



## **d'Amico International Shipping S.A. Bilancio per i primi nove mesi/terzo 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 settembre 2020 US\$ 62.052.267,00

## 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 <i>PERFORMANCE</i> (IAP) .....</b>	<b>9</b>
<b>SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2020.....</b>	<b>12</b>
<b>EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI.....</b>	<b>21</b>
<b>FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE .....</b>	<b>24</b>
<b>GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30</b>	
<b>SETTEMBRE 2020 .....</b>	<b>28</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>28</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>28</b>
<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA .....</b>	<b>29</b>
<b>RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO.....</b>	<b>30</b>
<b>PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>31</b>
<b>NOTE .....</b>	<b>32</b>

## ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

*Presidente e Amministratore Delegato*  
Paolo d'Amico

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

### SOCIETÀ DI REVISIONE

MOORE Audit S.A.

## DATI DI SINTESI

### DATI FINANZIARI

3° trim. 2020	3° trim. 2019	US\$ migliaia	9 MESI 2020	9 MESI 2019
54.082	59.819	Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)*	204.156	186.126
23.935	21.437	Risultato operativo lordo / EBITDA *	103.437	69.342
44,26%	35,84%	<i>margin</i> sul TCE in %	50,67%	37,26%
6.851	2.118	Risultato operativo / EBIT *	45.797	684
12,67%	3,54%	<i>margin</i> sul TCE in %	22,43%	0,37%
(1.732)	(8.155)	Utile / (perdita) netto	15.407	(32.476)
(3,20)%	(13,63)%	<i>margin</i> sul TCE in %	7,55%	(17,45)%
(372)	(5.907)	Utile / (perdita) netto rettificato **	26.059	(15.086)
US\$ (0,001)	US\$ (0,007)	Utile / (perdita) per azione	US\$ 0,013	US\$ (0,026)
11.437	18.323	Flussi di cassa operativi	70.499	38.353
(2.090)	(2.740)	Investimenti lordi (CapEx)*	(9.118)	(33.897)
			<b>AI</b>	<b>AI</b>
			<b>30 settembre 2020</b>	<b>31 dicembre 2019</b>
		Totale attività	1.071.129	1.132.049
		Indebitamento finanziario netto*	598.746	682.810
		Patrimonio netto	364.255	352.465

\* Gli Indicatori alternativi di performance si trovano da pagina 9 a 11.

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

### ALTRI DATI OPERATIVI\*

3° trim. 2020	3° trim. 2019		9 MESI 2020	9 MESI 2019
14.864	13.264	<b>Dati operativi giornalieri</b> - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) <sup>1</sup>	16.973	13.674
41,9	48,5	<b>Sviluppo della flotta</b> - Numero medio di navi	44,1	49,2
21,9	22,8	- Di proprietà	22,9	23,3
9,0	9,0	- Noleggio a scafo nudo	9,0	8,5
11,0	16,7	- A noleggio	12,2	17,4
0,0	1,0	Numero medio di navi in gestione commerciale	1,2	1,8
5,6%	1,3%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili <sup>2</sup> (%)	3,6%	1,9%
63,0%	51,5%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili <sup>3</sup> (%)	63,5%	48,7%

\* Gli Indicatori alternativi di performance si trovano 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 sono trasferiti ai rispettivi proprietari delle navi, al netto della deduzione di una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.

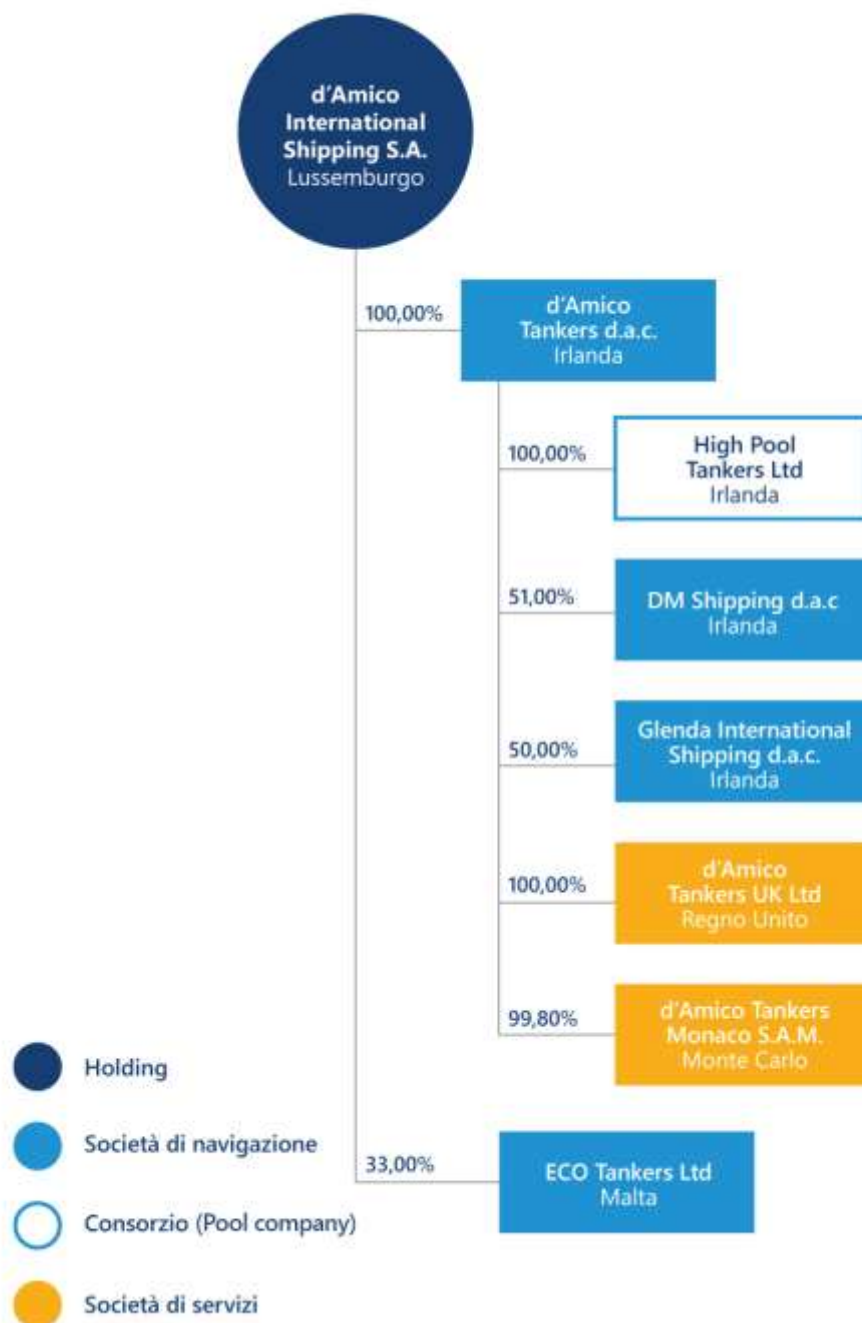
<sup>2</sup> Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

