Utile / (perdita) netto	(24.321)	(22.735)	(20.220)

* Si veda la sezione "Indicatori alternativi di performance" a pagina 10

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

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

<i>(US\$ migliaia)</i>	AI 30 giugno 2019	AI giugno 2019 senza applicare l'IFRS 16	AI 31 dicembre 2018
Attività consistente nel diritto di utilizzo derivanti da <i>leasing</i> , comprese quelle riclassificate come di proprietà	369.742	233.953	-
.....
Totale attività non correnti	1.038.435	902.647	924.164
.....
Totale attività	1.165.287	1.029.499	1.039.737
.....
Utili portati a nuovo	(57.143)	(53.554)	(30.270)
.....
Patrimonio netto	354.326	357.915	337.343
.....
Passività non correnti da <i>leasing</i> finanziari	332.276	221.331	165.298
.....
Passività non correnti	644.369	533.424	539.518
.....
Passività correnti per <i>leasing</i> finanziari	39.567	11.136	8.369
.....
Passività correnti	166.592	138.160	162.876
Totale passività e patrimonio netto	1.165.287	1.029.499	1.039.737

Riclassifiche dei flussi di cassa e componenti che non influenzano le disponibilità liquide - Impatto

In conformità al paragrafo 43 dello IAS 7 *Rendiconto finanziario* – che richiede di escludere dal rendiconto finanziario le operazioni di investimento e di finanziamento che non comportano l'uso di disponibilità liquide e mezzi equivalenti – l'importo che non influenza le disponibilità liquide che sorgono all'inizio di *leasing* finanziari ed all'investimento in beni in *leasing* è stato rispettivamente escluso dai flussi di cassa da attività finanziarie e da attività di investimento. Allo stesso tempo, vi è una riclassifica dei ricavi derivanti dalla cessione di attività simultaneamente riprese in *leasing* da "flussi di cassa da attività di investimento" a "flussi di cassa da attività di

finanziamento”, sottolineando la natura di finanziamento dell'accordo. Gli stessi criteri sono applicati ai dati finanziari comparativi del 2018, come segue:

US\$ migliaia	1° sem. 2018 come riportato	Riclassificazione	Eliminazione di componenti che non influenzano le disponibilità liquide	1° sem. 2018 rettificato
Acquisto di immobilizzazioni – investimento	(72.032)	28.000	-	(44.032)
Avvio di un <i>leasing</i> finanziario – finanziamento	28.000	(28.000)	-	-
Ricavi dalla vendita di attività – investimento	41.103	(27.353)	-	13.750
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	-	27.353	-	27.353

Principi contabili, variazioni e interpretazioni non ancora in vigore

Non è previsto che altri principi contabili non ancora in vigore abbiano un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso, o futuri, e sulle operazioni future prevedibili.

2. RICAVI

US\$ migliaia	2° trim. 2019	2° trim. 2018	1° sem. 2019	1° sem. 2018
Ricavi da noleggi a viaggio (<i>spot</i>) – trasporti e controstallie	36.619	71.113	86.622	149.572
Ricavi da <i>leasing</i> operativi (<i>time charter</i>)	9.851	-	21.481	-
Ricavi da attività consistenti nel diritto di utilizzo su <i>sub-leasing</i> (<i>time charter</i>)	37.331	-	66.651	-
Altri ricavi	3.586	27.740	3.664	52.790
Ricavi totali	87.387	98.853	178.418	202.362

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività della flotta per noleggi passivi, trasporti e controstallie e sono rilevati nel corso del tempo.

C'è un solo flusso di ricavi, che deriva dall'impiego delle navi per il trasporto di raffinati. I ricavi provenienti da contratti - come definiti dall'IFRS 15, sorgono da trasporti (contratti per cui il pagamento viene ricevuto al completamento del viaggio) e controstallie; poiché tutti i ricavi contrattuali derivano da trasporti e controstallie, per i quali il pagamento dell'obbligazione di fare è liquidato al completamento del viaggio, non rimangono in essere obbligazioni di fare.

I costi di adempimento di un contratto (giorni di zavorra fino al primo porto di carico) sono rilevati nel corso del tempo e capitalizzati alla data di rendicontazione; ammontano a US\$ 0,5 milioni nel primo semestre 2019 e saranno ammortizzati durante la durata dei relativi contratti.

I ricavi da *sub-leasing* rappresentano proventi da navi controllate tramite contratti *time charter* impiegate a loro volta in *time charter*. I ricavi da *leasing* operativi rappresentano ricavi da navi di proprietà impiegate in *time charter*.

Altri ricavi comprendono i ricavi da deviazioni, compresi i costi di bunkeraggio in porto.

3. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US\$ migliaia	2° trim. 2019	2° trim. 2018	1° sem. 2019	1° sem. 2018
Carburanti (<i>Bunker</i>)	(15.225)	(22.532)	(30.647)	(43.177)
Commissioni	(2.144)	(2.463)	(4.265)	(5.027)
Oneri portuali	(7.162)	(14.514)	(16.639)	(28.732)
Altro	(407)	(15)	(560)	223
Totale	(24.938)	(39.524)	(52.111)	(76.713)

I costi diretti di viaggio derivano dall'impiego, diretto o mediante *partnership*, delle navi di DIS attraverso noleggi a viaggio o contratti di noleggio (*contract of affreightment*). Qualora le navi siano impiegate in noleggi *time charter*, non sostengono costi diretti di viaggio.

4. RICAVI BASE TIME CHARTER

US\$ migliaia	2° trim. 2019	2° trim. 2018	1° sem. 2019	1° sem. 2018
Ricavi base <i>time charter</i>	62.449	59.329	126.307	125.649

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel primo semestre 2019, i giorni-nave a contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 47,3% dei giorni-nave disponibili totali (primo semestre 2018: 32,3%).

5. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US\$ migliaia	2° trim. 2019	2° trim. 2018	1° sem. 2019	1° sem. 2018
Costi per noleggi passivi	(7.230)	(33.702)	(17.450)	(65.665)

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo del noleggio di navi da terzi.

Dal 1° gennaio 2019, in seguito all'applicazione del nuovo principio IFRS 16, l'importo riguarda essenzialmente il costo per noleggiare le navi per un periodo di tempo inferiore all'anno (*leasing* a breve termine). Tali costi del periodo non sono comparabili agli importi dell'anno precedente, quando erano inclusi anche i costi di noleggio a lungo termine (contratti con durata superiore a un anno); ora tali costi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti (si faccia riferimento alla nota 1).

6. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US\$ migliaia	2° trim. 2019	2° trim. 2018	1° sem. 2019	1° sem. 2018
Costi per equipaggi	(11.030)	(10.947)	(21.810)	(21.506)
Spese tecniche	(2.551)	(3.270)	(6.216)	(7.586)
Lubrificanti	(693)	(668)	(1.413)	(1.408)
Gestione tecnica e controllo qualità	(2.742)	(2.017)	(5.966)	(4.187)
Assicurazione	(1.182)	(1.560)	(2.343)	(2.773)
Costi operativi legati alle navi in <i>leasing</i>	(7.480)	-	(14.960)	-
Altri costi	(755)	(3.056)	(1.416)	(4.607)
Totale	(26.433)	(21.518)	(54.124)	(42.067)

Fra gli altri costi operativi diretti sono compresi i costi per gli equipaggi, le spese tecniche, i lubrificanti, i costi per la gestione tecnica e controllo qualità e gli altri costi di gestione delle navi, compresi i costi assicurativi. I costi operativi legati alle navi in *leasing* rappresentano una delle componenti non di *leasing* di un contratto *time charter*, che vengono imputati a conto economico.

