



## **d'Amico International Shipping S.A. Bilancio semestrale/secondo trimestre 2020**

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

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale al 30 giugno 2020 US\$ 62.051.623,70

## INDICE

<b>ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO .....</b>	<b>3</b>
<b>DATI DI SINTESI.....</b>	<b>4</b>
<b>RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO .....</b>	<b>5</b>
<b>STRUTTURA DEL GRUPPO .....</b>	<b>5</b>
<b>INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP).....</b>	<b>9</b>
<b>SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2020 .....</b>	<b>12</b>
<b>EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE .....</b>	<b>20</b>
<b>FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE .....</b>	<b>22</b>
<b>GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2020 .....</b>	<b>25</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>25</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO.....</b>	<b>25</b>
<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA.....</b>	<b>26</b>
<b>RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>27</b>
<b>PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>28</b>
<b>RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE CONCERNENTE LA REVISIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO.....</b>	<b>49</b>

## ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

*Presidente e Amministratore Delegato*  
Paolo d'Amico

*Amministratori*

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

### SOCIETÀ DI REVISIONE

MOORE Audit S.A.

## DATI DI SINTESI

### DATI FINANZIARI

2° trim. 2020 NON REVISIONATO	2° trim. 2019 NON REVISIONATO		1° sem. 2020	1° sem. 2019
		<i>US\$ migliaia</i>		
78.660	62.449	Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)*	150.074	126.307
46.518	25.487	Risultato operativo lordo / EBITDA*	79.502	47.905
59,14%	40,81%	<i>margin</i> sul TCE in %	52,98%	37,93%
25.053	(6.612)	Risultato operativo lordo / EBIT*	38.946	(1.434)
31,85%	(10,59)%	<i>margin</i> sul TCE in %	25,95%	(1,14)%
15.622	(18.806)	Utile / (perdita) netto	17.139	(24.321)
19,86%	(30,12)%	<i>margin</i> sul TCE in %	11,42%	(19,26)%
20.089	(4.292)	Utile / (perdita) netto rettificato **	26.431	(9.179)
0,013	(0,015)	Utile / (perdita) per azione	0,014	(0,020)
33.384	3.214	Flussi di cassa operativi	59.062	20.030
(5.263)	(637)	Investimenti lordi (CapEx)*	(7.028)	(31.157)
			AI	AI
			30 giugno 2020	31 dicembre 2019
		Totale attività	1.091.832	1.132.049
		Indebitamento finanziario netto*	620.372	682.810
		Patrimonio netto	365.123	352.465

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

\*\* Rettificato escludendo l'impatto dell'IFRS 16 e delle voci non ricorrenti (si veda pagina 14 del resoconto di gestione)

### ALTRI DATI OPERATIVI\*

2° trim. 2020 NON REVISIONATO	2° trim. 2019 NON REVISIONATO		1° sem. 2020 NON REVISIONATO	1° sem. 2019 NON REVISIONATO
19.555	13.710	<b>Dati operativi giornalieri</b> - Ricavi base <i>time charter</i> * per giorno di utilizzo (US\$) <sup>1</sup>	17.930	13.879
44,4	49,8	<b>Sviluppo della flotta</b> - Numero medio di navi*	45,2	49,6
23,3	23,3	- Di proprietà	23,4	23,6
9,0	8,7	- Noleggio a scafo nudo	9,0	8,3
12,2	17,8	- A noleggio	12,8	17,7
1,5	0,7	Numero medio di navi in gestione commerciale	1,9	2,2
3,5%	0,6%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili <sup>2</sup> (%)	2,6%	3,9%
62,6%	48,0%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili <sup>3</sup> (%)	63,7%	47,3%

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

<sup>1</sup>Tale valore rappresenta i ricavi 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. Tale dato non include i Ricavi base *time charter* (TCE) generati dalle "navi in gestione commerciale", che trasferisce ai rispettivi proprietari delle navi, al netto della deduzione di una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.

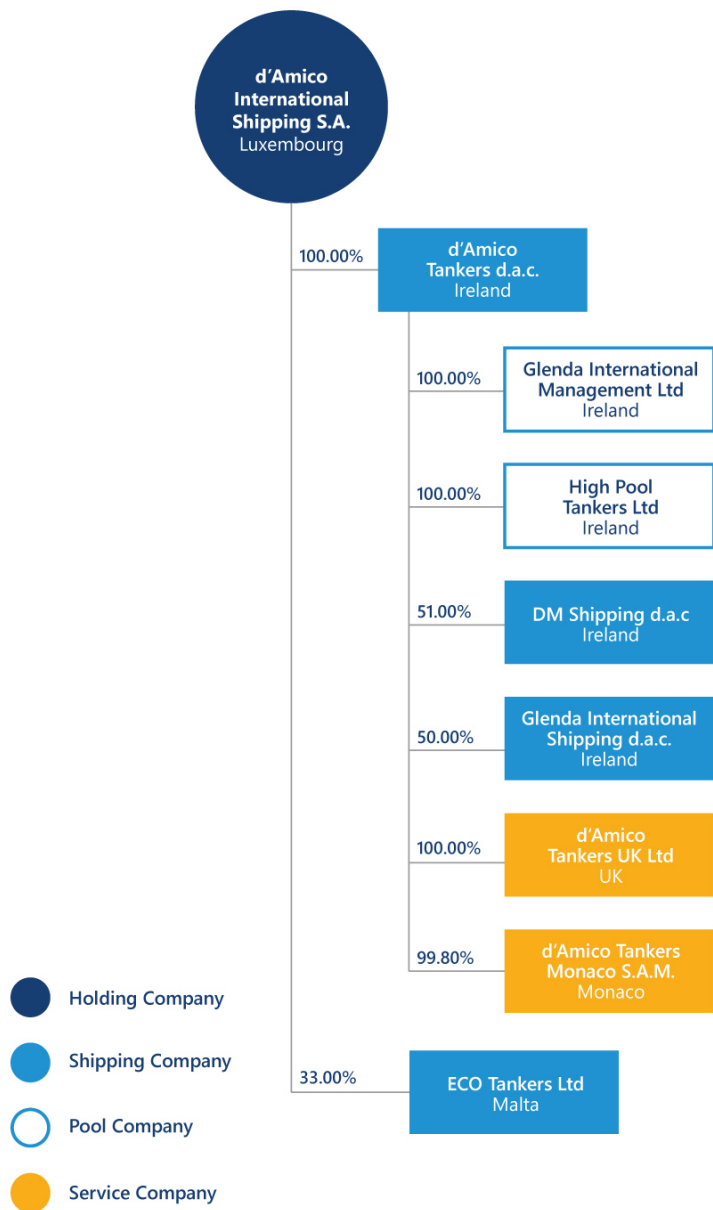
<sup>2</sup> Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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

## RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO

### STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 30 giugno 2020:



Glenda International Management e DM Shipping stanno affrontando un processo di cancellazione volontaria (*strike off*); Eco Tankers Limited sta affrontando una liquidazione volontaria.

## GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo, d'Amico International Shipping o 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 42,0 navi al 30 giugno 2020, di cui 31,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obbligo di acquisto) con un'età media di circa 6,8 anni, rispetto ad un'età media di settore di 11,2 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 10,9 anni per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e *trading house*. 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), 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 ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 30 giugno 2020 il 78,6% delle navi della flotta controllata da d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

I ricavi di d'Amico International Shipping derivano principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, delle navi della Flotta tramite contratti *spot* e noleggi *time charter* per il trasporto marittimo di raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, inclusi i *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 mercato sfavorevole. Questo *mix* di impieghi varia a seconda delle condizioni di mercato prevalenti e previste. Gli utili o le perdite possono anche derivare dalla vendita delle navi di DIS.

DIS ritiene di possedere un solido marchio ed una consolidata reputazione sul mercato internazionale grazie alla sua lunga storia e che tale reputazione sia importante per mantenere e rafforzare i suoi rapporti di lungo termine con i suoi partner e clienti esistenti, oltre che per instaurare rapporti con nuovi clienti. I partner ed i clienti di DIS apprezzano la trasparenza e l'affidabilità che da sempre sono una priorità per il Gruppo. Affidabilità, trasparenza ed attenzione alla qualità sono i cardini delle attività svolte e la chiave del successo di DIS.

La qualità della flotta di DIS viene preservata attraverso programmi di manutenzione pianificata, mirando al rispetto di rigorosi *standard* sulle navi di proprietà e prendendo a noleggio navi da società 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 costantemente le proprie attività e di fornire puntuale assistenza ai propri clienti.

Al 30 giugno 2020 il Gruppo impiegava l'equivalente di 679 dipendenti come personale marittimo e 24 dipendenti come personale di terra.

### **Flotta**

Al 30 giugno 2020, DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 42,0 navi cisterna (31 dicembre 2019: 46,5 navi cisterna e 3 navi aggiuntive in gestione commerciale). Le navi cisterna di DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

Dal 2012 DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, l'ultima delle quali è stata consegnata ad ottobre 2019. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alla più recente legislazione ambientale. Possono pertanto soddisfare gli elevati *standard* richiesti dalle principali compagnie petrolifere clienti 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 l'efficienza operativa. Una flotta numerosa incrementa 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 dimensione della sua flotta, DIS 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 di DIS al 30 giugno 2020.

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese <sup>4</sup>	Classe IMO
<b>Flotta LR1</b>				
<b>Di proprietà</b>				
Cielo di Londra	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
<b>Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obbligo di acquisto</b>				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	-
<b>Flotta MR</b>				
<b>Di proprietà</b>				
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa <sup>5</sup>	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl <sup>6</sup>	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody <sup>7</sup>	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie <sup>8</sup>	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
<b>Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto</b>				
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	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 Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-

<sup>4</sup> Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam) fa riferimento a navi ordinate a Hyundai Mipo e costruite presso il suo cantiere di Vinashin (Vietnam).

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

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

<sup>7</sup> Nave di proprietà di GLEND A International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%).

<sup>8</sup> Nave di proprietà di GLEND A International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%) e noleggiata a d'Amico Tankers d.a.c.

**Navi noleggiate a lungo termine con opzioni**

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**

High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe <sup>9</sup>	48.700	2005	Imabari, Giappone	-

**Navi noleggiate a**

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

**Flotta handysize**
**Di proprietà**

Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	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

**Impiego della flotta e partnership**

Al 30 giugno 2020, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 42,0 navi: 6 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 15 MR (navi a "Medio Raggio") e 5 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 15 MR e 1 nave *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*. Alcune di queste navi di DIS erano impiegate tramite la sua *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 2020, la JV possedeva 4 navi MR costruite tra febbraio 2010 e febbraio 2011, due delle quali fornite in *time-charter* a d'Amico Tankers d.a.c. e due al Gruppo Glencore.

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 2020, il Gruppo d'Amico controllava un'ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 42,0 facenti parte della flotta di DIS, operanti nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico che gli fornisce servizi di gestione tecnica, inclusa la gestione delle polizze assicurative e degli equipaggi, oltre a servizi per la sicurezza, il controllo qualità e la protezione ambientale per le navi di DIS.

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



## INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **ROCE (Return on capital employed)**

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

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

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

#### **Indebitamento netto**

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

#### **Impatto dell'IFRS 16**

Il principio elimina la distinzione tra *leasing* finanziario ed operativo per il locatario; tutti i *leasing* sono trattati in maniera analoga a quanto previsto nello IAS 17 per i *leasing* finanziari. I *leasing* sono "capitalizzati" mediante l'iscrizione del valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* e rilevati come un'attività in *leasing* (attività

consistenti nel diritto di utilizzo o RoU) o tra le immobilizzazioni materiali. Sono escluse da questo trattamento le poste da operazioni di *leasing* di modesto valore (inferiore a US\$ 5 mila) o per le quali la durata del *leasing* è inferiore ad un anno; tali poste devono essere rilevate a conto economico alla data dell'operazione. Se i pagamenti dovuti per il *leasing* sono corrisposti nel tempo, la società riconosce anche una passività finanziaria rappresentativa dell'obbligazione a corrispondere i futuri pagamenti dovuti per il *leasing*: l'effetto più significativo 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) ed un interesse passivo sulla passività del *leasing* (tra gli oneri finanziari).

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

### **Giorni-nave disponibili**

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

### **Percentuale di copertura**

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

### **Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE**

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

### **Off-hire**

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

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

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

### **Numero medio di navi**

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

## **ALTRE DEFINIZIONI**

### **Noleggio a scafo nudo**

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

**Noleggjo**

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

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

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

**Proprietario conduttore**

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

**Contratti a tariffa fissa**

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

**Noleggjo spot o noleggio a viaggio**

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

**Time charter**

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

## SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2020

Tutte le tipologie di navi cisterna hanno registrato risultati estremamente positivi all'inizio del secondo trimestre 2020. A marzo il prezzo del greggio è crollato sulla scia del mancato accordo sulla produzione tra i Paesi dell'OPEC+ ed altre nazioni produttrici di petrolio. Il conseguente balzo dell'offerta petrolifera, associato al calo della domanda attribuibile al Covid-19, ha causato un eccesso di offerta di petrolio ed un netto calo del suo prezzo, sceso a US\$ 20 al barile da US\$ 60 al barile a metà febbraio. Con i prezzi futuri del petrolio in *contango* ed uno stoccaggio a terra praticamente esaurito, la domanda per stoccaggio a mare di greggio e raffinati è aumentata rapidamente – navi cisterna equivalenti a quasi 15 milioni di tonnellate di portata lorda erano destinate a questo fine a metà maggio. L'incremento dello stoccaggio a mare e la crescente congestione dei porti, risultante dalla carenza di stoccaggio a terra, hanno ridotto nettamente l'offerta effettiva di navi, causando un'impennata delle tariffe di nolo delle navi cisterna verso la fine di aprile.