<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 settembre 2020:



DM Shipping e Eco Tankers Limited hanno recentemente richiesto di essere liquidate (*voluntary strike off*, per quanto concerne DM Shipping).

## 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 41,0 navi al 30 settembre 2020, di cui 30,0 navi di proprietà ed a scafo nudo (con obbligo di acquisto) con un'età media di circa 6,8 anni, rispetto ad un'età media di settore di 11,1 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 10,7 anni per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono impiegate principalmente nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere ed agenzie commerciali di intermediazione. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche ed agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 30 settembre 2020 il 78,0% delle navi della flotta controllata di d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

I ricavi di d'Amico International Shipping derivano principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, delle navi della Flotta tramite contratti *spot* e noleggi *time charter* per il trasporto marittimo di raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, anche in *time charter*, solitamente danno luogo a flussi di cassa più costanti e prevedibili rispetto a quelle impiegate nel mercato *spot*. I contratti *spot* offrono l'opportunità di massimizzare i ricavi del Gruppo DIS durante i periodi di crescita delle tariffe di mercato, sebbene possano portare a ricavi inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante i periodi di calo delle tariffe. Questo *mix* di impiego 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 potenziare i suoi rapporti di lungo periodo con i suoi partner e clienti esistenti, oltre che per instaurare rapporti con nuovi clienti. I partner ed i clienti del Gruppo 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 proprie attività e determinanti per il successo di DIS.

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

### **Presenza globale di DIS**

DIS è presente in Lussemburgo, a Dublino (Irlanda), a Londra (Regno Unito), a Monte Carlo (Monaco), a Singapore e a 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 suoi clienti internazionali in diverse aree geografiche e, al contempo, che questi 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 può monitorare le proprie attività e fornire assistenza ai suoi clienti in modo continuativo.

Al 30 settembre 2020 il Gruppo impiegava l'equivalente di 629 dipendenti come personale marittimo e 24 dipendenti come personale di terra.

### **Flotta**

Al 30 settembre 2020, DIS controllava, tramite proprietà o contratti di noleggio, una flotta moderna di 41,0 navi cisterna (31 dicembre 2019: 46,5 navi cisterna e 3 navi 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 a ottobre 2019. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alle più recenti legislazione ambientali. Possono pertanto soddisfare gli elevati *standard* richiesti dai principali clienti petroliferi del Gruppo, oltre a essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

La gestione di un'ampia flotta aumenta la nostra efficienza operativa e contribuisce dunque a migliori risultati. Una flotta numerosa facilita il posizionamento ottimale delle navi del Gruppo, aumentandone la flessibilità commerciale e fornendo a DIS un importante vantaggio competitivo nell'impiego delle proprie navi sul mercato *spot*. In particolare, grazie alla consistenza 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 propri fornitori.

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 30 settembre 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>Navi noleggiate a scafo nudo con opzioni e 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 Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
<b>Navi noleggiate a scafo nudo con opzioni 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	-
<b>Navi noleggiate a lungo termine con opzioni d'acquisto</b>				
High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III

<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 noleggiate 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 noleggiate a d'Amico Tankers d.a.c.