Personale

Al 30 giugno 2019 d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano 748 dipendenti, di cui 716 come personale marittimo e 32 come personale di terra. I costi del personale di terra sono registrati tra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza ed altri benefici *post-pensionamento*.

7. COSTI GENERALI E AMMINISTRATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2019	2° trim. 2018	1° sem. 2019	1° sem. 2018
Personale	(693)	(1.694)	(2.085)	(3.517)
Altri costi generali e amministrativi	(1.765)	(2.446)	(3.795)	(4.583)
Totale	(2.458)	(4.140)	(5.880)	(8.100)

Nella voce "costo del personale" sono compresi i costi del personale di terra, tra cui l'importo allocato al piano di *stock option* concesso agli alti dirigenti, adottato nel 2016. Il *fair value* è stato imputato al conto economico con quote costanti durante il periodo incominciato alla data di conferimento fino a quella di maturazione, il 31 maggio 2019. Le condizioni di maturazione non sono state soddisfatte, pertanto le precedenti riserve accantonate per il piano sono state liberate, risultando in un ricavo nel primo semestre del 2019 pari a US\$ 0,6 milioni. Come descritto nella Relazione sulla gestione, nell'ambito degli eventi del periodo, a maggio 2019 è stato approvato un nuovo piano di incentivazione a lungo termine per i principali dirigenti e amministratori; finora non è stata registrata alcuna spesa per pagamenti nell'ambito di tale piano.

La voce "Altri costi generali e amministrativi" comprende gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici nonché altre spese diverse derivanti dalla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping. Questi costi includono anche le commissioni di gestione infragruppo riguardanti i marchi commerciali, i servizi informatici, i servizi legali e di controllo interno per US\$ 1,8 milioni nel primo semestre 2019 e US\$ 0,8 milioni nel secondo trimestre 2019. Includono inoltre spese minori relative a *leasing* a breve termine, riguardanti principalmente attrezzatura da ufficio.

8. RICAVI DA VENDITA DI IMMOBILIZZAZIONI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2019	2° trim. 2018	1° sem. 2019	1° sem. 2018
Utile dalla vendita di navi	(841)	14	(948)	252

Gli importi relativi al 2019 rappresentano il differimento dell'utile dalla vendita di tutte le navi vendute e riprese in *leasing*, due delle quali – la M/T Cielo di Houston e la M/T High Voyager – rispettivamente nei mesi di gennaio ed aprile 2019.

Gli importi nel primo semestre del 2018 fanno riferimento alla vendita nel primo trimestre 2018 della M/T High Presence ed al differimento dell'utile dalla vendita della M/T High Freedom, successivamente ripresa in *leasing*, nonché al differimento dell'utile dalla vendita delle navi M/T High Fidelity, M/T High Priority e M/T High Discovery, riprese in *leasing* nel secondo trimestre 2018.

Gli importi indicati nel secondo trimestre del 2019 e del 2018 si riferiscono agli utili dalla vendita di navi, differiti.

9. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$ migliaia	2° trim. 2019	2° trim. 2018	1° sem. 2019	1° sem. 2018
Proventi finanziari				
<i>Da debiti e crediti al costo ammortizzato:</i>				
Interessi attivi	111	84	265	179
Realizzati su strumenti derivati	118	679	118	679
Differenze di cambio realizzate	-	565	-	73
<i>Al fair value a conto economico:</i>				
Utili non realizzati su strumenti derivati	-	872	-	2.627
Differenze di cambio non realizzate	537	-	195	370
Totale proventi finanziari	766	2.200	578	3.928
Oneri finanziari				
<i>Altri oneri finanziari correnti al costo ammortizzato:</i>				
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(6.449)	(7.841)	(12.422)	(14.680)
Costo dei <i>leasing</i> finanziari	(6.407)	-	(10.576)	-
Realizzati su strumenti derivati	-	-	-	-
Differenze di cambio	(332)	-	(26)	-
<i>Al fair value a conto economico:</i>				
Perdite non realizzate su strumenti derivati	(708)	(375)	(2.204)	(375)
Differenze di cambio non realizzate	-	(879)	-	-
Totale oneri finanziari	(13.896)	(9.095)	(25.228)	(15.055)
Oneri finanziari netti	(13.129)	(6.895)	(24.650)	(11.127)

I proventi finanziari del primo semestre 2019 includono interessi attivi realizzati per US\$ 0,3 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari, nonché dal finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping. I proventi finanziari per il primo semestre 2019 includono anche US\$ 0,1 milioni di utili realizzati su *swap* su tassi di interesse; gli utili non realizzati, nello stesso periodo, riguardano la variazione della valutazione del finanziamento a DM Shipping pari a US\$ 0,2 milioni, attribuibili a fluttuazioni valutarie.

Gli oneri finanziari nel primo semestre 2019 includono US\$ 12,4 milioni di spese realizzate, inclusive di US\$ 10,2 milioni di interessi su prestiti bancari relativi alle navi di proprietà di DIS, linee di credito ed il risultato realizzato su *swap* su tassi di interesse aperti, nonché US\$ 2,2 milioni di commissioni finanziarie. Gli oneri finanziari nella prima metà del 2019 includono anche US\$ 10,6 milioni di interessi impliciti nei *leasing* (nel 2018 gli interessi passivi impliciti nei *leasing* finanziari erano esposti tra gli interessi passivi). Le perdite non realizzate su strumenti derivati nello stesso periodo ammontano a US\$ 2,2 milioni e rappresentano variazioni del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 1,0 milioni e variazioni del *fair value* di *swap* su tassi di interesse non di copertura pari a US\$ 1,2 milioni.

10. QUOTA DI UTILE DELLE PARTECIPATE CONTABILIZZATE SECONDO IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Il risultato degli investimenti consiste nella quota dell'utile o della perdita della partecipata contabilizzata secondo il metodo del patrimonio netto di competenza di DIS, pari a un utile di US\$ 1,3 milioni nel primo semestre del 2019.

11. STORNO DELLA SVALUTAZIONE DI UN'ATTIVITÀ CONSOLIDATA SECONDO IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

L'importo di US\$ 0,7 milioni nel primo semestre 2019 si riferisce al parziale storno della svalutazione del prestito degli azionisti concesso da d'Amico Tankers d.a.c. a DM Shipping (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi).

12. IMPOSTE E TASSE

US\$ migliaia	2° trim. 2019	2° trim. 2018	1° sem. 2019	1° sem. 2018
Imposte correnti sul reddito	(107)	(67)	(207)	(268)

Con decorrenza dal 1° gennaio 2007, d'Amico Tankers d.a.c. è stata autorizzata ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda; dal 1° gennaio 2009 tale regime è applicabile anche a DM Shipping d.a.c. (consolidata con il metodo del patrimonio netto) e dal 1° gennaio 2010 anche a Glenda International Shipping.