In risposta all'inedito crollo della domanda ed all'impennata del prezzo del greggio, da aprile a giugno l'OPEC ed altri produttori di greggio hanno ridotto in media l'offerta di petrolio di quasi 14 milioni di barili al giorno. Nel mese di giugno la produzione petrolifera globale ha toccato i minimi da nove anni dopo che l'Arabia Saudita ha tagliato di un altro milione di barili al giorno rispetto agli obiettivi stabiliti dall'OPEC+, mentre la produzione in Iraq e negli Stati Uniti è diminuita di circa 0,5 milioni di barili al giorno. La produzione si è attestata a 86,9 milioni di barili al giorno nel mese di giugno, in calo di 2,4 milioni di barili al giorno su base mensile e di ben 13,4 milioni di barili al giorno su base annua. Il prezzo del petrolio ha registrato una ripresa dal valore minimo di US\$ 20 al barile di aprile a quasi US\$ 40 al barile a fine giugno.

Secondo quanto riportato nell'ultimo report dell'AIE, la domanda petrolifera globale ha subito una contrazione di 16,4 milioni di barili al giorno su base annua nel secondo trimestre 2020 a causa delle misure di confinamento imposte per contrastare la pandemia di Covid-19. A maggio la domanda ha registrato un forte rimbalzo in Cina ed in India, con un incremento rispettivamente di 700.000 barili al giorno e 1,1 milioni di barili al giorno su base mensile. Secondo le previsioni dell'AIE, la domanda petrolifera dovrebbe subire un calo di 7,9 milioni di barili all'anno nel 2020 per poi risalire di 5,3 milioni di barili al giorno nel 2021. Tuttavia, il recente aumento dei casi di Covid-19 negli Stati Uniti, in India ed in Brasile, seguito dalla possibilità di ulteriori confinamenti parziali in tutto il mondo, rende difficile fare previsioni, dando luogo ad un ampio ventaglio di possibili esiti.

Secondo l'AIE, le scorte di raffinati sono aumentate di 64,5 milioni di barili (2,08 milioni di barili al giorno), raggiungendo quota 1.621 milioni di barili a maggio. Le scorte di distillati medi hanno registrato l'aumento maggiore, pari a 37,9 milioni di barili, in particolare nelle Americhe (24,2 milioni di barili) ed in Europa (14,6 milioni di barili). Anche le scorte di olio combustibile ed altri oli sono aumentate rispettivamente di 5,1 e 23,7 milioni di barili. Le scorte di benzina, per contro, hanno registrato un calo di 2,1 milioni di barili, in linea con la tendenza stagionale. La conseguente eccedenza di scorte petrolifere, in particolare quelle stoccate a mare, con le navi utilizzate a questo fine che stanno lentamente ritornando sul mercato, nonché il crollo della domanda di petrolio, ha causato un brusco calo dei noli per tutte le tipologie di navi cisterna, con la persistenza di tariffe molto bassi nella maggior parte delle regioni durante l'intero il mese di luglio.

La tariffa *time-charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, all'inizio del secondo trimestre era valutata a US\$ 20.000 al giorno per una MR2 convenzionale. Tuttavia, a causa dell'attuale incertezza e della scarsa domanda per trasporto marittimo di raffinati, alla fine del trimestre la tariffa giornaliera per lo stesso tipo di contratto era scesa a US\$ 13.500, con una MR2 di tipo *Eco* valutata ad un premio di circa US\$ 1.000 al giorno.

**DIS ha registrato un utile netto di US\$ (17,1) milioni nel primo semestre 2020** rispetto ad una perdita netta di US\$ (24,3) milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i ricavi da vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2020 e dal primo semestre 2019, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 26,4 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ (9,2) milioni registrati nello stesso periodo del 2019. Di conseguenza, se si escludono tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo semestre 2020 avrebbe superato di US\$ 35,6 milioni il valore per lo stesso periodo dello scorso esercizio.

**Nel secondo trimestre 2020, DIS ha messo a segno il suo migliore risultato trimestrale dal secondo trimestre 2015, con un utile netto di US\$ 15,6 milioni** rispetto a US\$ (18,8) milioni di perdita registrati nello stesso trimestre

dello scorso esercizio. Escludendo le voci non ricorrenti sia per il secondo trimestre 2020 che per il secondo trimestre 2019, il risultato netto di DIS sarebbe stato pari a US\$ 20,1 milioni e US\$ (4,8) milioni rispettivamente per i due periodi.

**DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 79,5 milioni nel primo semestre 2020** rispetto a US\$ 47,9 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente, pari ad un aumento del 66% su base annua. Un simile consistente incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alle migliori condizioni di mercato. Ciò si riflette anche nei **solidi flussi di cassa operativi pari a US\$ 59,1 milioni generati nel primo semestre 2020** rispetto a US\$ 20,0 milioni nel primo semestre del 2019 e US\$ 59,3 milioni generati nell'intero esercizio 2019.

Infatti, in termini di risultati *spot* **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 21.238 nel primo semestre 2020**, con un aumento del 59,4% (pari a US\$ 7.912/giorno) rispetto agli US\$ 13.326 conseguiti nello stesso periodo del 2019. Grazie alla notevole solidità del mercato delle navi cisterna, **nel secondo trimestre 2020 DIS ha realizzato il suo miglior risultato *spot* trimestrale dal terzo trimestre 2008 con una tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 25.118**, con un aumento del 92,1% rispetto agli US\$ 13.074 raggiunti nel secondo trimestre 2019.

Nel contempo, il 63,7% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2020 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 16.042, (primo semestre 2019: copertura del 47,3% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.496). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. **La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 17.930 nei primi sei mesi del 2020** rispetto a US\$ 13.879 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

## RISULTATI OPERATIVI

2° trim. 2020 NON REVISIONATO	2° trim. 2019 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2020	1° sem. 2019
90.987	87.387	Ricavi	185.342	178.418
(12.327)	(24.938)	Costi diretti di viaggio	(35.268)	(52.111)
<b>78.660</b>	<b>62.449</b>	<b>Ricavi base <i>time charter</i>*</b>	<b>150.074</b>	<b>126.307</b>
(4.300)	(7.230)	Costi per noleggi passivi	(11.255)	(17.450)
(25.367)	(26.433)	Altri costi operativi diretti	(53.017)	(54.124)
(2.911)	(2.458)	Costi generali ed amministrativi	(6.183)	(5.880)
436	(841)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(117)	(948)
<b>46.518</b>	<b>25.487</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>	<b>79.502</b>	<b>47.905</b>
(21.465)	(32.099)	Ammortamenti e svalutazioni	(40.556)	(49.339)
<b>25.053</b>	<b>(6.612)</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBIT*</b>	<b>38.946</b>	<b>(1.434)</b>
27	766	Proventi finanziari netti	68	578
(9.370)	(13.896)	(Oneri) finanziari netti	(21.691)	(25.228)
-	1.269	Quota di utile delle collegate	-	1.251
-	(226)	Storno della svalutazione di un prestito ad una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	719
<b>15.710</b>	<b>(18.699)</b>	<b>Utile (perdita) ante imposte</b>	<b>17.323</b>	<b>(24.114)</b>
(88)	(107)	Imposte sul reddito	(184)	(207)
<b>15.622</b>	<b>(18.806)</b>	<b>Utile (perdita) netto</b>	<b>17.139</b>	<b>(24.321)</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

I **ricavi** sono stati pari a US\$ 185,3 milioni nel primo semestre 2020 (US\$ 178,4 milioni nel primo semestre 2019) e di US\$ 90,9 milioni nel secondo trimestre 2020 (US\$ 87,4 milioni nel secondo trimestre 2019). La percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni nave disponibili nel primo semestre 2020 (2,6%) è stata inferiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (3,9%), 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* e *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi impiegate sul mercato *spot*, sono stati pari a US\$ (35,3) milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ (52,1) milioni nel primo semestre 2019 (secondo trimestre 2020: US\$ (12,3) milioni vs. secondo trimestre 2019: US\$ (24,9) milioni). I costi inferiori riflettono la minore esposizione di DIS al mercato *spot* rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

I **ricavi base time charter** sono stati di US\$ 150,1 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ 126,3 milioni del primo semestre 2019 e di US\$ 78,7 milioni nel secondo trimestre 2020 rispetto a US\$ 62,4 milioni del secondo trimestre 2019. L'importo totale per il primo semestre 2020 include US\$ 6,2 milioni di "ricavi base *time charter*" (primo semestre 2019: US\$ 4,4 milioni) generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo quasi equivalente registrato nei "Costi per noleggi passivi". Il miglioramento rispetto all'esercizio precedente è un chiaro riflesso della maggiore forza dei mercati dei noli che ha caratterizzato i primi sei mesi del 2020.

In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 21.238 nel primo semestre 2020**<sup>10</sup> rispetto a US\$ 13.326 nel primo semestre 2019<sup>11</sup>, e di US\$ 25.118 nel secondo trimestre 2020 rispetto a US\$ 13.074 nel secondo trimestre 2019. Il risultato *spot* giornaliero di DIS per il primo semestre 2020 rappresenta un miglioramento del 59,4% (pari a US\$ 7.912 al giorno) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

In linea con la strategia di DIS, nel primo semestre 2020 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta elevata, assicurando una media del **63,7%** dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2019: 47,3%) ad una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 16.042** (primo semestre 2019: US\$ 14.496). 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.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)**<sup>12</sup> sono stati di **US\$ 17.930 nel primo semestre 2020** rispetto a US\$ 13.879 nel primo semestre 2019 (secondo trimestre 2020: US\$ 19.555 vs. secondo trimestre 2019: US\$ 13.710).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2019 NON REVISIONATO					2020 NON REVISIONATO		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	13.583	13.074	<b>13.326</b>	11.616	17.242	17.354	25.118	<b>21.238</b>
Fissa	14.604	14.398	<b>14.496</b>	14.819	15.130	15.864	16.236	<b>16.042</b>
Media	14.057	13.710	<b>13.879</b>	13.264	15.965	16.391	19.555	<b>17.930</b>

**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 dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del *leasing* e di una corrispondente attività consistente nel diritto di

<sup>10</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi del primo semestre 2020 non includono US\$ 6,2 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è quasi compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

<sup>11</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi del primo semestre 2019 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.

<sup>12</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 e del 2019 non includono gli importi generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto i ricavi derivanti ogni anno dal noleggio di tali navi sono quasi compensati da importi equivalenti di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

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). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data di decorrenza. L'applicazione dell'IFRS 16 riduce i "costi per noleggi passivi" di US\$ 29,5 milioni nel primo semestre 2020 e 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 2020 include anche US\$ 6,1 milioni (primo semestre 2019: US\$ 4,4 milioni) di costi per noleggi in relazione alle navi in gestione commerciale (1,9 navi equivalenti in media nel primo semestre 2020 rispetto a 2,2 nel primo semestre 2019), compensati da un importo quasi 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 2020 si sarebbero attestati a US\$ 34,5 milioni, inferiori agli US\$ 45,2 milioni per lo stesso periodo dell'esercizio precedente. Infatti nel primo semestre 2020 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (12,8 navi equivalenti) rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente (17,7 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 agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 13,6 milioni nel primo semestre 2020 (aumento di 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 e ammortamenti. Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (39,4) milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ (39,2) milioni nel primo semestre 2019. Nei primi sei mesi del 2020 la Società ha gestito una flotta leggermente più ampia di navi di proprietà ed a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo semestre 2020: 32,4 vs. primo semestre 2019: 31,9). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali ed amministrativi** nel primo semestre 2020 sono stati di US\$ (6,2) milioni, sostanzialmente in linea con US\$ (5,9) milioni nel primo semestre 2019). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

L'**utile dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (0,1) milioni nel primo semestre 2020 (US\$ (0,9) milioni nel primo semestre 2019). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi vendute e riprese in *leasing* negli esercizi precedenti.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** si è attestato a US\$ 79,5 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ 47,9 milioni nel primo semestre 2019, pari ad un aumento del 66% su base annua (secondo trimestre 2020: US\$ 46,5 milioni vs. secondo trimestre 2019: US\$ 25,5 milioni). Questo sostanziale incremento rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla maggiore solidità dei mercati dei noli nei primi sei mesi del 2020.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** e' stata pari a US\$ (40,6) milioni nel primo semestre 2020 (US\$ (49,3) milioni nel primo semestre 2019) (secondo trimestre 2020: US\$ (21,5) milioni vs. secondo trimestre 2019: US\$ (32,0) milioni). L'importo per il primo semestre 2020 include US\$ (6,0) milioni di svalutazione registrata su quattro navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e ad una nave di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 31 marzo 2020, imputando la differenza tra il loro *fair value*, al netto del costo di cessione, ed il loro valore contabile a conto economico. Due di queste navi (M/T Cielo di Guangzhou e M/T Glenda Megan) sono state vendute nel secondo trimestre 2020, mentre le rimanenti tre erano ancora classificate come "attività disponibili per la vendita" al 30 giugno 2020. L'importo per il primo semestre 2019 includeva US\$ (12,1) milioni di svalutazione esposta su due navi di proprietà di Glenda International Shipping.