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 noleggate a lungo termine senza opzione d'acquisto

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

#### Navi noleggate a breve termine

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 settembre 2020, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 41,0 navi: 6 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 14 MR (navi a "Medio Raggio") e 4 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 15 MR e 2 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*. Alcune di queste navi di DIS sono impiegate tramite le sue *joint venture* *GLENDIA International Shipping d.a.c.*, una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 50%. Al 30 settembre 2020, la JV possedeva 4 navi MR costruite tra febbraio 2010 e febbraio 2011, tre delle quali noleggate 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 settembre 2020, il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà ed a *time-charter*, di cui 41,0 erano 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, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità ed ambientali 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 tramite un contratto *time charter* di 6 anni.



## INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il *management* di DIS utilizza regolarmente degli indicatori alternativi di *performance* che forniscono utili informazioni aggiuntive ai lettori 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 tipo di impegno, noleggi *time charter*, noleggi a viaggio o contratti di noleggio per viaggi consecutivi (rimandiamo alle definizioni descritte sotto 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 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 indicatori utili agli investitori 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 i propri risultati al netto delle spese operative e del costo di utilizzo delle proprie immobilizzazioni materiali. Il margine di EBIT è definito come l'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 operativi fissi e variabili.

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

È un indice di redditività aziendale, che misura l'efficienza dell'utilizzo del capitale proprio e di terzi. 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 derivanti da manutenzioni intermedie o visite 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".

#### **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 tale debito. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia rilevante per gli investitori in quanto indica il livello assoluto di finanziamento con terzi 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**

L'IFRS 16 elimina la distinzione tra *leasing* finanziario ed operativo per il locatario. Secondo il nuovo principio tutti i *leasing* sono "capitalizzati" mediante l'iscrizione del valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* e la rilevazione come attività consistenti nel diritto di utilizzo tra le attività non correnti, con una corrispondente passività per *leasing*. Sono escluse da questo trattamento le poste da operazioni di *leasing* di modesto valore (inferiore agli US\$ 5 mila) o per le quali la durata del *leasing* è inferiore ad un anno; tali poste sono rilevate nel conto economico per competenza. L'effetto più significativo di questo principio è l'incremento delle attività non correnti e delle passività finanziarie, con conseguenti variazioni dei principali parametri finanziari derivati dai dati patrimoniali.

L'IFRS 16 modifica inoltre la classificazione delle spese a conto economico poiché le spese per *leasing* operativo sono sostituite da un costo operativo imputato (per contratti come i noleggi *time charter*, che includono un elemento di costi operativi), una quota di ammortamento per l'attività oggetto del *leasing* (tra i costi operativi) e interessi passivi sulla passività per *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 dato periodo. Fornisce un'indicazione del potenziale di generare utili della flotta del Gruppo durante un dato periodo, tenendo conto della data di consegna al e riconsegna dal Gruppo delle navi appartenenti alla propria flotta (rimandiamo anche alla 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 noleggio per viaggi consecutivi). Fornisce un'indicazione dell'esposizione del Gruppo all'andamento 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 (rimandiamo alla definizione riportata di seguito) generati dall'impiego delle navi di DIS nel mercato *spot* (ossia durante un viaggio), mentre la tariffa giornaliera TCE fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS tramite contratti "*time charter*" (rimandiamo all'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 manutenzione programmata in bacino (*drydock*) ed ispezioni. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base *time charter* tra i diversi periodi (rimandiamo alla 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 (al netto delle spese di viaggio) per i giorni di noleggio (i giorni disponibili al netto dei giorni *off-hire*) del periodo di riferimento. 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 noleggio per viaggi consecutivi) 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 (rimandiamo ai 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 della generazione potenziale di utili del Gruppo in un determinato periodo (rimandiamo ai Dati di sintesi).

## **ALTRE DEFINIZIONI**

### **Noleggio a scafo nudo**

È un tipo di contratto tramite il quale al proprietario è 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*.

### **Noleggio**

È un contratto per il noleggio di una nave per un periodo di tempo specifico o per svolgere un trasporto merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il contratto per un noleggio è comunemente chiamato contratto di noleggio;

ne esistono tre tipologie principali: noleggio a scafo nudo, noleggio a viaggio e noleggio *time charter* (rimandiamo alle definizioni nella presente sezione).

***Contratto di noleggio per viaggi consecutivi (contract of affreightment - COA)***

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

***Proprietario conduttore***

La società che controlla una nave, sostituendosi al proprietario registrato, attraverso un contratto *time charter* o un noleggio a scafo nudo.

***Contratti a tariffa fissa***

Per DIS questo termine fa solitamente riferimento ai ricavi generati da contratti *time charter* o da contratti di noleggio per viaggi consecutivi (*contract of affreightment*) (rimandiamo alle definizioni nella presente sezione). Anche i noleggi a scafo nudo sono solitamente a tariffa fissa, ma questo tipo di contratto è solitamente utilizzato da DIS per controllare le sue navi piuttosto che per impiegarle.