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale si basa sul reddito figurativo conseguito dalla flotta controllata, definito a sua volta in base al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la *tonnage tax* effettuato da d'Amico Tankers d.a.c. e Glenda International Shipping d.a.c. nel primo semestre 2019 è stato di US\$ 207 migliaia (US\$ 100 migliaia nel secondo trimestre 2019). Le imposte correnti sul reddito includono anche le attività a cui non può essere applicato il regime della *tonnage tax*, tassate al 12,5% o al 25%. L'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) per la società holding ammonta a US\$ 3,0 migliaia nel primo semestre 2019.

13. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

US\$ migliaia	Navi di proprietà	Navi in costruzione	Leasing finanziari	Bacino	Altre attività	Totale
Al 1 gennaio 2019						
Costo o valutazione	845.190	94.481	181.000	14.801	3.461	1.138.933
Accantonamenti per ammortamenti	(210.260)	-	(5.628)	(9.398)	(2.366)	(227.652)
Valore contabile netto	634.930	94.481	175.372	5.403	1.095	911.281
Periodo chiuso al 30 giugno 2019						
Valore contabile netto a inizio periodo	634.930	94.481	175.372	5.403	1.095	911.281
Riclassificazioni	231.940	(56.568)	(175.372)	-	-	-
Valore contabile netto a inizio periodo	866.870	37.913	-	5.403	1.095	911.281
Incrementi	63.073	28.016	-	2.909	-	93.997
Navi consegnate	46.884	(46.884)	-	-	-	-
Dismissioni al costo storico – nave	(80.560)	-	-	-	-	(80.560)
Dismissioni al costo storico – fondo di	6.035	-	-	-	-	6.035
Quota di ammortamento del periodo	(20.122)	-	-	(1.429)	(245)	(21.796)
Svalutazione	(12.136)	-	-	-	-	(12.136)
Riclassificazione ad Attività disponibili per	(17.229)	-	-	(112)	-	(17.341)
Differenze di cambio	-	-	-	-	(7)	(7)
Valore contabile netto a fine periodo	852.814	19.045	-	6.771	843	879.473
Al 30 giugno 2019						
Costo o valutazione	1.089.297	19.405	-	17.598	3.454	1.129.394
Accantonamenti per ammortamenti	(236.483)	-	-	(10.827)	(2.611)	(249.921)

FLOTTA

Il valore contabile netto della flotta di DIS al 30 giugno 2019 ammonta a US\$ 1.011 milioni e comprende il valore contabile netto della Flotta navigante, il valore contabile delle navi in costruzione ed il valore contabile netto degli interventi di bacino (*drydock*), nonché il valore capitalizzato e ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* di DIS (diritti di utilizzo); si veda la nota 1, "Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2019" per informazioni dettagliate sui *leasing*.

Gli incrementi per navi in costruzione per il periodo chiuso al 30 giugno 2019 includono le rate versate al cantiere, gli interessi capitalizzati su finanziamenti bancari precedenti alla consegna, nonché i costi di supervisione delle navi di nuova costruzione ed i costi di prima fornitura e per l'attrezzatura aggiuntiva delle navi: sulla M/T Cielo di Houston che è stata consegnata e successivamente ripresa in *leasing* nel mese di gennaio e sulla M/T Cielo di Londra la cui consegna è prevista nel settembre 2019. Nel mese di aprile la M/T High Voyager è stata venduta e ripresa in *leasing*. Gli interessi capitalizzati sui finanziamenti bancari precedenti alla consegna nel primo semestre del 2019 ammontano a US\$ 0,1 milioni. Tutti i finanziamenti sulle navi di proprietà del Gruppo sono garantiti tramite ipoteche.

Come indicato nella nota 1, le navi in *leasing* (attività consistenti nel diritto di utilizzo) per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli, equivalgono sostanzialmente alle navi di proprietà, e sono iscritte in tale categoria; al 30 giugno 2019 il loro valore è pari a US\$ 233,5 milioni.

La seguente tabella indica gli obblighi di acquisto e le opzioni su tutte le navi vendute e riprese in *leasing* tramite contratti a scafo nudo:

Nome della nave, M/T	Anno di inizio del <i>leasing</i>	Obbligo di acquisto	Opzione di riacquisto della nave
High Voyager	2019	10° anno dalla vendita	dal 3° anno
Cielo di Houston	2019	n.a.	dal 5° anno
High Freedom, High Trust, High Loyalty, High Trader	2018	10° anno dalla vendita	dal 2° anno
High Fidelity, High Discovery	2017	10° anno dalla vendita	dal 3° anno
High Priority	2017	5° anno dalla vendita	dal 2° anno

Il *fair value* totale della flotta del Gruppo al 30 giugno 2019, ricavato sulla base delle valutazioni dei broker che ne indicano il valore di mercato, ammonta a US\$ 845,4 milioni e include le navi di proprietà di DTL, le attività in locazione di DTL, i contratti per navi di nuova costruzione di DTL e la quota di DIS del valore della flotta di Glenda International Shipping Ltd (un'entità a controllo congiunto, consolidata con il metodo proporzionale).

Valore recuperabile della Flotta (valore d'uso, *fair value* e *impairment test*)

Il valore di recupero della flotta è definito come il maggiore tra il suo *fair value* al netto dei costi di vendita ed il suo valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa per la sua vita utile residua. Le perdite durevoli di valore (*impairment*) ed il loro storno, hanno natura **non ricorrente** e si baseranno sul valore recuperabile della Flotta nonché su una valutazione condotta dalla dirigenza riguardo la sostenibilità di diversi fattori di mercato. La flotta è costituita sia dalle navi di proprietà del Gruppo che da quelle in locazione, comprese le navi in *time charter*.

Ai fini dell'esecuzione dell'*impairment test*, le stime della dirigenza aziendale tengono conto delle informazioni di mercato disponibili, comprese le vendite riportate per navi simili, nonché dell'esperienza passata, delle previsioni future e dei calcoli del valore d'uso che si fondano sulle seguenti ipotesi fondamentali: (i) ricavi sulla base dei contratti conclusi e delle stime sulle tariffe future; (ii) vita utile residua di 25 anni; (iii) valore economico stimato alla fine della vita utile della nave in base agli attuali prezzi di demolizione dell'acciaio; (iv) costi generali e amministrativi che riflettono l'attuale struttura societaria di DIS; (v) i dati sono stati attualizzati al tasso nominale del 7,16% per le navi di proprietà e in locazione, che rappresenta la media ponderata del costo del capitale del Gruppo sulla base dell'attuale costo di finanziamento del debito e della stima espressa da DIS della propria esigenza di redditività del capitale proprio. Poiché per i flussi di cassa previsti – compresi i ricavi, i costi, le spese in conto capitale ed i valori residui – è utilizzato un tasso di attualizzazione nominale, per coerenza, tali flussi sono rettificati per rispecchiare un'inflazione prevista dell'1,8%, pari alla media degli ultimi dieci anni dell'indice dei prezzi al consumo primario negli Stati Uniti. La dirigenza rileva che questi calcoli sono particolarmente sensibili alle variazioni delle ipotesi fondamentali riguardanti i valori futuri delle tariffe di noleggio e dei tassi di attualizzazione. Il margine rispetto al valore contabile netto al 30 giugno 2019 è di US\$ 111,2 milioni, di cui US\$ 90,7 appartenenti alle immobilizzazioni materiali e US\$ 20.5 milioni alle attività consistenti nel diritto di utilizzo (si faccia riferimento anche alla successiva nota 14).