L'**EBIT** è stato **positivo per US\$ 38,9 milioni nel primo semestre 2020** (US\$ (1,4) milioni nel primo semestre 2019) (secondo trimestre 2020: US\$ 25,1 milioni vs. secondo trimestre 2019: US\$ (6,6) milioni).

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 0,07 milioni nel primo semestre 2020 (US\$ 0,6 milioni nel primo semestre 2019) (secondo trimestre 2020: US\$ 0,03 milioni vs. secondo trimestre 2019: US\$ 0,8 milioni). L'importo per il primo semestre 2020 include principalmente ricavi da interessi bancari sui fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L'importo per il primo semestre 2019 includeva inoltre interessi sul finanziamento fornito alla *joint venture* DM Shipping ed utili su cambi per operazioni commerciali, il che spiega la differenza rispetto al primo semestre del 2020.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (21,7) milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ (25,2) milioni del primo semestre 2019 (secondo trimestre 2020: US\$ (9,4) milioni vs. secondo trimestre 2019: US\$ (13,9) milioni). L'importo del primo semestre 2020 comprende US\$ (19,2) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse ed interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (2,4) milioni di perdite non realizzate in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS.

Lo **storno di svalutazioni di un prestito ad una partecipata secondo il metodo del patrimonio netto** era pari a "zero" nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ 0,7 milioni nel primo semestre 2019 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 un **utile ante imposte di US\$ 17,3 milioni nel primo semestre 2020** (perdita di US\$ (24,1) milioni nel primo semestre 2019) ed un utile di US\$ (15,7) milioni nel secondo trimestre 2020 (perdita di US\$ (18,7) milioni nel secondo trimestre 2019).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ (0,2) milioni nel primo semestre 2020, in linea con lo stesso periodo dell'anno precedente.

Il **risultato netto** di DIS per il **primo semestre 2020** è stato di **US\$ 17,1 milioni** (perdita netta di US\$ (24,3) milioni nel primo semestre 2019) mentre il risultato netto di DIS per il secondo trimestre 2020 è stato pari a US\$ 15,6 milioni (perdita netta di US\$ (18,8) milioni nel secondo trimestre 2019). Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2020 (US\$ (2,6) milioni<sup>13</sup>) e dal primo semestre 2019 (US\$ (2,1) milioni<sup>14</sup>), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (6,0) milioni nel primo semestre 2020 e US\$ (12,1) milioni nel primo semestre 2019) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primo semestre 2020: US\$ (0,7) milioni e primo semestre 2019: US\$ (0,9) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 26,4 milioni nel primo semestre 2020 rispetto a US\$ (9,2) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Di conseguenza, **se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il primo semestre 2020 avrebbe superato di US\$ 35,6 milioni il valore per lo stesso periodo del 2019**. Il secondo trimestre 2020 rappresenta inoltre il trimestre più redditizio di DIS dal secondo trimestre 2015.

<sup>13</sup> US\$ (0,1) milioni di perdita su vendite, US\$ (2,4) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

<sup>14</sup> 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.



## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>(US\$ migliaia)</i>	Al 30 giugno 2020	Al 31 dicembre 2019
<b>ATTIVITÀ</b>		
Attività non correnti	945.340	980.042
Totale attività correnti	146.492	152.007
<b>Totale attività</b>	<b>1.091.832</b>	<b>1.132.049</b>
<b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		
Patrimonio netto	365.123	352.465
Passività non correnti	558.921	590.869
Totale passività correnti	167.788	188.715
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>1.091.832</b>	<b>1.132.049</b>

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, compreso il diritto di utilizzo delle attività in *leasing* (non sono presenti navi in costruzione al 30 giugno 2020). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* marittimi internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS al 30 giugno 2020 era pari a US\$ 822,8 milioni, di cui US\$ 783,3 milioni relativi a navi classificate tra le 'attività non correnti'.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo semestre 2020 sono stati di US\$ 7,0 milioni rispetto a US\$ 31,2 milioni nel primo semestre 2019. L'importo per il primo semestre 2020 include solo i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo. L'importo dell'esercizio precedente comprendeva principalmente le rate pagate per le nuove navi in costruzione presso i cantieri in quel periodo.

Le **attività correnti** al 30 giugno 2020 ammontavano a US\$ 108,3 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\$ 8,3 milioni e US\$ 40,4 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 50,4 milioni e US\$ 6,8 milioni relativi a fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance d.a.c. (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 anche le *Attività disponibili per la vendita*. L'importo di US\$ 38,2 milioni si riferisce a tre navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. che sono state classificate come "Attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 30 giugno 2020, addebitando la differenza tra il loro fair value ed il loro valore contabile a conto economico. In seguito all'allocazione della svalutazione, un valore contabile netto di US\$ 38,2 milioni è stato trasferito in questa voce della Situazione patrimoniale e finanziaria al termine del periodo.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 558,9 milioni al 30 giugno 2020 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 30 giugno 2020 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 33,7 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali ed altri debiti, US\$ 35,8 milioni per passività da *leasing* e US\$ 12,1 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 365,1 milioni al 30 giugno 2020 (US\$ 352,5 milioni al 31 dicembre 2019). La variazione rispetto a fine 2019 è dovuta all'utile netto generato nel primo semestre del 2020, parzialmente compensato dalla modifica della valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari.

## INDEBITAMENTO NETTO\*

L'indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2020 ammontava a US\$ 620,4 milioni rispetto a US\$ 682,8 milioni al 31 dicembre 2019. Questi saldi includono la passività aggiuntiva dovuta all'applicazione dell'IFRS 16, pari a US\$ 110,7 milioni alla fine di giugno 2020 rispetto a US\$ 122,8 milioni alla fine del 2019. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) e il valore di mercato della flotta era pari al 62,0% al 30 giugno 2020 rispetto al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2020	AI 31 dicembre 2019
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	50.448	33.598
Altre attività finanziarie correnti	2.341	2.334
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	6.809	4.931
<b>Totale attività finanziarie correnti</b>	<b>59.598</b>	<b>40.863</b>
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	86.145	94.942
Passività correnti da <i>leasing</i>	35.784	37.736
Finanziamenti degli azionisti	-	5.000
Altre passività finanziarie correnti – terzi	7.777	6.465
Altre passività finanziarie correnti - parte correlata	4.309	6.008
<b>Totale passività finanziarie correnti</b>	<b>134.015</b>	<b>150.151</b>
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>	<b>74.417</b>	<b>109.288</b>
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	12.979	17.347
<b>Totale attività finanziarie non correnti</b>	<b>12.979</b>	<b>17.347</b>
Debiti verso banche – non correnti	252.055	270.169
Passività non correnti da <i>leasing</i>	296.183	313.418
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	10.683	7.282
<b>Totale passività finanziarie non correnti</b>	<b>558.921</b>	<b>590.869</b>
<b>Indebitamento finanziario netto non corrente</b>	<b>545.942</b>	<b>573.522</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>620.359</b>	<b>682.810</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

Alla fine di giugno 2020 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 59,6 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 50,4 milioni, e crediti finanziari a breve termine per US\$ 6,8 milioni, costituiti principalmente da fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance d.a.c., 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 2020 ammontava a US\$ 338,2 milioni, comprensivo di US\$ 86,1 milioni con scadenza entro un anno. Escluse alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 30 giugno 2020 comprendeva 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\$ 250,0 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\$ 154,4 milioni;

- (ii) finanziamento a 5 anni concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito di US\$ 14,0 milioni;
- (iii) finanziamento a 5 anni concesso da ING per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito di US\$ 13,5 milioni;
- (iv) finanziamento a 6 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito di US\$ 12,9 milioni;
- (v) finanziamento a 7 anni per un debito totale di US\$ 32,3 milioni concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e 2016;
- (vi) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare una nave LR1 (consegnata nel novembre 2017), per un debito di US\$ 21,4 milioni;
- (vii) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi *handysize* consegnate rispettivamente a luglio e a ottobre 2016 ed una nave MR consegnata nel gennaio 2017, per un debito totale di US\$ 52,4 milioni;
- (viii) In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 23,5 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 quattro navi costruite tra il 2010 ed il 2011.

*Passività da leasing* comprende i leasing per M/T High Fidelity, M/T High Discovery, M/T High Priority, M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty, H/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in leasing tra 2017 ed il 2019. Inoltre le “passività da *leasing*” al 30 giugno 2020 includono US\$ 110,7 milioni derivanti dall’applicazione dell’IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come “*leasing* operativi”.

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

## FLUSSI DI CASSA

Nel primo semestre 2020 i flussi di cassa netti di DIS sono stati positivi per US\$ 15,5 milioni rispetto a US\$ 3,8 milioni nel primo semestre 2019.

2° trim. 2020 NON REVISIONATO	2° trim. 2019 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2020	1° sem. 2019
33.384	3.214	Flussi di cassa da attività operative	59.062	20.030
12.940	5.817	Flussi di cassa da attività di investimento	11.648	(24.853)
(25.348)	(2.516)	Flussi di cassa da attività finanziarie	(55.237)	8.621
<b>20.976</b>	<b>6.515</b>	<b>Variazioni della liquidità</b>	<b>15.473</b>	<b>3.798</b>
12.014	12.403	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	17.517	15.120
<b>32.990</b>	<b>18.918</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>32.990</b>	<b>18.918</b>
50.448	35.739	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	50.448	35.739
(17.458)	(16.821)	Scoperti di conto a fine periodo	(17.458)	(16.821)

I *flussi di cassa da attività operative* sono stati positivi e pari a US\$ 59,1 milioni nel primo semestre 2020, contro US\$ 20,0 milioni nel primo semestre 2019 (US\$ 59,3 milioni nell’esercizio 2019). Tale miglioramento è attribuibile al considerevole rafforzamento dei mercati dei noli nel primo semestre 2020 rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente.

I *flussi di cassa netti da attività di investimento* sono stati positivi e pari a US\$ 11,7 milioni nel primo semestre 2020, contro US\$ (24,9) milioni nel primo semestre 2019. L’importo per il primo semestre 2020 comprende costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, compensati da US\$ 18,2 milioni generati dalla vendita delle navi M/T Cielo di Guangzhou e M/T Glenda Meredith nel secondo trimestre 2020 e da US\$ 0,5 milioni derivanti

dalla riduzione del prestito degli azionisti di d'Amico Tankers a DM Shipping in seguito alla vendita delle sue due navi nell'esercizio 2019. L'importo per il primo semestre dello scorso esercizio includeva 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 di parziale rimborso del prestito di d'Amico Tankers a DM Shipping, in seguito alla vendita di una nave da parte di quest'ultima nel secondo trimestre 2019.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (55,2) milioni nel primo semestre 2020. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ (5,0) milioni di rimborso del finanziamento concesso dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.) alla fine del 2019; (ii) US\$ (29,0) milioni di ammortamento del debito (di cui US\$ (5,5) milioni dovuti al rimborso del prestito, compreso il *balloon*, per la M/T Cielo di Guangzhou venduta nel secondo trimestre 2020); (iii) US\$ (18,9) milioni di rimborso di passività da *leasing*; (iv) US\$ (1,7) milioni di rimborso del prestito a monte ricevuto da Glenda International Shipping d.a.c. alla fine del 2019.

## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE

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

### d'Amico International Shipping:

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

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

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

- **Impatto del COVID-19:** Lo scoppio del virus ha avuto un enorme impatto sul consumo di raffinati. Secondo quanto riportato nell'ultimo report dell'AIE, la domanda petrolifera globale ha subito una contrazione di 16,4 milioni di barili su base annua nel secondo trimestre 2020 a causa delle misure di *lockdown* imposte per contrastare la pandemia di Covid-19. A maggio la domanda ha registrato un forte rimbalzo in Cina ed in India, con un incremento rispettivamente di 700.000 barili al giorno e 1,1 milioni di barili al giorno su base mensile. Secondo le previsioni, la domanda petrolifera dovrebbe subire un calo di 7,9 milioni di barili all'anno nel 2020 per poi risalire di 5,3 milioni di barili al giorno nel 2021. Tuttavia, il recente aumento dei casi di Covid-19 negli Stati Uniti, in India ed in Brasile, seguito dalla possibilità di ulteriori *lockdown* parziali in tutto il mondo, rende difficile azzardare previsioni, dando luogo a un ampio ventaglio di possibili esiti.