***Noleggio spot o noleggio a viaggio***

È un tipo di contratto mediante il quale ad un proprietario registrato (proprietario) o ad un proprietario conduttore di nave (rimandiamo alla definizione nella presente sezione) viene pagato il nolo per il trasporto di merci da un porto di caricazione ad un porto di scarica. Il noleggiatore corrisponde al proprietario o al proprietario conduttore della nave un importo per tonnellata trasportata. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario o il proprietario conduttore ha la responsabilità di sostenere le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di caricazione e scarica. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la sua nave in noleggio a viaggio è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

***Time charter***

È un tipo di contratto mediante il quale al proprietario registrato (proprietario) o al proprietario conduttore della nave (rimandiamo alla definizione nella presente sezione) è 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 connessa. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che impiega la sua nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

## SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2020

Nei primi nove mesi del 2020 il mercato delle navi cisterna è stato caratterizzato da una notevole volatilità. Dopo un rallentamento ad inizio 2020, rispetto ad un solido quarto trimestre 2019, i ricavi delle navi cisterna hanno toccato livelli storicamente alti nei mesi di marzo ed aprile 2020. Gli effetti negativi del Covid-19 sulla domanda petrolifera globale, associati all'iniziale aumento della produzione dell'Arabia Saudita e della Russia, hanno causato un netto *contango* dei prezzi petroliferi a termine, sfociando in un'impennata delle scorte a terra che hanno raggiunto rapidamente la capacità massima di molti depositi, innescando un rapido e pronunciato aumento dello stoccaggio galleggiante sia di greggio che di raffinati. Tuttavia, all'inizio di maggio, dopo l'entrata in vigore di considerevoli tagli alla produzione petrolifera da parte dei principali produttori, i ricavi *spot* hanno subito un netto calo, attestandosi ai minimi da due anni nel mese di settembre.

A luglio la domanda petrolifera globale ha registrato un aumento di 3,4 milioni di barili al giorno su base mensile, ben al di sopra della tendenza stagionale, grazie all'allentamento delle restrizioni legate al COVID-19 ed alle vacanze estive nell'emisfero settentrionale che hanno sostenuto la crescita della domanda di carburanti per trasporti. Ciò nonostante, nella relazione di ottobre l'AIE ha rivisto al ribasso di 140.000 barili al giorno la previsione di crescita della domanda petrolifera per il terzo trimestre 2020. Tale riduzione è stata comunque compensata da stime di crescita lievemente superiori in relazione al quarto trimestre 2020.

Solidi aumenti dei volumi raffinati a giugno e volumi relativamente stabili nei mesi di agosto e settembre hanno contribuito ad un netto calo dei margini di raffinazione, che nel terzo trimestre si sono attestati a livelli molto bassi.

Le esportazioni di benzina dall'Europa hanno registrato una ripresa a settembre, grazie ad un rimbalzo delle spedizioni verso gli Stati Uniti, pur rimanendo ben al di sotto dei livelli dell'esercizio precedente. Le esportazioni dagli USA sono diminuite di 1,5 milioni di barili al giorno nel secondo trimestre, per poi iniziare una fase di recupero nel terzo trimestre. Il considerevole numero di uragani nel trimestre ha tuttavia causato interruzioni dell'attività di raffinazione, interruzioni nella fornitura e, di conseguenza, l'accumulo di tonnellaggio, limitando qualsiasi possibilità di miglioramento delle tariffe di nolo.

Le raffinerie asiatiche, ad eccezione di quelle cinesi, continuano ad operare con basse percentuali d'utilizzo a causa della scarsa domanda e dei margini deboli. Ma dato che in alcuni Paesi la domanda cresce più rapidamente della produzione interna, i flussi di raffinati si spostano tra le regioni. Tutto questo ha causato un netto calo delle scorte a fine settembre a Singapore, indicando che i mercati potrebbero riprendersi nel quarto trimestre 2020 se il rafforzamento della domanda si confermasse.

Lo stoccaggio galleggiante a livello globale è sceso da un picco di 75 milioni di barili rilevato a metà maggio a 40 milioni di barili a settembre.

La tariffa *time-charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine del terzo trimestre era valutata a US\$ 13.500 al giorno per una MR2 convenzionale, 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\$ 15,4 milioni nei primi 9 mesi del 2020** rispetto alla perdita netta di US\$ (32,5) milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i risultati da vendite navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi nove mesi del 2019 e del 2020, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 26,1 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio corrente rispetto a US\$ (15,1) milioni registrati nello stesso periodo del 2019. Di conseguenza, **escludendo tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per i primi 9 mesi del 2020 supera di US\$ 41,1 milioni il valore per lo stesso periodo dello scorso esercizio.**

DIS ha registrato un risultato netto di US\$ (1,7) milioni nel terzo trimestre 2020 rispetto a US\$ (8,2) milioni registrati nello stesso periodo dello scorso esercizio. **Escludendo le voci non ricorrenti sia per il terzo trimestre 2020 che per il terzo trimestre 2019, il risultato netto di DIS sarebbe stato rispettivamente pari a US\$ (0,4) milioni e US\$ (5,9) milioni.**

**DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 103,4 milioni nei primi 9 mesi del 2020** rispetto a US\$ 69,3 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente, pari ad un aumento del 49,2% 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\$ 70,4 milioni generati nei primi nove mesi del 2020** rispetto agli US\$ 38,4 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente e agli US\$ 59,3 milioni generati nell'intero esercizio 2019.

Infatti, in termini di risultati *spot* **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 18.592 nei primi 9 mesi del 2020**, con un aumento del 45,4% (pari a US\$ 5.806/giorno) rispetto agli US\$ 12.786 conseguiti nello stesso periodo del 2019. Nel terzo trimestre dell'anno la tariffa *spot* giornaliera di DIS si è attestata a US\$ 12.866 rispetto a US\$ 11.616 raggiunti nello stesso trimestre del 2019.