Alla data del presente bilancio i valori d'uso calcolati sono superiori al valore contabile netto delle navi. La dirigenza del Gruppo non ritiene pertanto necessario rilevare una svalutazione del valore della Flotta, allo stesso tempo confermando lo stretto monitoraggio dei valori del mercato delle navi di DIS e dei calcoli del valore d'uso.

Svalutazione e riclassificazione come Attività disponibili per la vendita

All'insegna della politica di rinnovo della flotta, la dirigenza ha iniziato a commercializzare alcune navi e di conseguenza due di esse sono state trasferite nelle "Attività disponibili per la vendita" in conformità all'IFRS 5. Prima della riclassifica, la dirigenza ha svolto la revisione che prevede il confronto tra il valore contabile delle navi e il loro *fair value* al netto dei costi di vendita. Il risultato della revisione si è tradotto nella rilevazione di una svalutazione consolidata totale di US\$ 12,1 milioni sulle due navi –M/T Glenda Megan e M/T Glenda Meredith. In seguito all'allocatione della svalutazione, il valore contabile netto aggregato (US\$ 17,3 milioni, corrispondente alla proprietà, del 50%) è stato riclassificato come "Attività disponibili per la vendita" al termine del periodo.

BACINO

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta e la dismissione di bacini ammortizzati; sono stati effettuati interventi in bacino su due navi nel primo semestre 2019.

ALTRE ATTIVITÀ

Comprendono arredi, accessori ed attrezzature per ufficio.

14. ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

La seguente tabella illustra la ripartizione delle attività consistenti nel diritto di utilizzo tra flotta navigante ed altre attività, come gli uffici. Le navi in locazione per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli corrispondono sostanzialmente alle navi di proprietà e non sono incluse nella presente tabella (si veda la precedente nota 13).

<i>US\$ migliaia</i>	Diritto di utilizzo – Navi	Diritto di utilizzo – Altro	Totale
Al 1 gennaio 2019	147.340	3.767	151.108
Incrementi	-	-	-
Quota di ammortamento del periodo	(15.057)	(350)	(15.407)
Al 30 giugno 2019	132.283	3.417	135.701

15. PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE E SOCIETÀ A CONTROLLO CONGIUNTO

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2019	Al 31 dicembre 2018
Eco Tankers Limited	4.391	3.228
DM Shipping d.a.c.	-	-
Investimenti (metodo del patrimonio)	4.391	3.228

Al 30 giugno 2019 le partecipazioni contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto ammontano a US\$ 4,4 milioni (31 dicembre 2018: US\$ 3,2 milioni). La variazione durante il semestre rispecchia la quota di competenza di DIS della variazione del patrimonio netto di Eco Tankers Limited.

16. ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2019			Al 31 dicembre 2018		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Finanziamenti a lungo termine DM Shipping	-	9.357	9.357	-	14.684	14.684
Crediti finanziari	3.200	4.656	7.856	3.200	2.405	5.605
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	426	35	461	264	456	720
Perdita differita	15.244	2.417	17.661	6.191	660	6.851
Totale	18.870	16.465	35.335	9.655	18.205	27.860

Al 30 giugno 2019, l'importo non corrente di US\$ 18,9 milioni include US\$ 3,2 milioni di crediti finanziari dalla vendita delle navi M/T High Endurance e M/T High Endeavour nel 2017, US\$ 0,4 milioni quali parte non corrente della valutazione degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) e le perdite differite cumulative sulla vendita e rilocazione di navi, che saranno ammortizzate a lungo termine, pari a US\$ 15,2 milioni.

Al 30 giugno 2019, la quota corrente comprende US\$ 9,4 milioni corrispondenti all'equivalente in dollari del finanziamento dovuto ed esigibile di d'Amico Tankers d.a.c. verso la società a controllo congiunto DMS (inizialmente un finanziamento da JP¥ 2,4 miliardi), fornito come capitale proprio per finanziare l'acquisizione delle navi di DMS; include inoltre US\$ 4,7 milioni di fondi depositati presso la parte correlata d'Amico Finance d.a.c. a titolo di garanzia per le operazioni finanziarie condotte per conto di d'Amico Tankers d.a.c., US\$ 35 migliaia che rappresentano la quota corrente della valutazione degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) e US\$ 2,4 milioni di perdite differite sulla vendita e rilocazione di navi.

17. ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA – PASSIVITÀ ASSOCIATE ALLE ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2019	AI 31 dicembre 2018
Attività disponibili per la vendita	17.341	-
Passività relative alle attività disponibili per la vendita	10.121	-

All'insegna della politica di rinnovo della flotta di DIS, la dirigenza ha recentemente incominciato a commercializzare alcune delle sue navi meno recenti, che sono state quindi trasferite nel conto "Attività disponibili per la vendita" in conformità all'IFRS 5. Prima della riclassifica, la dirigenza ha svolto la revisione che prevede il confronto tra il valore contabile delle navi e il loro *fair value* al netto dei costi di vendita. Il risultato della revisione si è tradotto nella rilevazione di una svalutazione consolidata totale di US\$ 12,1 milioni sulle due navi –M/T Glenda Megan e M/T Glenda Meredith. In seguito all'allocazione della svalutazione, il valore contabile netto aggregato (US\$ 17,3 milioni, corrispondente alla proprietà, del 50%) è stato riclassificato come "Attività disponibili per la vendita" al termine del periodo. Non erano presenti attività disponibili per la vendita al 31 dicembre 2018.

Il finanziamento tramite prestito bancario delle due navi disponibili per la vendita, per un importo consolidato di US\$ 10,1 milioni, è stato riclassificato da "Passività correnti – Banche e altri finanziatori" a "Passività correnti – Relative alle attività disponibili per la vendita", come previsto dal principio IFRS (si veda anche la nota 22).

18. RIMANENZE

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2019	AI 31 dicembre 2018
Rimanenze	11.392	13.492

Le rimanenze si riferiscono alle scorte di Intermediate Fuel Oil (IFO), Marine Diesel Oil (MDO) - denominati collettivamente carburanti *bunker* - e lubrificanti a bordo delle navi. Gli importi esposti nel corso del periodo sono illustrati dettagliatamente nelle note 3 e 6.

19. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2019	AI 31 dicembre 2018
Crediti contrattuali ex IFRS 15	13.343	21.956
Attività contrattuali	8.815	13.035
Altri crediti contrattuali/ <i>time charter</i>	7.848	3.060
Altri crediti esigibili	13.138	13.110
Anticipi, ratei e risconti attivi	2.771	1.002
Totale	45.915	52.163

Al 30 giugno 2019, i crediti a breve ed altre attività correnti includono i crediti contrattuali ex IFRS 15 pari a US\$ 13,3 milioni, al netto del fondo svalutazione crediti di US\$ 0,1 milioni. I crediti derivanti da contratti sono rilevati quando il diritto al corrispettivo diventa incondizionato ovvero, nel caso dei noleggi a viaggio, quando il viaggio viene completato e la fattura è emessa al cliente.