Il consistente calo della domanda di raffinati, insieme al mancato raggiungimento da parte dell'OPEC+ di un accordo sui livelli di produzione nella sua riunione di marzo, ha portato inizialmente ad un'impennata dell'offerta petrolifera proprio mentre la domanda stava crollando. Il conseguente calo dei prezzi petroliferi, che hanno raggiunto il minimo intorno a US\$20 al barile, ha causato un netto *contango* nella curva dei prezzi del petrolio a termine, risultando in una brusca crescita delle scorte sia terrestri che galleggianti. La congestione dei porti che n'è derivata e l'aumento dello stoccaggio galleggiante sia di greggio che di raffinati, hanno ridotto enormemente l'offerta effettiva di navi, proprio mentre il mercato veniva inondato di petrolio, causando un balzo delle tariffe di nolo, che hanno raggiunto livelli senza precedenti a fine aprile 2020. Tuttavia, la decisione dell'OPEC+ di ridurre l'offerta di greggio di circa 14 milioni di barili al giorno, in media, da aprile a giugno ha rapidamente ribilanciato il mercato, comportando un aumento dei prezzi del petrolio a pronti a circa US\$40 al barile ed

appiattendendo la curva dei prezzi del petrolio a termine. Questa sostanziosa riduzione dell'offerta ha causato un considerevole calo della domanda di trasporto marittimo di raffinati e, quando lo stoccaggio è diventato meno redditizio, alcune delle scorte in eccesso hanno iniziato ad essere consumate, con un lento ritorno sul mercato delle navi utilizzate per lo stoccaggio galleggiante. Questi fattori hanno portato ad un consistente calo delle tariffe di nolo dall'inizio di giugno, con ricavi depressi nella maggior parte delle regioni per tutto il mese di luglio. Il taglio dell'offerta dell'OPEC+ sarà allentato a partire da agosto e la domanda ha registrato una ripresa in alcuni mercati di consumo importanti. Resta, tuttavia, una forte incertezza riguardante il percorso futuro della domanda petrolifera il tempo richiesto per assorbire l'eccesso di scorte e ribilanciare il mercato – fattori necessari per il ritorno ad un mercato più sano con tariffe di nolo redditizie e sostenibili.

Le controllate di d'Amico International Shipping S.A. stanno inoltre affrontando sfide operative dovute al COVID-19, come le restrizioni al carico/scarico ed una quarantena di 14 giorni per le navi e gli equipaggi in determinati porti; ciò nonostante stiamo collaborando con i nostri partner, i clienti e le autorità locali per trovare soluzioni che riducano al minimo l'impatto sulla nostra impresa. Il COVID-19 ha influito anche sull'approvvigionamento di ricambi per le nostre navi e ha reso la logistica più complicata. Sebbene in alcune parti del mondo, come l'Europa e parte dell'Asia, la situazione sia recentemente migliorata, stiamo ancora affrontando problemi relativamente ai viaggi aerei dei tecnici dell'assistenza per raggiungere le navi e all'organizzazione di "vetting inspection" in tutto il mondo. Benché la rotazione degli equipaggi sia e rimanga la problematica principale, il settore si è adattato rapidamente a questa nuova realtà, e siamo stati in grado di continuare a gestire le nostre navi con lo stesso livello di attenzione e sicurezza.

- **Terzo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 29 maggio 2020, 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 1° giugno 2020 al 30 giugno 2020, entrambe le date incluse (il "Terzo Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito dalla Borsa, senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"), in un rapporto di una (1) azione ordinaria di DIS per (1) Warrant esercitato. Il prezzo di esercizio per il Terzo Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,354 (zero virgola trecentocinquantaquattro euro) per Azione di Compendio.

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

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

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

Nel mese di maggio 2020: d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per due delle sue navi *handysize* per 12 mesi a partire rispettivamente da maggio e giugno 2020.

Nel mese di giugno 2020: d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per due delle sue navi MR per un periodo rispettivamente di 12 mesi a partire da luglio 2020 e di 6-7 mesi a partire da agosto 2020.

- **Flotta in "noleggio passivo" ed in "gestione commerciale":**

Nel mese di gennaio 2020, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T Falcon Bay e la nave è stata riconsegnata ai proprietari;

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

Nel mese di maggio 2020, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T Eagle Bay e la nave è stata riconsegnata ai proprietari;

Nel mese di giugno 2020: i) si è concluso il contratto di gestione sulla M/T Philoxena e la nave è stata riconsegnata ai proprietari; ii) si sono conclusi i contratti di noleggio sulla M/T Celsius Rimini, una nave MR costruita nel 2009, e sulla M/T Carina, una nave MR costruita nel 2010, e le navi sono state riconsegnate ai rispettivi proprietari.

- **Vendita di navi:** nel mese di maggio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T Cielo di Guangzhou, una nave cisterna *handysize* da 38.877 Tpl (Dwt), costruita nel 2006 da Guangzhou Shipyard International (Cina), per un corrispettivo di US\$ 8,8 milioni. La nave è stata consegnata agli acquirenti nel secondo trimestre 2020.

#### Glenda International Shipping d.a.c.:

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

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

#### d'Amico International Shipping:

**Aumento di capitale in seguito al terzo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 1° luglio, a seguito del completamento del Terzo Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 12.866 *Warrant*, portando all'emissione di 12.866 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.052.267,00, suddiviso in 1.241.045.340 azioni senza valore nominale.

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

- **Vendita di navi:** A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita di M/T High Progress e M/T High Performance, due navi cisterna MR da 51.303 Tpl (Dwt), costruite nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 12.95 milioni per nave.
- **Flotta impiegata a noleggio:** A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 3-6 mesi a decorrere da agosto 2020.

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

	Al 30 giugno 2020				Al 30 luglio 2020			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	11,0	6,0	22,0	5,0	11,0	6,0	22,0
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	8,0	0,0	8,0	0,0	8,0	0,0	8,0
Nolo a breve termine	0,0	3,0	0,0	3,0	0,0	3,0	0,0	3,0
<b>Totale</b>	<b>6,0</b>	<b>30,0</b>	<b>6,0</b>	<b>42,0</b>	<b>6,0</b>	<b>30,0</b>	<b>6,0</b>	<b>42,0</b>

\* con obbligo di acquisto

## **Evoluzione prevedibile della gestione**

Nell'ultimo report di giugno 2020, il Fondo Monetario Internazionale (FMI) stima che il PIL mondiale registrerà una contrazione del 4,9% nel 2020, 1,9 punti percentuali sotto la previsione espressa nel World Economic Outlook (WEO) di aprile 2020. L'impatto della pandemia di COVID-19 sull'attività economica è stato peggiore del previsto nella prima metà del 2020, e si prevede che la ripresa sarà più graduale di quanto precedentemente anticipato. Secondo le proiezioni, la crescita globale nel 2021 dovrebbe essere pari al 5,4%. Nel complesso, questo vedrebbe il PIL 2021 attestarsi a circa 6,5 punti percentuali sotto le proiezioni pre-COVID del gennaio 2020.

Nel Oil Market Report di luglio, l'AIE prevede che la domanda di petrolio del 2020 registri una contrazione di 7,9 milioni di barili al giorno, rispetto ad un calo di 8,1 milioni di barili al giorno stimato lo scorso mese ed a 9,3 milioni di barili al giorno di riduzione previsti ad aprile. L'agenzia evidenzia la forte adesione ai tagli dell'OPEC+ del 108% nel mese di giugno, che includono 1 milione di barili al giorno di tagli aggiuntivi operati dall'Arabia Saudita. La produzione petrolifera mondiale è stata ridotta di 14 milioni di barili al giorno da aprile, il che prelude ad una significativa riduzione dello stoccaggio in futuro, considerando che si prevede che la domanda nel terzo trimestre 2020 superi di 11,4 milioni di barili al giorno quella del secondo trimestre 2020. L'adesione ininterrotta ai tagli dell'OPEC+ è un fattore chiave, così come lo sarà una moderata ripresa della produzione petrolifera statunitense nei prossimi mesi. L'AIE segnala tuttavia che le previsioni di crescita della domanda scontano una considerevole incertezza alla luce del recente aumento dei casi di COVID-19 e delle nuove misure di *lockdown* introdotte di recente e che probabilmente diverranno operative nel prossimo futuro.

La domanda di raffinati, ad eccezione dei carburanti per aviazione, è in ripresa. La domanda di petrolio in Asia, soprattutto in Cina ed in India, ha registrato un rimbalzo da maggio. L'economia cinese sta traendo vantaggio da un allentamento delle restrizioni, congiuntamente ad un pacchetto di stimoli governativi. La domanda di benzina è tornata quasi ai livelli pre-pandemia negli Stati Uniti ed in Europa.

Indian Oil Corp., la più grande società di raffinazione a controllo pubblico indiana, ha raggiunto tassi di produzione del 92-95% nella maggior parte delle sue nove raffinerie, come affermato il 10 luglio da funzionari della società sulla scia di un'impennata della domanda di carburanti al dettaglio dovuta all'ulteriore allentamento, a partire dal 1° luglio, delle restrizioni legate al COVID-19 nella terza economia asiatica. I maggiori tassi di produzione sono attribuibili principalmente al miglioramento della domanda al dettaglio di diesel e benzina.

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli delle cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine sia per il greggio che per i raffinati e (v) il tasso di crescita 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 quanto riportato nell'ultimo report dell'AIE, la domanda petrolifera globale ha subito una contrazione di 16,4 milioni di barili su base annua nel secondo trimestre 2020 a causa delle misure di *lockdown* imposte per contrastare la pandemia di COVID-19. A maggio la domanda ha registrato un forte rimbalzo in Cina ed in India, con un incremento rispettivamente di 700.000 barili al giorno e 1,1 milioni di barili al giorno su base mensile. Secondo le previsioni, la domanda di petrolio dovrebbe subire un calo di 7,9 milioni di barili all'anno nel 2020 per poi risalire di 5,3 milioni di barili al giorno nel 2021. Tuttavia, il recente aumento dei casi di COVID-19 e la reintroduzione di *lockdown* parziali genera maggiore incertezza previsionale.
- I danni causati dal COVID-19 alla domanda globale di petrolio sono diventati estesi e profondi. La domanda di navi cisterna viene rivista e valutata con cadenza mensile. Nel suo ultimo *outlook*, Clarksons ha nuovamente rivisto al ribasso le previsioni della domanda rispettivamente a -6,5% e +6,8% nel 2020 e nel 2021.
- Con l'inizio del terzo trimestre, le scorte iniziano ad essere utilizzate ed i livelli di stoccaggio galleggiante di greggio e raffinati è in calo. La combinazione di tagli dell'OPEC+, ripresa della domanda ed appiattimento della curva a termine dei greggio e raffinati favorirà un'accelerazione del processo; l'AIE

prevede l'inizio dell'utilizzo delle scorte, anche se ad un ritmo più lento rispetto all'aumento delle scorte iniziali.

- Secondo l'AIE, la domanda di carburanti per trasporto è ancora molto inferiore ad un anno fa. La ripresa della domanda è molto frammentata, poiché diverse regioni emergono dalle restrizioni sui trasporti in tempi e a velocità diverse. I dati sulla mobilità forniti dall'AIE mostrano che Cina, India ed Europa stanno uscendo da questa crisi più rapidamente di altre regioni. La maggior parte delle regioni non OCSE è ancora indietro nella ripresa della mobilità. Particolarmente insidiosa sarà la ripresa in America Latina, in quanto lo scoppio del virus rende difficile la riapertura di diversi paesi.

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

- Secondo Clarksons, nel 2020 è prevista la consegna di 77 navi MR e 7 LR1. Nel secondo trimestre 2020 sono state consegnate solo 19 navi delle 24 stimate.
- Le consegne sono state ritardate a causa dello scoppio del COVID-19. Inoltre, molti cantieri di demolizione sono stati in *lockdown*. Secondo varie fonti di settore, nei mesi di aprile e maggio non sono state demolite navi cisterna.
- A causa della situazione attuale Clarksons ha rivisto al ribasso la crescita della flotta di navi cisterna per il 2020, portandola allo 0,7%.
- Circa il 6% della flotta di MR e LR1 attualmente in navigazione (in Tpl (Dwt)) ha un'età superiore a vent'anni.
- Prima della crisi finanziaria del 2008/2009, il portafoglio ordini di navi cisterna si attestava a più del 50% della flotta esistente, rispetto all'attuale 7%, secondo Clarksons; il basso quantitativo di commesse ricevute e la possibile demolizione delle navi più vecchie dovrebbero contribuire a riequilibrare il mercato quando alla fine si tratterà di eliminare le scorte in eccesso.
- I cambiamenti tecnologici previsti per soddisfare le sempre più stringenti normative ambientali ed altre normative stanno riducendo la propensione alle commesse di navi di nuova costruzione, in quanto queste potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna.
- 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.



## GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

### BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2020

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2020 NON REVISIONATO	2° trim. 2019 NON REVISIONATO	US\$ migliaia		1° sem. 2020	1° sem. 2019
90.987	87.387	Ricavi	(2)	185.342	178.418
(12.327)	(24.938)	Costi diretti di viaggio	(3)	(35.268)	(52.111)
<b>78.660</b>	<b>62.449</b>	<b>Ricavi base time charter*</b>	(4)	<b>150.074</b>	<b>126.307</b>
(4.300)	(7.230)	Costi per noleggi passivi	(5)	(11.255)	(17.450)
(25.367)	(26.433)	Altri costi operativi diretti	(6)	(53.017)	(54.124)
(2.911)	(2.458)	Costi generali ed amministrativi	(7)	(6.183)	(5.880)
436	(841)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(8)	(117)	(948)
<b>46.518</b>	<b>25.487</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>		<b>79.502</b>	<b>47.905</b>
(21.465)	(32.009)	Ammortamenti e svalutazioni	(13)	(40.556)	(49.339)
<b>25.053</b>	<b>(6.612)</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBIT*</b>		<b>38.946</b>	<b>(1.434)</b>
27	766	Proventi finanziari netti	(9)	68	578
(9.370)	(13.896)	Oneri finanziari netti	(9)	(21.691)	(25.228)
-	1.269	Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(10)	-	1.251
-	(226)	Storno della svalutazione di un prestito ad una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	(11)	-	719
<b>15.710</b>	<b>(18.699)</b>	<b>Utile (perdita) ante imposte</b>		<b>17.323</b>	<b>(24.114)</b>
(88)	(107)	Imposte sul reddito	(12)	(184)	(207)
<b>15.622</b>	<b>(18.806)</b>	<b>Utile (perdita) netto</b>		<b>17.139</b>	<b>(24.321)</b>
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>					
<b>0,013</b>	<b>(0,015)</b>	<b>Utile (perdita) per azione in US\$<sup>(1)</sup></b>		<b>0,014</b>	<b>(0,020)</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2020 NON	2° trim. 2019 NON	US\$ migliaia		1° sem. 2020	1° sem. 2019
15.622	(18.806)	Utile (perdita) del periodo		17.139	(24.321)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>					
97	(3.602)	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")		(4.054)	(4.917)
(82)	(21)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta		(166)	(31)
<b>15.637</b>	<b>(22.429)</b>	<b>Utile/(Perdita) complessivo del periodo</b>		<b>12.919</b>	<b>(29.269)</b>

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

(<sup>1</sup>) L'utile base per azione è calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.230.890.447 e 888.723.323 nel primo semestre del 2020 e nel primo semestre del 2019 rispettivamente e su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.230.890.447 e 1.134.145.595 nel secondo trimestre del 2020 e nel secondo trimestre del 2019 rispettivamente. Nel secondo trimestre/primo semestre del 2020 e nel secondo trimestre/primo semestre del 2019 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

**SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA**

<i>US\$ migliaia</i>		Al 30 giugno 2020	Al 31 dicembre 2019
<b>ATTIVITÀ</b>			
Immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	(13)	927.979	958.312
Partecipazioni in società a controllo congiunto	(14)	4.382	4.382
Altre attività finanziarie non correnti	(15)	12.979	17.348
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>945.340</b>	<b>980.042</b>
Rimanenze	(16)	8.305	10.080
Crediti a breve ed altre attività correnti	(17)	40.360	41.433
Altre attività finanziarie correnti	(15)	9.150	7.265
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(18)	50.448	33.598
<b>Attività correnti</b>		<b>108.263</b>	<b>92.376</b>
Attività disponibili per la vendita	(19)	38.229	59.631
<b>Totale attività correnti</b>		<b>146.492</b>	<b>152.007</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>1.091.832</b>	<b>1.132.049</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>			
Capitale sociale	(20)	62.052	62.052
Perdite portate a nuovo	(20)	(42.725)	(59.801)
Sovraprezzo azioni	(20)	368.846	368.846
Altre riserve	(20)	(23.050)	(18.632)
<b>Patrimonio netto totale</b>		<b>365.123</b>	<b>352.465</b>
Banche ed altri finanziatori	(21)	252.055	270.169
Passività non correnti da <i>leasing</i>	(22)	296.183	313.418
Altre passività finanziarie non correnti	(15)	10.683	7.282
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>558.921</b>	<b>590.869</b>
Banche ed altri finanziatori	(21)	69.645	72.692
Passività correnti da <i>leasing</i>	(22)	35.784	37.736
Prestito a breve termine degli azionisti	(23)	-	5.000
Debiti a breve ed altre passività correnti	(24)	33.710	38.222
Altre passività finanziarie correnti	(15)	12.086	12.473
Debiti per imposte correnti	(25)	63	342
<b>Passività correnti</b>		<b>151.288</b>	<b>166.465</b>
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	(19)	16.500	22.250
<b>Totale passività correnti</b>		<b>167.788</b>	<b>188.715</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>1.091.832</b>	<b>1.132.049</b>

30 luglio 2020

Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente e Amministratore Delegato

*Antonio Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario

**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

2° trim. 2020 NON REVISIONATO	2° trim. 2019 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2020	1° sem. 2019
<b>15.622</b>	<b>(18.806)</b>	<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>17.139</b>	<b>(24.321)</b>
17.040	19.966	Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	34.549	37.203
4.425	12.136	Svalutazione	6.007	12.136
88	107	Imposte correnti e differite	184	207
5.005	6.408	Oneri per <i>leasing</i>	10.142	10.576
4.338	7.260	Altri oneri (proventi) finanziari netti	11.481	14.270
(207)	(539)	Risultato della differenza di cambio non realizzata	(207)	(196)
-	(1.270)	Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	-	(1.252)
(975)	(841)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(975)	(948)
-	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	(180)	-
-	(589)	Variazioni della riserva dei diritti d'opzione	-	(607)
539	898	Variazione del risultato differito dalla cessione di attività in vendita e <i>lease-back</i>	1.092	1.114
<b>45.875</b>	<b>23.948</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>79.232</b>	<b>47.464</b>
2.141	647	Variazioni delle rimanenze	1.775	2.100
2.058	1.980	Variazioni dei crediti a breve	2.048	6.248
(6.663)	(12.541)	Variazioni dei debiti a breve	(5.021)	(15.857)
(281)	(164)	Imposte (pagate) ricevute	(463)	(217)
(5.002)	(6.408)	Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>	(10.137)	(10.576)
(4.744)	(4.248)	Interessi netti (pagati)	(8.372)	(9.132)
<b>33.384</b>	<b>3.214</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>59.062</b>	<b>20.030</b>
(5.263)	(637)	Acquisto di immobilizzazioni	(7.028)	(31.157)
18.185	-	Ricavi netti dalla vendita di immobilizzazioni	18.185	-
18	6.454	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	491	6.304
<b>12.940</b>	<b>5.817</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>11.648</b>	<b>(24.853)</b>
(5)	17.907	Aumento di capitale	-	17.907
-	(694)	Altre variazioni del patrimonio netto	(427)	(955)
-	(1.620)	Finanziamenti degli azionisti	(5.000)	-
220	(950)	Variazioni di altri crediti finanziari/ parte correlata	830	(2.250)
(954)	4.259	Variazione netta di altri debiti finanziari	(2.700)	4.354
(15.314)	(38.920)	Rimborso finanziamenti bancari	(28.991)	(56.341)
-	26.305	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	-	63.676
(9.295)	(8.803)	Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(18.949)	(17.770)
<b>(25.348)</b>	<b>(2.516)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(55.237)</b>	<b>8.621</b>
<b>20.976</b>	<b>6.515</b>	<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>15.473</b>	<b>3.798</b>
12.014	12.403	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	17.517	15.120
32.990	18.918	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	32.990	18.918
<b>50.448</b>	<b>35.739</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>50.448</b>	<b>35.739</b>
(17.458)	(16.821)	Scoperti di conto a fine periodo	(17.458)	(16.821)

Le attività finanziarie che non richiedono l'uso di liquidità sono riconciliate nella nota 26.

**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>						
<b>Saldo al 1° gennaio 2020</b>	<b>62.052</b>	<b>(59.801)</b>	<b>368.846</b>	<b>(15.380)</b>	<b>(3.252)</b>	<b>352.465</b>
Azioni proprie	-	-	-	(261)	-	(261)
Altre variazioni	-	(63)	-	63	-	-
Utile (perdita) complessivo	-	17.139	-	(166)	(4.054)	12.919
<b>Saldo al 30 giugno 2020</b>	<b>62.052</b>	<b>(42.725)</b>	<b>368.846</b>	<b>(15.744)</b>	<b>(7.306)</b>	<b>365.123</b>

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
<b>Saldo al 1° gennaio 2019 secondo l'esposizione precedente</b>	<b>65.376</b>	<b>(30.270)</b>	<b>316.697</b>	<b>(14.791)</b>	<b>331</b>	<b>337.343</b>
Rettifica ex IFRS 16	-	(2.004)	-	-	-	(2.004)
<b>Saldo al 1° gennaio 2019 rettificato</b>	<b>65.376</b>	<b>(32.274)</b>	<b>316.697</b>	<b>(14.791)</b>	<b>331</b>	<b>335.339</b>
Riserva sovrapprezzo azioni	-	-	-	(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)
<b>Saldo al 30 giugno 2019</b>	<b>62.052</b>	<b>(56.595)</b>	<b>368.884</b>	<b>(15.429)</b>	<b>(4.586)</b>	<b>354.326</b>

Le seguenti note formano parte del bilancio intermedio consolidato.

## NOTE

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

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

Il bilancio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società e delle principali società controllate. La riduzione dei decimali è applicata arrotondando al migliaio più vicino.

---

### 1. PRINCIPI CONTABILI

---

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

#### Principi di redazione

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per il periodo chiuso al 30 giugno 2020 ed è predisposto in linea con lo IAS 34.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio annuale e dovrebbe essere letto congiuntamente al bilancio annuale al 31 dicembre 2019 del Gruppo.

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

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

#### Informazioni di settore

d'Amico International Shipping trasporta raffinati ed oli vegetali ed opera in un solo segmento, quello delle navi cisterna. In termini geografici, il segmento di riferimento è unico poiché il Gruppo valuta le opportunità d'impiego a livello mondiale. Il Gruppo monitora, valuta ed alloca le proprie risorse 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.

#### **Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2020**

Non ci sono nuovi principi contabili che si prevede abbiano un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso e sulle sue operazioni prevedibili.

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

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

## 2. RICAVI

US\$ migliaia	2° trim. 2020	2° trim. 2019	1° sem. 2020	1° sem. 2019
Ricavi da noleggi a viaggio ( <i>spot</i> ) – trasporti e controstallie	37.251	36.619	80.515	86.622
Ricavi da <i>leasing</i> operativi ( <i>time charter</i> )	9.055	9.851	39.349	21.481
Ricavi da attività consistenti nel diritto di	41.377	37.331	60.267	66.651
Altri ricavi	3.304	3.586	5.211	3.664
<b>Totale</b>	<b>90.987</b>	<b>87.387</b>	<b>185.342</b>	<b>178.418</b>

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività della flotta per noleggi attivi, trasporti e controstallie e sono rilevati nel corso del tempo. DIS ha un solo flusso di ricavi, che deriva dall'impiego delle navi per il trasporto di raffinati. Tutti i ricavi provenienti da contratti, come definiti dall'IFRS 15, scaturiscono da trasporti (contratti per cui il pagamento viene ricevuto al completamento del viaggio) e controstallie: per questi ricavi il pagamento è liquidato al completamento del viaggio e pertanto non rimangono in essere obbligazioni contrattuali.

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 2020 e saranno ammortizzati durante la durata dei relativi contratti.

I ricavi da *leasing* operativi rappresentano ricavi da navi di proprietà impiegate in *time charter*.

I ricavi da *sub-leasing* rappresentano proventi da navi controllate tramite contratti *time charter* impiegate a loro volta 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. 2020	2° trim. 2019	1° sem. 2020	1° sem. 2019
Carburanti ( <i>Bunker</i> )	(7.518)	(15.225)	(22.015)	(30.647)
Commissioni	(2.282)	(2.144)	(4.367)	(4.265)
Oneri portuali	(2.445)	(7.162)	(7.778)	(16.639)
Altro	(82)	(407)	(1.108)	(560)
<b>Totale</b>	<b>(12.327)</b>	<b>(24.938)</b>	<b>(35.268)</b>	<b>(52.111)</b>

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*, i costi diretti di viaggio non sono sostenuti dalla DIS.

## 4. RICAVI BASE TIME CHARTER

US\$ migliaia	2° trim. 2020	2° trim. 2019	1° sem. 2020	1° sem. 2019
Ricavi base <i>time charter</i>	<b>78.660</b>	<b>62.449</b>	<b>150.074</b>	<b>126.307</b>

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel primo semestre 2020, i giorni-nave a contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 63,7% dei giorni-nave disponibili totali (primo semestre 2019: 47,3%).

## 5. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US\$ migliaia	2° trim. 2020	2° trim. 2019	1° sem. 2020	1° sem. 2019
Costi per noleggi passivi	(4.300)	(7.230)	(11.255)	(17.450)

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; si faccia riferimento alla nota 1 del bilancio consolidato 2019).