Nel contempo, il 63,5% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2020 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 16.041 (primi 9 mesi del 2019: copertura del 48,7% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.610). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. **La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 16.973 nei primi nove mesi del 2020** rispetto a US\$ 13.674 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente, pari a un incremento del 24,1% su base annua.

## RISULTATI OPERATIVI

3° trim. 2020	3° trim. 2019		9 MESI 2020	9 MESI 2019
		<i>US\$ migliaia</i>		
64.337	82.088	Ricavi	249.679	260.506
(10.255)	(22.269)	Costi diretti di viaggio	(45.523)	(74.380)
<b>54.082</b>	<b>59.819</b>	<b>Ricavi base <i>time charter</i>*</b>	<b>204.156</b>	<b>186.126</b>
(877)	(7.842)	Costi per noleggi passivi	(12.132)	(25.292)
(25.618)	(26.755)	Altri costi operativi diretti	(78.635)	(80.879)
(3.069)	(3.234)	Costi generali ed amministrativi	(9.252)	(9.114)
(583)	(551)	Risultato da vendita di immobilizzazioni	(700)	(1.499)
<b>23.935</b>	<b>21.437</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>	<b>103.437</b>	<b>69.342</b>
(17.085)	(19.319)	Ammortamenti e svalutazioni	(57.641)	(68.658)
<b>6.850</b>	<b>2.118</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBIT*</b>	<b>45.796</b>	<b>684</b>
182	6	Proventi finanziari netti	250	584
(8.676)	(10.414)	(Oneri) finanziari netti	(30.367)	(35.642)
-		Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	-	1.246
-	215	Storno di svalutazioni su prestiti rilevate a conto economico	-	934
(70)	-	Perdite su cessione di investimenti	(70)	-
<b>(1.714)</b>	<b>(8.080)</b>	<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>15.609</b>	<b>(32.194)</b>
(19)	(75)	Imposte sul reddito	(203)	(282)
<b>(1.733)</b>	<b>(8.155)</b>	<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>15.406</b>	<b>(32.476)</b>

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

I **ricavi** sono stati di US\$ 64,3 milioni nel terzo trimestre 2020 (US\$ 82,1 milioni nel terzo trimestre 2019) e di US\$ 249,7 milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US\$ 260,5 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). La percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni nave disponibili nei primi nove mesi del 2020 (3,6%) è stata

superiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (1,9%) 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* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ (10,3) milioni nel terzo trimestre 2020 e US\$ (45,5) milioni nei primi 9 mesi dell'esercizio corrente (terzo trimestre 2019: US\$ (22,3) milioni e primi 9 mesi del 2019: US\$ (74,4) milioni). I costi inferiori riflettono la minore esposizione di DIS al mercato *spot* rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 54,1 milioni nel terzo trimestre 2020 (US\$ 59,8 milioni nel terzo trimestre 2019) e di US\$ 204,2 milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US\$ 186,1 milioni nei primi 9 mesi del 2019). L'importo totale per il 2020 include US\$ 6,2 milioni di "ricavi base *time charter*" (primi 9 mesi del 2019: US\$ 5,8 milioni) generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo quasi equivalente incluso nei "costi per noleggi passivi". Il miglioramento rispetto all'esercizio precedente rispecchia la maggiore solidità dei mercati dei noli nei primi nove mesi del 2020.

In dettaglio, **DIS ha realizzato una tariffa *spot* giornaliera media** di US\$ 12.866 nel terzo trimestre 2020 (US\$ 11.616 nel terzo trimestre 2019) e di **US\$ 18.592 nei primi 9 mesi del 2020**<sup>10</sup> (US\$ 12.786 nei primi 9 mesi del 2019<sup>11</sup>). Il risultato *spot* giornaliero di DIS per i primi 9 mesi del 2020 rappresenta un miglioramento del 45,4% (pari a US\$ 5.806 al giorno) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

In linea con la strategia di DIS, nei primi 9 mesi del 2020 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta elevata, assicurando una media del **63,5%** dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2019: 48,7%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 16.041** (primi 9 mesi del 2019: US\$ 14.610). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i rapporti storici che il Gruppo ha 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\$ 14.864 nel terzo trimestre 2020 (US\$ 13.264 nel terzo trimestre 2019) e di **US\$ 16.973 nei primi 9 mesi del 2020** (US\$ 13.674 nei primi 9 mesi del 2019).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2019 NON REVISIONATO					2020 NON REVISIONATO			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	Primi 9 mesi	4° trim.	1° trim.	2° trim.	3° trim.	Primi 9 mesi
Spot	13.583	13.074	11.616	<b>12.786</b>	17.242	17.354	25.118	12.866	<b>18.592</b>
Fissa	14.604	14.398	14.819	<b>14.610</b>	15.130	15.864	16.236	16.038	<b>16.041</b>
Media	14.057	13.710	13.264	<b>13.674</b>	15.965	16.391	19.555	14.864	<b>16.973</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 sono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività per il *leasing* e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività più il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere

<sup>10</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi per i primi 9 mesi del 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 per i primi 9 mesi del 2019 non includono US\$ 5,8 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.



marginale alla stipula del contratto di locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi già ricevuti legati ai contratti di *leasing*). 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 per contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data di decorrenza. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 43,1 milioni nei primi 9 mesi del 2020 e di US\$ 48,2 milioni nello stesso periodo del 2019, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti.