Le attività provenienti da contratti legati ai ricavi rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto del Gruppo a ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto, ma non fatturato, alla data di rendicontazione sui noleggi a viaggio (diritto condizionato a ricevere un corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale adempiuta, e fatturata al termine dell'obbligazione di fare) pari a US\$ 8,8 milioni al 30 giugno 2019.

Gli altri crediti contrattuali rappresentano crediti da contratti *time charter* pari a US\$ 7,8 milioni al 30 giugno 2019.

Gli altri crediti esigibili al 30 giugno 2019 consistono principalmente in crediti residui riferiti a crediti non commerciali ed anticipi, pari a US\$ 13,1 milioni, compreso un credito d'imposta di US\$ 0,2 milioni.

20. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2019	Al 31 dicembre 2018
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	35.739	31.713

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti rappresentano la liquidità a bordo, i saldi bancari e i depositi a breve termine.

21. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni del patrimonio netto durante i primi sei mesi del 2019 sono illustrate nel relativo prospetto.

Capitale sociale

L'11 marzo 2019, l'Assemblea straordinaria di DIS – sulla base di una relazione speciale del Consiglio di Amministrazione – ha deliberato l'approvazione della proposta di riduzione del valore contabile di ogni azione del capitale sociale emesso della Società dal suo precedente valore di US\$ 0,10 per azione a US\$ 0,05 per azione senza l'annullamento di, né il rimborso su, qualsiasi azione in circolazione né compensazione di eventuali perdite, riducendo di conseguenza l'importo del capitale sociale emesso dal precedente valore di US\$ 65.375.802,50 a US\$ 32.687.901,25, accantonando l'importo risultante dalla riduzione su un conto patrimoniale speciale (*apport en capitaux propres non rémunéré par des titres*), che fa parte del gruppo di conti sovrapprezzo azioni della Società; si è deciso di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso, a un totale di US\$ 87.500.000 ripartito in 1.750.000.000 azioni senza valore nominale, autorizzando il Consiglio di Amministrazione ad aumentare il capitale della Società in una o più *tranches*.

Il 22 marzo 2019 il Consiglio di Amministrazione della Società ha inoltre deliberato di predisporre il lancio di un'offerta di diritti di sottoscrizione privilegiata ("Diritti di sottoscrizione privilegiata") rivolta ai propri azionisti, disciplinata secondo le informazioni incluse nel Prospetto; tutti i Diritti di sottoscrizione privilegiata sono stati esercitati, risultando in un incremento del capitale sociale pari a US\$ 29.363.545, tramite l'emissione di 587.270.900 nuove azioni ordinarie.

Al 30 giugno 2019 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammonta a US\$ 62.051.446,25, corrispondente a 1.241.028.925 azioni ordinarie senza valore nominale.

Utili portati a nuovo

Al 30 giugno 2019 questa voce comprende i risultati netti dell'attuale e dei precedenti esercizi, oltre ai prelievi derivanti dai dividendi distribuiti.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Riserva sovrapprezzo azioni	368.884	316.697
Azioni proprie	(18.122)	(18.122)
Riserva opzioni su azioni	-	606
Riserva <i>fair value</i> /in altre componenti dell'utile	(4.586)	331
Riserva di conversione/in altre componenti dell'utile	(415)	(383)
Riserva legale	3.108	3.108
Totale	348.869	302.237

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita inizialmente attraverso l'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale (maggio 2007) e successivamente per via di ulteriori aumenti di capitale, di cui l'ultimo è stato effettuato nel mese di aprile 2019. Come previsto per legge, è distribuibile. Alcuni costi e oneri legati ai processi di quotazione e gli ulteriori aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati dedotti a fronte della riserva sovrapprezzo azioni.

La riserva sovrapprezzo azioni include anche US\$ 32.687.901,25 risultanti dalla riduzione del valore contabile di ogni azione del capitale sociale emesso della Società dal suo precedente valore di US\$ 0,10 per azione a US\$ 0,05 per azione l'11 marzo 2019.

Azioni proprie

Le azioni proprie al 30 giugno 2019 consistono in 7.760.027 di azioni ordinarie (esercizio 2018: 7.760.027) per un ammontare di US\$ 18,1 milioni (fine 2018: US\$ 18,1 milioni), equivalenti allo 0,6% delle azioni in circolazione alla data di bilancio (esercizio 2018: 1,2%). Tali azioni sono state acquistate in seguito al programma di riacquisto azioni proprie autorizzato.

Riserva opzioni su azioni

Questa riserva è stata creata in relazione al Piano di *stock option*; si veda la nota 7.

Riserva fair value

La riserva accoglie gli effetti della valutazione dei contratti di *swap* su tassi di interesse collegati ad alcune linee di credito bancarie. I dettagli riguardanti il *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella nota 29.

Riserva di conversione

Questa riserva è il risultato della conversione in US\$ del patrimonio netto delle società del Gruppo aventi una valuta funzionale diversa dal dollaro statunitense.

Riserva legale

Questa riserva è prevista per legge in Lussemburgo e non è distribuibile.

22. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Banche e altri finanziatori– <i>Passività non correnti</i>	301.425	338.622
Banche e altri finanziatori– <i>Passività correnti</i>	63.857	91.238
Totale	365.282	429.860

Le seguenti tabelle illustrano i valori contabili di ciascuna linea di credito alle date di chiusura del bilancio, ovvero al 30 giugno 2019 e al 31 dicembre 2018, espressi in migliaia di US\$.

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore	Vincoli Finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 30 giugno 2019
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche/ marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	High Performance High Progress High Venture High Courage High Valor High Wind Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Londra	19/20 rate trimestrali consecutive dall'utilizzo + maxirata alla scadenza (maxirata totale per le navi già naviganti = US\$ 97,57 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	15.926	135.036	150.962
DNB Bank ASA/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 16,25 mln	High Seas	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,87 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,80%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.476	14.036	15.512
ING Bank N.V., filiale di Londra/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 15,6 mln	High Tide	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,70%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.418	13.473	14.891
MPS Capital Services SpA/luglio 2015 finanziamento da US\$ 58 mln	Cielo Bianco	10 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 17,9 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,25%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Patrimonio netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.764	21.438	23.202
Crédit Agricole CIB/ dicembre 2015 finanziamento da US\$ 9,5 mln	Cielo di Guangzhou	16 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 5,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,10%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	6.250	-	6.250
Banca IMI SpA/ ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Ulsan Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	3.011	32.282	35.293
ABN Amro N.V./ dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,5 mln	Cielo di Gaeta	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 9,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% all'anno durante il periodo di noleggio del nolo principale, dopodiché 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.279	12.865	14.144
Tokyo Century Corporation/ dicembre 2014 finanziamento da US\$ 41,6 mln	Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,3%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	2.776	31.537	34.313
Tokyo Century Corporation/ novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,175%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.452	17.061	18.513