## 6. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US\$ migliaia	2° trim. 2020	2° trim. 2019	1° sem. 2020	1° sem. 2019
Costi per equipaggi	(9.759)	(11.030)	(20.404)	(21.810)
Spese tecniche	(2.182)	(2.551)	(7.509)	(6.216)
Lubrificanti	(715)	(693)	(1.486)	(1.413)
Gestione tecnica e controllo qualità	(4.343)	(2.742)	(6.469)	(5.966)
Assicurazione	(1.449)	(1.182)	(2.566)	(2.343)
Costi operativi legati alle navi in <i>leasing</i>	(6.517)	(7.480)	(13.582)	(14.960)
Altri costi	(402)	(755)	(1.001)	(1.416)
<b>Totale</b>	<b>(25.367)</b>	<b>(26.433)</b>	<b>(53.017)</b>	<b>(54.124)</b>

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 2020 d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano 703 dipendenti, di cui 679 come personale marittimo e 24 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 ED AMMINISTRATIVI

US\$ migliaia	2° trim. 2020	2° trim. 2019	1° sem. 2020	1° sem. 2019
Personale	(1.144)	(693)	(2.478)	(2.085)
Altri costi generali ed amministrativi	(1.767)	(1.765)	(3.705)	(3.795)
<b>Totale</b>	<b>(2.911)</b>	<b>(2.458)</b>	<b>(6.183)</b>	<b>(5.880)</b>

Nella voce "Costo del personale" sono compresi i costi del personale di terra, tra cui l'importo speso in relazione al piano di *stock option* concesso ai dirigenti in posizioni chiave ed ai direttori esecutivi di DIS, adottato nel 2019; ad oggi non è stato registrato alcun onere per pagamenti nell'ambito di tale piano.

La voce "Altri costi generali ed 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\$ 2,4 milioni nel primo semestre 2020 e US\$ 1,2 milioni nel secondo trimestre 2020. Includono inoltre spese minori relative a *leasing* a breve termine, riguardanti principalmente attrezzatura da ufficio.

## 8. RICAVI DA VENDITA DI IMMOBILIZZAZIONI

US\$ migliaia	2° trim. 2020	2° trim. 2019	1° sem. 2020	1° sem. 2019
Utile dalla vendita di navi	436	(841)	(117)	(948)

Gli importi nel primo semestre e nel secondo trimestre 2020 rappresentano il differimento del risultato dalla vendita di tutte le navi, successivamente riprese in *leasing*, nonché il differimento del risultato dalla vendita delle navi, due delle quali – la M/T Glenda Meredith e la M/T Cielo di Guangzhou – nel mese di giugno. Include inoltre un credito da US\$ 1,0 a nostro favore risultante dal mancato adempimento da parte di un potenziale acquirente della M/T Glenda Megan dei suoi obblighi risultanti dal *memorandum* d'intesa nel quarto trimestre 2019.

Gli importi indicati nel primo semestre 2019 e nel secondo trimestre 2019 si riferiscono al differimento del risultato dalla vendita di tutte le navi, successivamente 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.

## 9. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$ migliaia	2° trim. 2020	2° trim. 2019	1° sem. 2020	1° sem. 2019
<b>Proventi finanziari</b>				
<i>Da debiti e crediti al costo ammortizzato:</i>				
Interessi attivi	26	111	66	265
Realizzati su strumenti derivati	1	118	2	118
<i>Al fair value a conto economico:</i>				
Differenze di cambio non realizzate	-	537	-	195
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>27</b>	<b>766</b>	<b>68</b>	<b>578</b>
<b>Oneri finanziari</b>				
<i>Passività finanziarie al costo ammortizzato:</i>				
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(4.209)	(6.449)	(9.082)	(12.422)
Oneri per <i>leasing</i>	(5.007)	(6.407)	(10.145)	(10.576)
Realizzati su strumenti derivati	-	-	-	-
Differenze di cambio realizzate	-	(332)	(23)	(26)
<i>Al fair value a conto economico:</i>				
Perdite non realizzate su strumenti derivati	(154)	(708)	(2.441)	(2.204)
Differenze di cambio non realizzate	-	-	-	-
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(9.370)</b>	<b>(13.896)</b>	<b>(21.691)</b>	<b>(25.228)</b>
<b>Oneri finanziari netti</b>	<b>(9.343)</b>	<b>(13.130)</b>	<b>(21.623)</b>	<b>(24.650)</b>

I proventi finanziari del primo semestre 2020 includono interessi attivi realizzati per US\$ 0,1 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari, nonché dal finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping; non sono stati registrati utili non realizzati nel periodo.

Gli oneri finanziari nel primo semestre 2020 includono US\$ 9,1 milioni di spese realizzate, inclusive di US\$ 8,2 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, nonché US\$ 0,8 milioni di commissioni finanziarie. Gli oneri finanziari realizzati nel primo semestre 2020 includono anche US\$ 10,1 milioni di interessi impliciti in *leasing*. Le perdite non realizzate su strumenti derivati nello stesso periodo ammontano a US\$ 2,4 milioni e rappresentano variazioni del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 1,3 milioni e variazioni del *fair value* di *swap* su tassi di interesse non di copertura pari a US\$ 1,1 milioni.



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

Nel primo semestre 2020 non è stato registrato alcun risultato; entrambe le partecipazioni contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto sono in liquidazione. Il risultato nel primo semestre 2019 consisteva nella quota di competenza di DIS degli utili e perdite di Eco Tankers Limited (ETL).

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

Nel primo semestre 2020 non è stato registrato alcun risultato. 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

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2020	2° trim. 2019	1° sem. 2020	1° sem. 2019
Imposte correnti sul reddito	(88)	(107)	(184)	(207)

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL), DM Shipping d.a.c. (DMS) e Glenda International Shipping d.a.c. (GIS) sono in regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda per un periodo di 10 anni, che termina il 31 dicembre 2024 per DTL e DMS ed il 31 dicembre 2028 per GIS.

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 2020 è stato di US\$ 158 migliaia (US\$ 78 migliaia nel secondo trimestre 2020). 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\$ 2,4 migliaia nel primo semestre 2020.

## 13. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI E DIRITTI DI UTILIZZO

<i>US\$ migliaia</i>	Flotta	Altro	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
Al 1° gennaio 2020					
Costo o valutazione	786.878	2.927	789.805	397.404	1.187.209
Accantonamenti per ammortamenti	(180.793)	(2.408)	(183.201)	(45.696)	(228.897)
<b>Valore contabile netto</b>	<b>606.085</b>	<b>519</b>	<b>606.604</b>	<b>351.708</b>	<b>958.312</b>
Periodo chiuso al 30 giugno 2020					
Valore contabile netto ad inizio periodo	606.085	519	606.604	351.708	958.312
Rettifica di saldi iniziali	89	-	89	-	89
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	(193)	(193)
Incrementi	2.247	4	2.251	2.107	4.358
Dismissioni al costo storico – interventi di	(5.034)	-	(5.034)	-	(5.034)
Dismissioni al costo storico – fondo di	5.034	-	5.034	-	5.034
Quota di ammortamento del periodo	(15.203)	(244)	(15.447)	(19.103)	(34.550)
Differenze di cambio	-	3	3	(40)	(37)
<b>Valore contabile netto a fine periodo</b>	<b>593.218</b>	<b>282</b>	<b>593.500</b>	<b>334.479</b>	<b>927.979</b>
Al 30 giugno 2020					
Costo o valutazione	784.180	2.934	787.114	399.278	1.186.392
Accantonamenti per ammortamenti	(190.962)	(2.652)	(193.614)	(64.799)	(258.413)

## IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

<i>US\$ migliaia</i>	Flotta / Navi	Flotta / Bacino	Altro	Totale immobilizzazioni materiali
Al 1° gennaio 2020				
Costo o valutazione	771.455	15.423	2.927	789.805
Accantonamenti per ammortamenti	(168.828)	(11.965)	(2.408)	(183.201)
<b>Valore contabile netto</b>	<b>602.627</b>	<b>3.458</b>	<b>519</b>	<b>606.604</b>
Periodo chiuso al 30 giugno 2020				
Valore contabile netto ad inizio periodo	602.627	3.458	519	606.604
Rettifica di saldi iniziali	-	89	-	89
Incrementi	-	2.247	4	2.251
Dismissioni al costo storico – interventi di	-	(5.034)	-	(5.034)
Dismissioni al costo storico – fondo di	-	5.034	-	5.034
Quota di ammortamento del periodo	(14.057)	(1.146)	(244)	(15.447)
Differenze di cambio	-	-	3	3
<b>Valore contabile netto a fine periodo</b>	<b>588.570</b>	<b>4.648</b>	<b>282</b>	<b>593.500</b>
Al 30 giugno 2020				
Costo o valutazione	771.455	12.725	2.934	787.114
Accantonamenti per ammortamenti	(182.885)	(8.077)	(2.652)	(193.614)

## DIRITTO DI UTILIZZO

<i>US\$ migliaia</i>	Flotta / Diritto di utilizzo – Navi ex IAS 17	Flotta / Altri diritti di utilizzo – Navi	Flotta / Diritto di utilizzo – Bacino	Diritto di utilizzo – Altro	Totale Diritto di utilizzo
Al 1° gennaio 2020					
Costo o valutazione	244.080	146.292	3.272	3.760	397.404
Accantonamenti per ammortamenti	(14.729)	(29.915)	(364)	(688)	(45.696)
<b>Valore contabile netto</b>	<b>229.351</b>	<b>116.377</b>	<b>2.908</b>	<b>3.072</b>	<b>351.708</b>
Periodo chiuso al 30 giugno 2020					
Valore contabile netto ad inizio periodo	229.351	116.377	2.908	3.072	351.708
Incrementi	-	-	2.107	-	2.107
Modifica delle condizioni contrattuali	-	(193)	-	-	(193)
Quota di ammortamento del periodo	(4.724)	(13.642)	(396)	(341)	(19.103)
Differenze di cambio	-	-	-	(40)	(40)
<b>Valore contabile netto a fine periodo</b>	<b>224.627</b>	<b>102.542</b>	<b>4.619</b>	<b>2.691</b>	<b>334.479</b>
Al 30 giugno 2020					
Costo o valutazione	244.080	146.099	5.379	3.720	399.278
Accantonamenti per ammortamenti	(19.453)	(43.557)	(760)	(1.029)	(64.799)

Di seguito sono riportati i relativi valori per l'esercizio 2019 per finalità comparative:

	Flotta	Altro	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
<i>US\$ migliaia</i>					
Al 1° gennaio 2019					
Costo o valutazione	953.721	3.461	957.182	181.751	1.138.933
Accantonamenti per ammortamenti	(219.658)	(2.366)	(222.024)	(5.628)	(227.652)
Valore contabile netto	734.063	1.095	735.158	176.123	911.281
Periodo chiuso al 31 dicembre 2019					
Valore contabile netto ad inizio periodo	734.063	1.095	735.158	176.123	911.281
Modifica del principio contabile	-	-	-	151.107	151.107
<b>Valore contabile netto ad inizio periodo</b>	<b>734.063</b>	<b>1.095</b>	<b>735.158</b>	<b>327.230</b>	<b>1.062.388</b>
Incrementi	62.684	26	62.710	2.521	65.231
Dismissione al diritto di utilizzo (vendita e	(80.560)	-	(80.560)	-	(80.560)
Dismissione del fondo di ammortamento	6.035	176	6.211	-	6.211
Incrementi a diritto di utilizzo (vendita e	-	-	-	63.080	63.080
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	(1.048)	(1.048)
Dismissione	-	(318)	(318)	-	(318)
Quota di ammortamento del periodo	(33.136)	(461)	(33.597)	(40.068)	(73.665)
Svalutazione prima della riclassificazione	(15.535)	-	(15.535)	-	(15.535)
Riclassificazione ad attività disponibili per	(148.313)	-	(148.313)	-	(148.313)
Riclassificazione ad attività disponibili per la	80.847	-	80.847	-	80.847
Riclassificazione del costo	(654)	(243)	(897)	-	(897)
Riclassificazione di accantonamenti per	654	243	897	-	897
Differenze di cambio	-	1	1	(7)	(6)
<b>Valore contabile netto a fine periodo</b>	<b>606.085</b>	<b>519</b>	<b>606.604</b>	<b>351.708</b>	<b>958.312</b>
Al 31 dicembre 2019	-	-	-	-	-
Costo o valutazione	786.878	2.927	789.805	397.404	1.187.209
Accantonamenti per ammortamenti	(180.793)	(2.408)	(183.201)	(45.696)	(228.897)

## FLOTTA

Una descrizione dettagliata della Flotta è riportata nella relativa sezione del resoconto di gestione.

Il valore contabile netto della flotta di DIS al 30 giugno 2020 ammonta a US\$ 925,1 milioni e comprende il valore contabile netto della Flotta navigante ed il valore contabile netto degli interventi di bacino (*drydock*) (navi di proprietà ed interventi di bacino), nonché il valore capitalizzato ed ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* di DIS e dei relativi interventi di bacino (attività consistenti nel diritto di utilizzo come previsto dall'IFRS 16).

Le navi di proprietà e gli interventi di bacino ammontano a US\$ 593,2 milioni.

Le attività consistenti nel diritto di utilizzo ammontano a US\$ 334,5 milioni al 30 giugno 2020, di cui navi in locazione (sia a scafo nudo che a noleggio) ed interventi di bacino (*drydock*) pari a US\$ 331,8 milioni. Le navi in locazione per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli ammontano a US\$ 224,6 milioni al 30 giugno 2020.