L'importo totale per i primi 9 mesi del 2020 include anche US\$ 6,2 milioni (primi 9 mesi del 2019: US\$ 5,8 milioni) di costi per noleggi in relazione alle navi in gestione commerciale (1,2 navi equivalenti in media nei primi 9 mesi del 2020 rispetto a 1,8 nello stesso periodo del 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 i primi 9 mesi del 2020 si sarebbero attestati a US\$ (49,0) milioni, inferiori agli US\$ (67,6) milioni per lo stesso periodo dell'esercizio precedente. Infatti nei primi 9 mesi del 2020 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (12,2 navi equivalenti) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (17,4 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche e lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà ed a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 19,8 milioni nei primi 9 mesi del 2020 (aumento di US\$ 22,4 milioni nei primi 9 mesi del 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\$ (58,8) milioni nei primi 9 mesi del 2020 rispetto agli US\$ (58,4) milioni nei primi 9 mesi del 2019. Nei primi 9 mesi del 2020, la Società gestiva una flotta totale di navi di proprietà e a scafo nudo sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente. DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo al contempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard* 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 e amministrativi** ammontavano a US\$ (3,1) milioni nel terzo trimestre 2020 (US\$ (3,2) milioni nel terzo trimestre 2019) e a US\$ (9,3) milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US\$ (9,1) milioni nei primi 9 mesi del 2019). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Il **risultato dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (0,7) milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US\$ (1,5) milioni nello stesso periodo dell'anno precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi vendute e riprese in *leasing* negli esercizi precedenti.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato pari a US\$ 23,9 milioni nel terzo trimestre 2020 (US\$ 21,4 milioni nel terzo trimestre 2019) ed a US\$ 103,4 milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US\$ 69,3 milioni nei primi 9 mesi del 2019). L'incremento del 49,2% rispetto ai primi 9 mesi dell'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla maggiore solidità dei mercati dei noli di quest'anno.

**Gli ammortamenti, le svalutazioni e lo storno di svalutazioni** ammontavano a US\$ (17,1) milioni nel terzo trimestre 2020 (US\$ (19,3) milioni nel terzo trimestre 2019) ed a US\$ (57,6) milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US\$ (68,7) milioni nei primi 9 mesi del 2019). L'importo per i primi 9 mesi del 2020 include US\$ (6,3) milioni di svalutazione registrata su cinque navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e 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) durante l'esercizio, imputando la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione e il loro valore contabile a conto economico. Tre di queste navi (M/T Cielo di Guangzhou, M/T Glenda Megan e M/T High Progress) sono state vendute nei primi 9 mesi dell'anno, mentre le rimanenti tre erano ancora classificate come "attività disponibili per la vendita" al 30 settembre 2020. L'importo per i primi 9 mesi del 2019 includeva US\$ (13,4) milioni di svalutazione registrata su una nave di proprietà di d'Amico Tankers e su due navi di proprietà di Glenda International Shipping.

Il **risultato operativo (EBIT)** è stato pari a US\$ 6,9 milioni nel terzo trimestre 2020 (US\$ 2,1 milioni nel terzo trimestre 2019) ed a US\$ 45,8 milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US\$ 0,7 milioni nei primi 9 mesi del 2019).

I **proventi finanziari netti** sono stati pari a US\$ 0,2 milioni nel terzo trimestre 2020 (prossimi allo “zero” nel terzo trimestre 2019) e a US\$ 0,3 milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US\$ 0,6 milioni nei primi 9 mesi del 2019). L’importo dei primi 9 mesi del 2020 comprendeva principalmente US\$ 0,2 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS iscritto nel terzo trimestre 2020, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L’importo per i primi 9 mesi del 2019 includeva inoltre interessi sul finanziamento fornito alla *joint venture* DM Shipping e utili su cambi per operazioni commerciali, il che spiega la differenza rispetto all’esercizio corrente.

Gli **oneri finanziari netti** ammontavano a US\$ (8,7) milioni nel terzo trimestre 2020 (US\$ (10,4) milioni nel terzo trimestre 2019) e a US\$ (30,4) milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US\$ (35,6) milioni nei primi 9 mesi del 2019). L’importo dei primi 9 mesi dell’anno comprende US\$ (27,6) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (2,6) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS.

Lo **storno di svalutazioni di un prestito a una partecipata secondo il metodo del patrimonio netto** era pari a zero nei primi 9 mesi del 2020 (positivo per US\$ 0,9 milioni nello stesso periodo del 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).

Le **perdite su cessione di Investimenti**, pari a US\$ (0,07) milioni nei primi 9 mesi del 2020, fanno riferimento allo storno della partecipazione in DM Shipping d.a.c., che ha recentemente richiesto la liquidazione volontaria (zero nei primi 9 mesi e nel terzo trimestre del 2019).