Tokyo Century Corporation/ agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,472 mln	High Challenge Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.904	3.822	5.726
Intesa Sanpaolo Bank Ireland PLC / dicembre 2014 finanziamento da US\$ 75 mln	Corporate	10 rate semestrali consecutive	US\$ LIBOR + 2,25%	n.a.	Posizione finanziaria netta/valore di mercato della nave < 75% Rapporto patrimonio netto > 25% Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln	7.500	-	7.500
Intesa Sanpaolo SpA/ scoperto di conto	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	5.050	-	5.050
Bank of Ireland/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.713	-	5.713
GIS								
Crédit Suisse AG (originariamente con Commerzbank AG)/ giugno 2008 finanziamento da US\$ 195 mln	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Megan* Glenda Meryl Glenda Meredith*	40 rate trimestrali consecutive + maxirata totale da US\$ 62,8 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + spread dallo 0,90% all'1,10%	< 76,9%	n.a.	3.759	23.504	27.263
DIS								
Cassa Lombarda SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1.087	-	1.087
UniCredit SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	4.970	-	4.970
<i>Commissioni finanziarie</i>						(1.478)	(3.629)	(5.107)
Totale al 30 giugno 2019						63.857	301.425	365.282

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore	Vincoli Finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2018
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche/ marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	High Performance High Progress High Venture High Courage High Valor High Wind Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Houston** Cielo di Londra	19/20 rate trimestrali consecutive dall'utilizzo + maxirata alla scadenza (maxirata totale per le navi già naviganti = US\$ 97,57 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	24.676	142.999	167.675
DNB Bank ASA/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 16,25 mln	High Seas	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,87 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,80%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.476	14.774	16.250
ING Bank N.V., filiale di Londra/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 15,6 mln	High Tide	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,70%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.418	14.182	15.600
DNB Bank ASA/ dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,375 mln	High Voyager**	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 11,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,55%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.482	14.694	16.175

MPS Capital Services SpA/luglio 2015 finanziamento da US\$ 58 mln	Cielo Bianco	10 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 17,9 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,25%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Patrimonio netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 30%	1.764	22.320	24.084
Crédit Agricole CIB/ dicembre 2015 finanziamento da US\$ 9,5 mln	Cielo di Guangzhou	16 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 5,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,10%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.000	5.750	6.750
Banca IMI SpA/ ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Ulsan Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	3.011	33.787	36.799
ABN Amro N.V./ dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,5 mln	Cielo di Gaeta	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 9,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% all'anno durante il periodo di noleggio del nolo principale, dopodiché 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.439	13.504	14.943
Tokyo Century Corporation/ dicembre 2014 finanziamento da US\$ 41,6 mln	Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,3%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	2.776	32.925	35.701
Tokyo Century Corporation/ novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,175%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.452	17.787	19.239
Tokyo Century Corporation/ agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,472 mln	High Challenge Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.904	4.774	6.678
Intesa Sanpaolo Bank Ireland PLC / dicembre 2014 finanziamento da US\$ 75 mln	Corporate	10 rate semestrali consecutive	US\$ LIBOR + 2,25%	n.a.	Posizione finanziaria netta/valore di mercato della nave < 75% Rapporto patrimonio netto > 35% Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln	15.000	-	15.000
Intesa Sanpaolo SpA/ Hot money	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	4.991	-	4.991
Intesa Sanpaolo SpA/ scoperto di conto	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	4.940	-	4.940
Bank of Ireland/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.721	-	5.721
GIS								
Crédit Suisse AG (originariamente con Commerzbank AG)/ giugno 2008 finanziamento da US\$ 195 mln	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Megan Glenda Meryl Glenda Meredith	40 rate trimestrali consecutive + maxirata totale da US\$ 62,8 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + spread dallo 0,90% all'1,10%	< 76,9%	n.a.	14.685	25.383	40.068
DIS								
Cassa Lombarda SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1.076	-	1.076
UniCredit SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	4.805	-	4.805
Commissioni finanziarie						(2.378)	(4.257)	(6.635)
Totale al 31 dicembre 2018						91.238	338.622	429.860

* riclassificate in "attività disponibili per la vendita" nel secondo trimestre 2019 – il finanziamento relativo a tali attività è illustrato separatamente, nella nota 17.

** vendite e riprese in *leasing* nel primo trimestre 2019

Tutti i finanziamenti bancari sono garantiti e rispettano i rispettivi vincoli finanziari (*covenant*).

23. PASSIVITÀ PER LEASING

Le passività per *leasing* finanziari vengono ripagate nel corso della durata contrattuale. Le durate contrattuali restanti alla data del bilancio intermedio sono le seguenti:

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Totale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i> previsti (investimento lordo)	486.048	249.386
con scadenza entro un anno	60.540	19.386
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	208.038	82.310
con scadenza oltre cinque anni	217.470	147.690
Valore attuale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i>	371.843	173.667
Quota capitale con scadenza entro un anno	39.567	8.369
Quota capitale con scadenza compresa tra uno e cinque anni	145.707	44.732
Quota capitale con scadenza oltre cinque anni	186.569	120.566
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di <i>leasing</i>	114.205	75.719
dei quali pertinenti al periodo	10.576	7.227

Il valore contabile delle attività possedute come diritto d'uso, così come i termini principali di *leasing*, sono descritti nelle note 13 e 14; il tasso di rendimento medio annuo su tali *leasing* riflette le tariffe attuali di mercato.

24. FINANZIAMENTO DEGLI AZIONISTI

US\$ migliaia	AI			AI		
	30 giugno 2019			31 dicembre 2018		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Totale	-	-	-	30.600	1.280	31.280

Nel mese di aprile, l'azionista di controllo di DIS, d'Amico International S.A., ha permutato il prestito concesso a DIS, pari a US\$ 31,3 milioni al 31 dicembre 2018, con nuove azioni emesse tramite l'offerta di diritti di sottoscrizione privilegiata della Società. Nessun finanziamento degli azionisti rimane in essere al 30 giugno 2019.

25. DEBITI A BREVE E ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Debiti commerciali	31.149	43.460
Altri debiti	3.453	3.476
Ratei e risonci passivi	6.691	7.077
Totale	41.293	54.013

I debiti a breve e altre passività correnti al 30 giugno 2019 comprendono principalmente debiti commerciali. Il Gruppo ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate (si veda la nota 29).

26. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	AI 30 giugno 2019			AI 31 dicembre 2018		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Fair value degli strumenti derivati	9.496	2.159	11.655	3.772	1.097	4.868
Utile differito su vendite	1.110	323	1.433	45	142	187
Passività finanziarie	-	6.454	6.454	-	2.101	2.101
Altre passività finanziarie	62	2.727	2.789	1.181	4.536	5.717
Totale altre passività finanziarie	10.668	11.663	22.331	4.998	7.876	12.873

Il saldo delle altre passività finanziarie al 30 giugno 2019 rappresenta il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 2,2 milioni, ed include anche US\$ 2,0 milioni relativi alla passività finanziaria nei confronti di Solar Shipping per l'acquisto della nave M/T Cielo di Guangzhou, US\$ 0,3 milioni di utile differito dalla vendita di navi vendute e riprese in *leasing*, un anticipo su distribuzioni future di capitale alla liquidazione di US\$ 4,3 milioni ricevuto da Eco Tankers Limited in seguito alla vendita della sua unica nave MT High Sun, e US\$ 2,7 milioni di interessi finanziari maturati. Per le tecniche di calcolo del *fair value* degli strumenti derivati e l'informativa sui rischi dei mercati finanziari si faccia riferimento alla nota 29.

27. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

US\$ migliaia	AI 30 giugno 2019	AI 31 dicembre 2018
	Debiti per imposte correnti	91

Il saldo al 30 giugno 2019 rispecchia principalmente il saldo delle imposte sul reddito e la *tonnage tax* dovute dalle controllate e l'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) dovuta dalla controllante.

28. VARIAZIONI DELLE PASSIVITÀ ORIGINATE DA ATTIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	AI 31 dicembre 2018	NETTO FLUSSI DI CASSA	VARIAZIONI CHE NON INFLUENZANO LE DISPONIBILITÀ LIQUIDE								AI 30 giugno 2019	
			Aumento di capitale	Modifica del capitale	Commissioni finanziarie ammortizzate	Costo dei <i>leasing</i> finanziari	Nuovo principio contabile IFRS 16	Attività destinate alla vendita	Utili/perdite da derivati realizzate	Variazioni non realizzate		Cash- flow <i>hedge</i>
Capitale sociale	65.376	9.545	19.819	(32.688)	-	-	-	-	-	-	-	62.052
Sovrapprezzo azioni	316.697	5.717	13.782	32.688	-	-	-	-	-	-	-	368.884
Prestito degli azionisti	31.880	1.721	(33.601)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passività da <i>leasing</i> finanziari	173.667	34.725	-	-	-	10.576	152.875	-	-	-	-	371.843
Banche e altri finanziatori	429.860	(56.112)	-	-	1.655	-	-	(10.121)	-	-	-	365.282
Passività da Strumenti derivati	4.148	504	-	-	-	-	-	-	(118)	2.204	4.917	11.209

29. GESTIONE DEL RISCHIO

Le tariffe di nolo e i valori delle navi possono variare significativamente durante il ciclo aziendale. Inoltre, la Società è una multinazionale con attività dislocate in tutto il mondo, pertanto è esposta al rischio di mercato legato alle variazioni dei tassi di cambio. Poiché depositi bancari e linee di credito necessari a finanziare le nuove navi in costruzione e l'acquisto di navi sono indicizzati a tassi di interesse variabili, il Gruppo è anche esposto al rischio di tasso di interesse. DIS è inoltre esposta al rischio di fluttuazione nel prezzo del *bunker*.

La gestione complessiva del rischio si inserisce nella strategia di d'Amico International Shipping, finalizzata a ridurre l'esposizione dei risultati del Gruppo con rispetto a tali rischi.

Il bilancio sintetico di questo semestre non comprende tutte le comunicazioni e le informative sulla gestione del rischio finanziario richieste in un bilancio annuale e, per averne una descrizione dettagliata, è necessario leggerle unitamente al bilancio annuale del Gruppo al 31 dicembre 2018, nota 27. Nel semestre chiuso al 30 giugno 2019 la situazione del rischio di DIS non è sostanzialmente mutata. Dalla fine dello scorso esercizio non vi sono state variazioni delle politiche di gestione del rischio.

STRUMENTI FINANZIARI - FAIR VALUE E GESTIONE DEL RISCHIO

Rischio di *fair value* e tecniche di valutazione

Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie è determinato come segue:

- Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie con termini e condizioni *standard* e negoziate su mercati liquidi e attivi, è determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato.
- Il *fair value* degli strumenti derivati è calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Qualora questi non siano disponibili, si provvede a un'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I *contratti forward su valute* sono valutati utilizzando tassi di cambio a termine di mercato e le curve dei rendimenti derivanti dai tassi di interesse di mercato, abbinando le scadenze dei contratti. Gli *swap* su tassi di interesse sono valutati al valore attuale del flusso di cassa futuro stimato e attualizzati sulla base delle curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato.
- Il *fair value* delle altre attività e passività finanziarie (ad esclusione di quelle sopra descritte) è determinato conformemente ai modelli di determinazione del prezzo generalmente accettati, che si basano sull'analisi dei flussi di cassa attualizzati.
- Il *fair value* degli strumenti finanziari tiene conto del rischio di controparte (attività finanziarie) e del rischio di credito della società stessa (passività).

Classificazione contabile e *fair value*

La seguente tabella illustra il valore contabile e il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*.

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2019					Totale
	Al costo ammortizzato	Al <i>fair value</i> nelle altre componenti dell'utile complessivo	Totale	<i>Fair value</i> 1° livello 2° livello		
Attività						
Attività finanziarie non correnti	18.444	426	18.870	-	426	426
Crediti a breve e altre attività correnti	45.915	-	45.915	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	16.430	35	16.465	-	35	35
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	35.739	-	35.739	-	-	-
Passività						
Banche e altri finanziatori	365.282	-	365.282	-	-	-
Banche associate ad attività disponibili	10.121	-	10.121	-	-	-
Passività per <i>leasing</i> finanziari	371.843	-	371.843	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	1.172	9.496	10.668	-	9.496	9.496
Debiti a breve e altre passività correnti	41.293	-	41.293	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	9.504	2.159	11.663	-	2.159	2.159

La tabella seguente riporta le attività e le passività del Gruppo stimate al *fair value* al 31 dicembre 2018.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2018					Totale
	Al costo ammortizzato	Al <i>fair value</i> nelle altre componenti dell'utile complessivo	Totale	<i>Fair value</i> 1° livello 2° livello		
Attività						
Attività finanziarie non correnti	9.391	264	9.655	-	264	264
Crediti a breve e altre attività correnti	52.163	-	52.163	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	17.749	456	18.205	-	456	456
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.713	-	31.713	-	-	-
Passività						
Banche e altri finanziatori	429.860	-	429.860	-	-	-
Passività per <i>leasing</i> finanziari	173.667	-	173.667	-	-	-
Finanziamenti degli azionisti	31.880	-	31.880	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	1.226	3.772	4.998	-	3.772	3.772
Debiti a breve e altre passività correnti	54.013	-	54.013	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	6.779	1.097	7.876	-	1.097	1.097

Gli strumenti finanziari di secondo livello riportati nelle tabelle precedenti si riferiscono a strumenti derivati e il loro *fair value* è ottenuto sulla base delle valutazioni fornite dalla banca corrispondente a fine periodo. Le controparti sono costituite da istituti finanziari con *rating* da A+ a BB+; tenuto conto di ciò, non è stato ritenuto necessario applicare rettifiche per riflettere il rischio di *performance*.

La tabella non mostra il *fair value* dei crediti e debiti commerciali a breve, in quanto il valore contabile si avvicina ragionevolmente al loro *fair value*.

30. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Ai sensi dello IAS 24, le parti correlate della Società sono entità e persone fisiche in grado di esercitare il controllo, il controllo congiunto o una significativa influenza su DIS e le sue controllate, sulle società appartenenti al Gruppo d'Amico e sulle *joint venture* di d'Amico International Shipping. Sono inoltre ritenute parti correlate i membri del Consiglio di Amministrazione di DIS e i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro familiari.

DIS ha effettuato operazioni con parti correlate, fra cui la sua diretta controllante d'Amico International S.A., società costituita in Lussemburgo, la sua controllante italiana capofila, d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (DSN) e con alcune delle società controllate della DSN (Gruppo d'Amico).

Nel corso dei primi sei mesi del 2019, le transazioni finanziarie più importanti hanno riguardato, tra l'altro, un accordo per la gestione di servizi (servizi tecnici, di equipaggio e informatici) con le società del Gruppo d'Amico, nonché il pagamento dei diritti di utilizzo del marchio a d'Amico Società di Navigazione S.p.A., un accordo per la fornitura di personale e di servizi con d'Amico Shipping Singapore e d'Amico Shipping USA e un accordo di servizi per l'acquisto di Intermediate Fuel Oil e di Marine Diesel Oil presso Rudder SAM, una delle società controllate dal Gruppo d'Amico.

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per il primo semestre 2019 e il primo semestre 2018 sono stati i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	1° sem. 2019		1° sem. 2018	
	Totale	di cui verso parti correlate	Totale	di cui verso parti correlate
Ricavi	178.418	7.882	202.362	5.404
Costi diretti di viaggio	(52.111)	(189)	(76.713)	(318)
Costi per noleggi passivi	(17.450)	(4.160)	(65.665)	(6.473)
Altri costi operativi diretti	(54.124)	(4.260)	(42.067)	(3.935)
Costi generali e amministrativi	(5.880)	(1.969)	(8.100)	(2.255)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(948)	-	252	-
Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	(15.407)	(299)	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(24.650)	(396)	(11.127)	(119)

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sullo stato patrimoniale consolidato del Gruppo al 30 giugno 2019 e al 31 dicembre 2018, non riportati in altre parti della presente relazione, sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2019		Al 31 dicembre 2018	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali	879.473	-	911.281	-
Diritto di utilizzo delle attività in <i>leasing</i>	135.701	2.797	-	-
Partecipazioni in società a controllo	4.391	-	3.228	-
Altre attività finanziarie non correnti	18.870	-	9.655	-
Attività correnti				
Attività disponibili per la vendita	17.341	-	-	-
Rimanenze	11.392	-	13.492	-
Crediti a breve e altre attività correnti	45.915	5.384	52.163	1.060
Attività finanziarie correnti	16.465	9.358	18.205	17.089
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	35.739	-	31.713	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche e altri finanziatori	301.425	-	338.622	-
Passività per <i>leasing</i> finanziari	332.276	2.289	165.298	-
Finanziamenti degli azionisti	-	-	30.600	30.600
Altre passività finanziarie non correnti	10.668	-	4.998	-
Passività correnti				
Banche e altri finanziatori	63.857	-	91.238	-
Banche associate ad attività disponibili	10.121	-	-	-
Passività per <i>leasing</i> finanziari	39.567	570	8.369	-
Finanziamenti degli azionisti	-	-	1.280	1.280
Debiti a breve e altre passività correnti	41.293	4.855	54.013	12.372
Altre passività finanziarie correnti	11.663	4.454	7.876	-
Debiti per imposte correnti	91	-	100	-

31. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

US\$ milioni	Al	Al
	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Entro un anno	30,5	58,2
Totale	30,5	58,2

Gli impegni finanziari al 30 giugno 2019 riguardano pagamenti per una nuova nave cisterna Hyundai-Mipo "product/chemical" da 75.000 Tpl (Dwt), la M/T Cielo di Londra, la cui consegna è prevista alla fine del terzo trimestre 2019.

Controversie legali in corso

Il Gruppo è attualmente coinvolto in diverse controversie commerciali in corso che coinvolgono sia le navi di proprietà che quelle a noleggio, e riguardano per lo più richieste di danni per contaminazione del carico trasportato. Le controversie risultano coperte per la maggior parte dall'assicurazione presso il P&I Club, pertanto non si prevede un'esposizione finanziaria significativa.

Tassazione differita in regime di *tonnage tax*

Tutte le società operative irlandesi sono autorizzate ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda. Il regime prevede che nel caso in cui le navi vengano vendute, o nel caso in cui il Gruppo perda i requisiti necessari per continuare a godere di tale regime fiscale, vi possa essere un recupero a tassazione secondo il regime ordinario.

Non vi sono passività potenziali né impegni presi dal Gruppo che non siano rilevati alla data di bilancio in relazione alla partecipazione del Gruppo in *joint venture*.

32. SOCIETÀ DEL GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

La seguente tabella riporta l'elenco completo delle principali società del Gruppo e, per ciascuna di esse, la quota detenuta da d'Amico International Shipping, il metodo di consolidamento, la sede legale, il capitale sociale e la valuta.

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	62.051.446	US\$	n.a.	Integrale
d'Amico Tankers d.a.c.	Dublino/Irlanda	100.001	€	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Proporzionale
Glenda International Management Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Integrale
Glenda International Shipping d.a.c.	Dublino/Irlanda	202	US\$	50,0%	Proporzionale
DM Shipping d.a.c.*	Dublino/Irlanda	100.000	US\$	51,0%	Patrimonio netto*
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	€	99,8%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra/Regno Unito	50.000	US\$	100,0%	Integrale
Eco Tankers Limited	Malta	65.162	US\$	33,0%	Patrimonio netto

*In conformità all'applicazione dell'IFRS 11, DM Shipping d.a.c. non è stata consolidata né nel bilancio del Gruppo DIS 2018 né in quello 2019 poiché riportava un patrimonio netto negativo.

L'area di consolidamento del primo semestre 2019 non differisce da quella del bilancio consolidato del 2018.

12 settembre 2019

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente e Amministratore delegato

Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

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

Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

Agli azionisti della
d'Amico International Shipping S.A.
25C, Boulevard Royal
Luxembourg

Leudelange, 12 settembre 2019

RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2019

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato intermedio abbreviato, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico separato, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario, e dalle relative note esplicative di d'Amico International Shipping S.A. e controllate ("Gruppo d'Amico International Shipping") al 30 giugno 2019. Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato intermedio abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato intermedio abbreviato al 30 giugno 2019 sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo l'International Standard on Review Engagements 2410 "Review of interim financial information performed by the independent auditor of the entity" adottato per il Lussemburgo dall'"Institut des Réviseurs d'Entreprises". La revisione contabile limitata del bilancio consolidato intermedio abbreviato al 30 giugno 2019 consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato intermedio abbreviato al 30 giugno 2019.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato intermedio abbreviato del Gruppo d'Amico International Shipping al 30 giugno 2019 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

MOORE Audit S.A.

Horst SCHNEIDER
Réviseur d'Entreprises Agréé

Questa Relazione è stata tradotta dall'inglese all'italiano esclusivamente per agevolare i lettori italiani, la Relazione ufficiale rimane quella in inglese.