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 valore capitalizzato ed ammortizzato delle obbligazioni per leasing di DIS (attività consistenti nel diritto di utilizzo) è attualizzato utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS, ottenuto aggiungendo allo swap su tassi di interesse per passività aventi la stessa scadenza delle obbligazioni per leasing il margine applicato ai finanziamenti di terzi più recenti; per i leasing precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i pagamenti di leasing sono attualizzati usando il tasso intrinseco del leasing di DIS (il locatario).

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta ed il relativo ammortamento; le aggiunte nel periodo chiuso al 30 giugno 2020 riguardano rate versate al cantiere per interventi di bacino, sia per immobilizzazioni materiali che per diritti di utilizzo pari, rispettivamente, a US\$ 2,3 milioni e US\$ 2,1 milioni. Nel primo semestre del 2020 sono stati effettuati interventi di bacino su nove navi di DIS: 3 navi hanno completato l'intervento nel periodo, mentre per 6 era ancora in corso.

Tutti i finanziamenti sulle navi di proprietà del Gruppo sono garantiti tramite ipoteche.

Il *fair value* totale della flotta del Gruppo al 30 giugno 2020 ammonta a US\$ 784,3 milioni ed include le navi di proprietà di DTL, i diritti di utilizzo 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). Il valore delle navi di proprietà di DIS e delle sue navi in locazione con obbligo di acquisto ed opzioni di acquisto ad un prezzo favorevole si basa su valutazioni dei *broker*, mentre per le rimanenti attività consistenti nel diritto d'uso si basa sul loro valore di utilizzo, come descritto di seguito.

### **Valore recuperabile della Flotta (valore d'uso, *fair value* ed *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 alla sostenibilità di diversi fattori di mercato.

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 e delle previsioni future. I calcoli del valore d'uso si fondano sulle seguenti ipotesi fondamentali: (i) ricavi sulla base dei contratti conclusi e delle stime sulle tariffe base *time charter* future; (ii) vita utile residua di 25 anni; (iii) valore economico stimato alla fine della vita utile della nave in base alla media dei prezzi di demolizione degli ultimi 10 anni; (iv) costi generali ed amministrativi che riflettono l'attuale struttura societaria di DIS; (v) un'attualizzazione nominale al tasso nominale del 6,79%, che rappresenta la media ponderata del costo del capitale del Gruppo sulla base del costo stimato 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'1,9%, 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 dell'unità generatrice di flussi finanziari della Flotta (CGU) rispetto al suo valore contabile netto al 30 giugno 2020 è stato stimato in US\$ 140,2 milioni, di cui US\$ 29,6 milioni relativi a navi di proprietà e US\$ 110,6 milioni relativi al diritto di utilizzo delle navi.

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 sua politica di rinnovo della flotta, la dirigenza di DIS ha continuato a commercializzare alcune navi per la vendita. A luglio 2020 d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato *memorandum* d'intesa per la vendita di due delle sue attività classificate come disponibili per la vendita, la M/T High Progress e la M/T High Performance; la consegna di queste navi ai nuovi proprietari secondo le condizioni del *memorandum* d'intesa deve avvenire successivamente ai rispettivi interventi di bacino pianificati per la seconda metà del 2020, che si stima costeranno US\$ 2,6 milioni, causando una svalutazione, che include tali costi di bacino capitalizzati, pari a US\$ 4,7 milioni nel

primo semestre del 2020. Per le restanti 3 navi disponibili per la vendita, la differenza tra il valore contabile ed il *fair value* al netto dei costi per la vendita ha comportato una svalutazione aggiuntiva di US\$ 1,3 milioni nel primo semestre del 2020.

#### ALTRE ATTIVITÀ

Comprendono arredi, accessori ed attrezzature per ufficio.

#### 14. PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE E SOCIETÀ A CONTROLLO CONGIUNTO

US\$ migliaia	AI	
	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Eco Tankers Limited	4.382	4.382
DM Shipping d.a.c.	-	-
Investimenti (metodo del patrimonio)	<b>4.382</b>	<b>4.382</b>

Al 30 giugno 2020 le partecipazioni contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto ammontano a US\$ 4,4 milioni. Eco Tankers è attualmente in liquidazione e la dirigenza ritiene che non sia necessaria alcuna svalutazione per questa partecipazione; un anticipo sui proventi di liquidazione è già stato ricevuto da DIS (si veda la nota 15).

#### 15. ALTRE ATTIVITÀ (PASSIVITÀ) FINANZIARIE

US\$ migliaia	AI			AI		
	30 giugno 2020			31 dicembre 2019		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	-	13	13	-	-	-
Finanziamento a DM Shipping ("DMS")	-	19	19	-	510	510
Crediti finanziari	52	6.790	6.842	3,263	4,421	7,684
Perdita differita su attività in <i>leasing</i>	12.927	2.328	15.255	14,085	2,334	16,419
Totale altre attività finanziarie	<b>12.979</b>	<b>9.150</b>	<b>22.129</b>	<b>17,348</b>	<b>7,265</b>	<b>24,613</b>
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	(9.632)	(5.997)	(15.629)	(6,162)	(2,958)	(9,120)
Altre passività finanziarie	(83)	(5.947)	(6.030)	(81)	(9,192)	(9,273)
Utile differito su attività in <i>leasing</i>	(968)	(142)	(1.110)	(1,039)	(323)	(1,362)
Totale altre passività finanziarie	<b>(10.683)</b>	<b>(12.086)</b>	<b>(22.769)</b>	<b>(7,282)</b>	<b>(12,473)</b>	<b>(19,755)</b>

Al 30 giugno 2020, le altre attività finanziarie non correnti pari a US\$ 13,0 milioni includono principalmente le perdite differite cumulative sulla vendita e rilocalazione di navi, che saranno ammortizzate a lungo termine, pari a US\$ 12,9 milioni ed un credito per *leasing* finanziario (sub-locazione di uffici da parte della controllata d'Amico Tankers UK Ltd) pari a US\$ 0,05 milioni. I crediti, pari a US\$ 3,2 milioni al 31 dicembre 2019, riguardano la vendita delle navi M/T High Endurance e M/T High Endeavour nel 2017, precedentemente classificate come crediti finanziari mentre ora come crediti commerciali. L'esposizione del Gruppo a vari rischi associati alle tecniche di calcolo del *fair value* degli strumenti finanziari e degli strumenti derivati è illustrata alla nota 27.

Al 30 giugno 2020, la quota corrente delle attività finanziarie ammontava a US\$ 9,1 milioni e include US\$ 6,8 milioni di fondi depositati presso la parte correlata d'Amico Finance d.a.c. a titolo di garanzia per operazioni finanziarie condotte per conto di d'Amico Tankers d.a.c., un credito per *leasing* finanziario di US\$ 0,01 milioni e US\$ 2,3 milioni di perdite differite sulla vendita e rilocalazione di navi.

Al 30 giugno 2020 le altre passività finanziarie non correnti pari a US\$ 10,7 milioni includono principalmente il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 9,6 milioni e US\$ 1,0 milioni di utili differiti dalla vendita di navi vendute e riprese in *leasing*.

Al 30 giugno 2020 le altre passività finanziarie correnti pari a US\$ 12,1 milioni includono il *fair value* di *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 6,0 milioni, US\$ 1,6 milioni di interessi da partecipazioni finanziarie maturati su finanziamenti bancari, un anticipo su distribuzioni future di capitale alla liquidazione di US\$ 4,3 milioni ricevuto da Eco Tankers Limited e US\$ 0,1 milioni di utili differiti sulla vendita di navi vendute e rilocate; le passività finanziarie a fine 2019, pari a US\$ 1,8 milioni nei confronti della *joint venture* Glenda International Shipping e US\$ 1,0 milioni nei confronti di Solar Shipping (acquisto della nave M/T Cielo di Guangzhou) sono state rimborsate nel primo semestre del 2020.

## 16. RIMANENZE

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2020	AI 31 dicembre 2019
Rimanenze	<b>8.305</b>	<b>10.080</b>

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.

## 17. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2020	AI 31 dicembre 2019
Crediti contrattuali	20.795	25.282
Attività derivante da contratto (ratei anticipi)	3.901	8.687
Anticipi <i>time charter</i> , altri crediti e ratei	7.894	6.760
Altri crediti esigibili	7.770	704
Totale	<b>40.360</b>	<b>41.433</b>

Al 30 giugno 2020, i crediti a breve ed altre attività correnti includono i crediti contrattuali pari a US\$ 20,8 milioni, al netto del fondo svalutazione crediti di US\$ 0,6 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\$ 3,9 milioni al 30 giugno 2020.

Gli anticipi, altri crediti e ratei ammontano a US\$ 7,9 milioni al 30 giugno 2020 e rappresentano anticipi per contratti *time charter*, altri anticipi, e crediti da contratti *time charter* e spese rifatturabili.

Gli altri crediti esigibili al 30 giugno 2020 includono US\$ 3,2 milioni riclassificati da crediti finanziari relativi alla vendita della M/T High Endurance e della M/T High Endeavour; la parte residua consiste in crediti non commerciali ed anticipi, pari a US\$ 4,6 milioni, compreso un credito d'imposta di US\$ 0,3 milioni.

## 18. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2020	AI 31 dicembre 2019
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	<b>50.448</b>	<b>33.598</b>

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

## 19. ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA – PASSIVITÀ ASSOCIATE ALLE ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Attività disponibili per la vendita	<b>38.229</b>	<b>59.631</b>
Passività relative alle attività disponibili per la vendita	<b>16.500</b>	<b>22.250</b>

All'insegna della politica di rinnovo della flotta di DIS, la dirigenza ha portato avanti la commercializzazione di alcune navi; nei primi sei mesi del 2020 due delle navi in questa categoria sono state vendute – la M/T Cielo di Guangzhou e la M/T Glenda Meredith; si veda anche il resoconto di gestione a tal riguardo.

Le “Attività disponibili per la vendita” rimanenti al 30 giugno 2020 erano la M/T High Progress, la M/T High Performance e la M/T High Venture. A luglio 2020 d’Amico Tankers d.a.c. ha firmato *memorandum* d’intesa per la vendita della M/T High Progress e della M/T High Performance; la consegna di queste navi ai nuovi proprietari secondo le condizioni del *memorandum* d’intesa deve avvenire successivamente ai rispettivi interventi di bacino pianificati per la seconda metà del 2020, che si stima costeranno US\$ 2,6 milioni, che sono stati capitalizzati causando una svalutazione, che include tali costi di bacino, pari a US\$ 4,7 milioni nel primo semestre del 2020.

Per le restanti 3 navi disponibili per la vendita, la differenza tra il valore contabile ed il *fair value* al netto dei costi per la vendita ha comportato una svalutazione aggiuntiva di US\$ 1,3 milioni nel primo semestre del 2020.

L’importo residuo del finanziamento tramite prestito bancario delle navi disponibili per la vendita era pari a US\$ 16,5 milioni al 30 giugno 2020.

## 20. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni del patrimonio netto durante i primi sei mesi del 2020 sono illustrate nel relativo prospetto principale.

### Capitale sociale

Al 30 giugno 2020 il capitale sociale di d’Amico International Shipping ammonta a US\$ 62.051.623,70, corrispondente a 1.241.032.474 azioni ordinarie senza valore nominale.

### Utili portati a nuovo

Al 30 giugno 2020 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 2020	31 dicembre 2019
Riserva opzioni su azioni	<b>368.846</b>	<b>368.846</b>
Riserva <i>fair value</i> /in altre componenti dell’utile complessivo	<b>(7.306)</b>	<b>(3.252)</b>
Altre riserve	<b>(15.744)</b>	<b>(15.380)</b>
<i>di cui</i>		
<i>Azioni proprie</i>	(18.383)	(18.122)
<i>Riserva di conversione/in altre componenti dell’utile complessivo</i>	(532)	(366)
<i>Riserva legale</i>	3.171	3.108

### Riserva opzioni su azioni

La riserva opzioni su azioni è stata costituita inizialmente attraverso l’IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale a maggio 2007 e successivamente per via di ulteriori aumenti di capitale, di cui l’ultimo è stato effettuato nel mese di dicembre 2019. Come previsto per legge, tali riserve sono distribuibili. Alcuni costi ed oneri legati al processo 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 opzioni su azioni.

### Azioni proprie

Le azioni proprie al 30 giugno 2020 consistono in 10.142.027 azioni ordinarie pari a US\$ 18,4 milioni, equivalenti allo 0,8% delle azioni in circolazione alla data di bilancio. Tali azioni sono state acquistate in seguito al programma di riacquisto azioni proprie autorizzato.

### Riserva fair value

Questa riserva rappresenta la valutazione dei contratti di swap su tassi di interesse del Gruppo su cui sono state svolte operazioni a copertura di alcune delle linee di credito bancarie. I dettagli riguardanti il *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella nota 27.