DIS ha registrato una **perdita ante imposte** di US\$ (1,7) milioni nel terzo trimestre 2020 (perdita di US\$ (8,1) milioni nel terzo trimestre 2019) e un **risultato ante imposte di US\$ (15,6) milioni nei primi 9 mesi del 2020** (perdita di US\$ (32,2) milioni nello stesso periodo del 2019).

Le **imposte sul reddito** sono state prossime allo “zero” nel terzo trimestre 2020 e ammontavano a US\$ (0,2) milioni nei primi 9 mesi del 2020, sostanzialmente in linea con lo stesso periodo dell’anno precedente.

Il **risultato netto** di DIS è stato negativo, pari a US\$ (1,7) milioni nel terzo trimestre 2020 (US\$ (8,2) milioni nel terzo trimestre 2019) e positivo, pari a US\$ 15,4 milioni nei primi nove mesi del 2020 (US\$ (32,5) milioni nei primi 9 mesi del 2019).

Escludendo il risultato da vendite di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal terzo trimestre 2020 (US\$ (0,7) milioni<sup>13</sup>) e dallo stesso periodo del 2019 (US\$ (0,4) milioni<sup>14</sup>), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (0,3) milioni nel terzo trimestre 2020 e US\$ (1,3) milioni nello stesso periodo del 2019) e gli effetti netti dell’IFRS 16 da entrambi i periodi (terzo trimestre 2020: US\$ (0,4) milioni e terzo trimestre 2019: US\$ (0,5) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (0,4) milioni nel terzo trimestre 2020 rispetto a US\$ (5,9) milioni registrati nello stesso trimestre dell’esercizio precedente. Di conseguenza, **escludendo gli effetti dell’applicazione dell’IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il terzo trimestre 2020 supera di US\$ 5,5 milioni il valore per lo stesso trimestre del 2019.**

<sup>13</sup> US\$ (0,6) milioni di perdita su vendite, US\$ (0,1) milioni principalmente attribuibili alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

<sup>14</sup> US\$ (0,6) milioni di perdita su vendite di navi, US\$ (0,1) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti *swap* su tassi di interesse e fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping, US\$ 0,2 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.



Escludendo il risultato da vendite di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi 9 mesi del 2020 (US\$ (3,2) milioni<sup>15</sup>) e dallo stesso periodo del 2019 (US\$ (2,5) milioni<sup>16</sup>), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (6,3) milioni nei primi 9 mesi del 2020 e US\$ (13,4) milioni nello stesso periodo del 2019) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primi 9 mesi del 2020: US\$ (1,1) milioni e primi 9 mesi del 2019: US\$ (1,4) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 26,1 milioni nei primi nove mesi del 2020 rispetto agli US\$ (15,1) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Di conseguenza, **escludendo gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per i primi 9 mesi del 2020 superata di US\$ 41,1 milioni il valore per lo stesso periodo del 2019.**

## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>(US\$ migliaia)</i>	AI 30 settembre 2020	AI 31 dicembre 2019
<b>ATTIVITÀ</b>		
Attività non correnti	917.882	980.042
Totale attività correnti	153.247	152.007
<b>Totale attività</b>	<b>1.071.129</b>	<b>1.132.049</b>
<b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		
Patrimonio netto	364.125	352.465
Passività non correnti	546.588	590.869
Totale passività correnti	160.414	188.715
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>1.071.129</b>	<b>1.132.049</b>

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo (non sono presenti navi in costruzione al 30 settembre 2020). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 settembre 2020 era di US\$ 761,3 milioni, di cui US\$ 722,0 milioni riguardanti navi classificate come "Attività non correnti".

Gli **investimenti lordi (CapEx)** sono stati pari a US\$ 9,1 milioni nei primi nove mesi del 2020 rispetto a US\$ 33,9 milioni nello stesso periodo del 2019. L'importo per i primi 9 mesi del 2020 include solo i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo. L'importo per i primi 9 mesi dell'esercizio precedente comprendeva principalmente le rate pagate per le navi che erano in costruzione presso cantieri all'epoca.

Le **attività correnti** al 30 settembre 2020 ammontavano a US\$ 115,2 milioni, escludendo le attività disponibili per la vendita. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi pari rispettivamente a US\$ 7,6 milioni e US\$ 43,7 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" pari a US\$ 59,3 milioni e US\$ 2,2 milioni relativi a fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance d.a.c. (rimandiamo all'informativa sulle parti correlate nelle note del 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\$ 38,0 milioni si riferisce a tre navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., incluse nella categoria "Attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 30 settembre 2020, addebitando la differenza tra il loro fair value e il loro valore contabile a conto economico. In seguito all'allocatione della svalutazione, un valore contabile netto di US\$ 38,0 milioni è stato trasferito in questa voce a fine periodo.

<sup>15</sup> US\$ (0,7) milioni di perdita su vendite, US\$ (2,5) milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti *swap* su tassi di interesse.

<sup>16</sup> US\$ (1,5) milioni di perdita su vendite di navi, US\$ (2,2) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,2 milioni di fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping, US\$ 0,9 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 546,6 milioni al 30 settembre 2020 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (rimandiamo alla sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (rimandiamo alla sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione), al 30 settembre 2020 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 31,8 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 35,5 milioni per passività da *leasing* e US\$ 11,6 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 364,1 milioni al 30 settembre 2020 (US\$ 352,5 milioni al 31 dicembre 2019). La variazione rispetto a fine 2019 è dovuta all’utile netto generato nei primi 9 mesi del 2020, parzialmente compensato dalla variazione nella valutazione degli strumenti di copertura di flussi finanziari.