### 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.

## 21. BANCHE ED ALTRI FINANZIATORI

US\$ migliaia	AI 30 giugno 2020	AI 31 dicembre 2019
Banche ed altri finanziatori– <i>Passività non correnti</i>	252.055	270.169
Banche ed altri finanziatori– <i>Passività correnti</i>	69.645	72.692
<b>Totale</b>	<b>321.700</b>	<b>342.861</b>

Le seguenti tabelle illustrano i valori contabili di ciascuna linea di credito alle date di chiusura del bilancio, ovvero al 30 giugno 2020 ed al 31 dicembre 2019, 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 2020
<b>DTL</b>								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche/ marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	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 + maxirata alla scadenza (maxirata totale = US\$ 120,7 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%	14.991	122.935	137.926
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	12.560	14.036
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	12.055	13.473
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	19.673	21.437



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	29.270	32.281
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	11.587	12.866
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	28.761	31.537
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	15.609	17.061
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	1.918	3.822
Intesa Sanpaolo SpA/ scoperto di conto	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	4.969	-	4.969
Bank of Ireland/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.473	-	5.473
Monte dei Paschi di Siena / Overdraft	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,312	-	2,312
<b>GIS</b>								
Crédit Suisse AG (originariamente con Commerzbank AG) / giugno 2008 finanziamento da US\$ 195 mln	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Meryl	40 rate trimestrali consecutive + maxirata totale da US\$ 43,7 mln alla scadenza (1)	US\$ LIBOR + spread dallo 0,90% all'1,10%	< 76,9%	n.a.	23.504	-	23.504
<b>DIS</b>								
UniCredit SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	4.704	-	4.704
<i>Commissioni finanziarie</i>						(1.389)	(2.312)	(3.701)
<b>Totale al 30 giugno 2020</b>						<b>69.644</b>	<b>252.056</b>	<b>321.700</b>

(1) Questa cifra corrisponde al 100% delle maxirate. GIS, tuttavia, è una controllata consolidata con metodo proporzionale. Nel bilancio consolidato di DIS includiamo pertanto solo il 50% di tali prestiti, una quota equivalente alla partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. nel capitale sociale di GIS.

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 2019
<b>DTL</b>								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche/ marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	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 + maxirata alla scadenza (maxirata totale = US\$ 120,7 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%	12.636	134.113	146.749

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	13.298	14.774
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	12.764	14.182
MPS Capital Services Banca per le imprese 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	20.555	22.319
Banca IMI SpA/ ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Ulsan Cielo di Capri	14 rate trimestrali 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	30.776	33.787
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	12.226	13.505
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	30.149	32.925
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	16.335	17.787
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	2.870	4.774
Intesa Sanpaolo SpA/ Hot money	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	5.000	-	5.000
Intesa Sanpaolo SpA/ scoperto di conto	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	5.007	-	5.007
Bank of Ireland/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.512	-	5.512
<b>GIS</b>								
Crédit Suisse AG (originariamente con Commerzbank AG) / giugno 2008 finanziamento da US\$ 195 mln	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Meryl	40 rate trimestrali consecutive + maxirata totale da US\$ 62,8 mln alla scadenza (1)	US\$ LIBOR + spread dallo 0,90% e l'1,10%	< 76,9%	n.a.	25.383	-	25.383
<b>DIS</b>								
Cassa Lombarda SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1.074	-	1.074
UniCredit SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	4.488	-	4.488
<i>Commissioni finanziarie</i>						(1.488)	(2.917)	(4.405)
<b>Totale al 31 dicembre 2019</b>						<b>72.692</b>	<b>270.169</b>	<b>342.861</b>

(1) Questa cifra corrisponde al 100% delle maxirate. GIS, tuttavia, è una controllata consolidata con metodo proporzionale. Nel bilancio consolidato di DIS includiamo pertanto solo il 50% di tali prestiti, una quota equivalente alla partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. nel capitale sociale di GIS.

Tutti i finanziamenti bancari sono garantiti da d'Amico International Shipping S.A. e rispettano i rispettivi vincoli finanziari (*covenant*).

## 22. PASSIVITÀ PER LEASING

Le passività per *leasing* 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 2020	31 dicembre 2019
Totale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i> previsti (investimento lordo)	<b>425.318</b>	<b>454.648</b>
con scadenza entro un anno	54.571	57.605
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	190.391	198.522
con scadenza oltre cinque anni	180.356	198.521
Valore attuale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i>	<b>331.967</b>	<b>351.154</b>
con scadenza entro un anno	35.784	37.736
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	136.203	140.349
con scadenza oltre cinque anni	159.980	173.069
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di <i>leasing</i> dei quali pertinenti al periodo	93.351	103.494
	10.145	21.413

Il valore contabile delle attività possedute come diritto d'uso, così come i termini principali di *leasing*, sono descritti nella nota 13; il tasso di rendimento medio annuo su tali *leasing* riflette le tariffe di mercato al momento della conclusione di tali operazioni.

## 23. FINANZIAMENTO A BREVE TERMINE DEGLI AZIONISTI

US\$ migliaia	AI			AI		
	30 giugno 2020			31 dicembre 2019		
	Non correnti	Non correnti	Non correnti	Non correnti	Correnti	Totale
Totale	-	-	-	-	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>

Il finanziamento a breve termine da US\$ 5,0 milioni concesso da d'Amico International S.A. è stato rimborsato integralmente ad inizio gennaio 2020.

## 24. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Debiti commerciali	27.119	33.603
Altri debiti	1.150	2.230
Ratei e risconti passivi	5.441	2.389
Totale	<b>33.710</b>	<b>38.222</b>

I debiti a breve ed altre passività correnti al 30 giugno 2020 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 27).

## 25. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2020	AI 31 dicembre 2019
Debiti per imposte correnti	<b>63</b>	<b>342</b>

Il saldo al 30 giugno 2020 rispecchia principalmente il saldo delle imposte sul reddito e la *tonnage tax* dovute dalle controllate del Gruppo e l'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) dovuta dalla sua controllante.

## 26. VARIAZIONI DELLE PASSIVITÀ ORIGINATE DA ATTIVITÀ FINANZIARIE

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2019	NETTO FLUSSI DI CASSA	VARIAZIONI CHE NON INFLUENZANO LE DISPONIBILITÀ LIQUIDE					AI 30 giugno 2020
			Commissio ni finanziarie ammortizza e	Costo dei leasing finanziari	Modifica delle condizioni contrattual	Utili/perdit da derivati Variazioni non realizzate	Cash- flow hedge	
Prestito degli azionisti	5.000	(5.000)	-	-	-	-	-	-
Passività per <i>leasing</i>	351.154	(29.093)	-	10.144	(238)	-	-	331.967
Banche ed altri finanziatori	342,861	(21,864)	703	-	-	-	-	321.700
Passività da strumenti derivati	9.120	4.883	-	-	-	(2.441)	4.054	15.616

## 27. GESTIONE DEL RISCHIO

Le tariffe di nolo ed 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 2019, nota 29. Nel semestre chiuso al 30 giugno 2020 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 ed 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 ad 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 ed attualizzati sulla base delle curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato.
- Il *fair value* delle altre attività e passività finanziarie (a 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 ed il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*.

Al 30 giugno 2020				
US\$ migliaia	Totale	Fair value		Valore contabile
		1° livello	2° livello	
<b>Attività</b>				
Attività finanziarie non correnti	12.979	-	-	12.979
Crediti a breve ed altre attività correnti	40.360	-	-	40.360
Altre attività finanziarie correnti	9.150	-	14	9.150
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	50.448	-	-	50.448
<b>Passività</b>				
Banche ed altri finanziatori	321.700	-	-	321.700
Banche associate ad attività disponibili per la	16.500	-	-	16.500
Passività per <i>leasing</i>	331.967	-	-	331.967
Altre passività finanziarie non correnti	10.683	-	9.632	10.683
Debiti a breve ed altre passività correnti	33.710	-	-	33.710
Altre passività finanziarie correnti	12.086	-	5.997	12.086

La tabella seguente riporta le attività e le passività del Gruppo stimate al *fair value* al 31 dicembre 2019. I livelli all'interno della gerarchia del *fair value*.

31 dicembre 2019				
US\$ migliaia	Totale	Fair value		Valore contabile
		1° livello	2° livello	
<b>Attività</b>				
Attività finanziarie non correnti	17.348	-	-	17.348
Crediti a breve ed altre attività correnti	41.433	-	-	41.433
Altre attività finanziarie correnti	7.265	-	-	7.265
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	33.598	-	-	33.598
<b>Passività</b>				
Banche ed altri finanziatori	342.861	-	-	342.861
Banche associate ad attività disponibili per	22.250	-	-	22.250
Passività per <i>leasing</i>	351.154	-	-	351.154
Finanziamento degli azionisti	5.000	-	-	5.000
Altre passività finanziarie non correnti	7.282	-	6.162	7.282
Debiti a breve ed altre passività correnti	38.222	-	-	38.222
Altre passività finanziarie correnti	12.473	-	2.958	12.473

Gli strumenti finanziari di secondo livello riportati nelle tabelle precedenti si riferiscono a strumenti derivati ed 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 BBB; 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*.

## 28. 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 ed i dirigenti con responsabilità strategiche ed 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 2020, le transazioni finanziarie più importanti hanno riguardato, tra l'altro, un accordo per la gestione di servizi (servizi tecnici, di equipaggio ed 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 ed un accordo di servizi per l'acquisto di Intermediate Fuel Oil e di Marine Diesel Oil con 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 2020 ed il primo semestre 2019 sono stati i seguenti:

US\$ migliaia	1° sem. 2020		1° sem. 2019	
	Totale	di cui verso parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi	185.342	5.226	178.418	7.882
Costi diretti di viaggio	(35.268)	(2)	(52.111)	(189)
Costi per noleggi passivi	(11.255)	-	(17.450)	(4.160)
Altri costi operativi diretti	(53.017)	(4.290)	(54.124)	(4.260)
Costi generali ed amministrativi	(6.183)	(2.474)	(5.880)	(1.969)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(117)	-	(948)	-
Ammortamenti e svalutazioni	(40.556)	(287)	(49.339)	(299)
Proventi (oneri) finanziari netti	(21.623)	(52)	(24.650)	(396)

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sullo stato patrimoniale consolidato del Gruppo al 30 giugno 2020 ed al 31 dicembre 2019, non riportati in altre parti della presente relazione, sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2020		Al 31 dicembre 2019	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
<b>ATTIVITÀ</b>				
<b>Attività non correnti</b>				
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel	927.979	-	958.312	2.535
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.382	-	4.382	-
Altre attività finanziarie non correnti	12.979	52	17.348	63
<b>Attività correnti</b>				
Rimanenze	8.305	-	10.080	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	40.360	6.256	41.433	11.414
Attività finanziarie correnti	9.150	6.809	7.265	526
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	50.448	-	33.598	-
Attività disponibili per la vendita	38.229	-	59.631	-
<b>PASSIVITÀ</b>				
<b>Passività non correnti</b>				
Banche ed altri finanziatori	252.055	-	270.169	-
Passività non correnti da <i>leasing</i>	296.183	1.740	313.418	2.025
Altre passività finanziarie non correnti	10.683	-	7.282	-
<b>Passività correnti</b>				
Banche ed altri finanziatori	69.645	-	72.692	-
Passività correnti da <i>leasing</i>	35.784	557	37.736	541
Finanziamento a breve termine degli azionisti	-	-	5.000	5.000
Debiti a breve ed altre passività correnti	33.710	2.718	38.222	9.803
Altre passività finanziarie correnti	12.086	4.309	12.473	6.008
Debiti per imposte correnti	63	-	342	-
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	16.500	-	22.250	-

## 29. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

### 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*.

### 30. 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	Quota partecipazio	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	62.051.624	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	Inghilterra/Regno Unito	50 000	US\$	100,0%	Integrale
Eco Tankers Limited ***	Malta	65 162	US\$	33,0%	Patrimonio netto

\* Società inattiva, in processo di cancellazione dai registri.

\*\*In conformità all'applicazione dell'IFRS 11, DM Shipping d.a.c. non è stata consolidata nel bilancio del Gruppo DIS 2019 poiché riportava un patrimonio netto negativo. A marzo 2020 il suo Consiglio di Amministrazione ha approvato la cancellazione volontaria (strike off) della società: al 30 giugno, la Società ha richiesto una lettera di non obiezione da parte del fisco irlandese per poter procedere con la cancellazione volontaria.

\*\*\* In fase di deposito del bilancio di liquidazione.

L'area di consolidamento del primo semestre 2020 non differisce da quella del bilancio consolidato del 2019.

30 luglio 2020

Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente ed Amministratore Delegato

*Antonio Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario

Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Antonio 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 2020, 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 ad una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

*Antonio Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario





MOORE Audit S.A.

2-4, rue du Château d'Eau  
L-3364 Leudelange

T +352 26 26 84 1  
F +352 26 26 84 99

E mail@moore-audit.lu

www.moore-audit.lu

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

Leudelange, 30 luglio 2020

## **RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO ABBREVIATO**

### *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 al 30 giugno 2020. 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. È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione su questo bilancio consolidato intermedio abbreviato 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 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.

### *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 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.

Raphael LOSCHETTER  
Réviseur d'Entreprises Agréé

*This report has been translated into Italian from the English original solely for the convenience of Italian readers, the English version of the opinion shall prevail.*