#### **INDEBITAMENTO NETTO\***

L’**indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2020** ammontava a **US\$ 598,7 milioni** rispetto a US\$ 682,8 milioni al 31 dicembre 2019. Questi saldi includono la passività aggiuntiva attribuibile all’applicazione del principio IFRS 16, pari a US\$ 103,6 milioni alla fine di settembre 2020 rispetto a US\$ 122,8 milioni alla fine del 2019. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo effetti IFRS 16)/valore di mercato della flotta era pari al 65,1% al 30 settembre 2020 rispetto al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

US\$ migliaia	AI	AI
	30 settembre 2020	31 dicembre 2019
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	59.339	33.598
Attività finanziarie correnti	2.425	2.334
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	2.165	4.931
<b>Totale attività finanziarie correnti</b>	<b>63.929</b>	<b>40.863</b>
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	81.452	94.942
Passività per <i>leasing</i> – correnti	35.464	37.736
Finanziamento degli azionisti	-	5.000
Altre passività finanziarie correnti - parte correlata	7.299	6.465
Altre passività finanziarie correnti – terzi	4.309	6.008
<b>Totale passività finanziarie correnti</b>	<b>128.524</b>	<b>150.151</b>
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>	<b>64.595</b>	<b>109.288</b>
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	12.437	17.347
<b>Totale attività finanziarie non correnti</b>	<b>12.437</b>	<b>17.347</b>
Debiti verso banche – non correnti	251.671	270.169
Passività per <i>leasing</i> – non correnti	287.499	313.418
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	7.418	7.282
<b>Totale passività finanziarie non correnti</b>	<b>546.588</b>	<b>590.869</b>
<b>Indebitamento finanziario netto non corrente</b>	<b>534.151</b>	<b>573.522</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>598.746</b>	<b>682.810</b>

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

Alla fine di settembre 2020 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 63,9 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* pari a US\$ 59,3 milioni, e crediti finanziari a breve termine pari a US\$ 2,2 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, nonché dalla quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita con patto di locazione (*lease-back*), pari a US\$ 2,4 milioni.

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

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 settembre 2020 ammontava a US\$ 333,1 milioni, comprensivo di US\$ 81,5 milioni con scadenza entro un anno. Oltre ad alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 30 settembre 2020 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

- (i) finanziamento di US\$ 279 milioni (originariamente US\$ 250,0 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, con un debito residuo pari a US\$ 149,9 milioni;
- (ii) finanziamento a 5 anni concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2012, con un debito residuo pari a US\$ 13,7 milioni;
- (iii) finanziamento a 5 anni concesso da ING per finanziare una nave MR costruita nel 2012, con un debito residuo pari a US\$ 13,1 milioni;
- (iv) finanziamento a 6 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, con un debito residuo pari a US\$ 12,5 milioni;

- (v) finanziamento a 7 anni concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e 2016, con un debito residuo pari a US\$ 32,3 milioni;
- (vi) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare una nave LR1 (consegnata nel novembre 2017), con un debito residuo pari a US\$ 21,4 milioni;
- (vii) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi *handysize* consegnate rispettivamente a luglio ed a ottobre 2016 e una nave MR consegnata nel gennaio 2017, con un debito residuo pari a US\$ 50,9 milioni;
- (viii) In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 17,1 milioni concesso alla *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. da Credit Suisse e Cross Ocean AGG Company I (di proprietà di Cross Ocean Partners) (per finanziare tre navi di Glenda International Shipping d.a.c. costruite nel 2011) e al finanziamento di US\$ 5,3 milioni concesso da Standard Chartered Bank (per finanziare una nave di Glenda International Shipping d.a.c. costruita nel 2010).

*Passività da leasing* comprende i leasing finanziari per M/T High Fidelity, M/T High Discovery, M/T High Priority, M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty, H/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in leasing tra il 2017 ed il 2019. Inoltre le “passività da *leasing*” al 30 settembre 2020 includono US\$ 103,6 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

I **flussi di cassa netti di DIS per i primi 9 mesi del 2020 sono stati positivi per US\$ 22,1 milioni** rispetto a US\$ 3,9 milioni dello stesso periodo del 2019 (terzo trimestre 2020: US\$ 6,7 milioni vs. terzo trimestre 2019: US\$ 0,1 milioni).

3° trim. 2020	3° trim. 2019	US\$ migliaia	9 MESI 2020	9 MESI 2019
11.437	18.323	Flussi di cassa da attività operative	70.499	38.353
10.436	6.132	Flussi di cassa da attività di investimento	22.084	(18.721)
(15.220)	(24.329)	Flussi di cassa da attività finanziarie	(70.457)	(15.708)
<b>6.653</b>	<b>126</b>	<b>Variazioni della liquidità</b>	<b>22.126</b>	<b>3.924</b>
32.990	18.918	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	17.517	15.120
<b>39.643</b>	<b>19.044</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>39.643</b>	<b>19.044</b>
59.339	35.510	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	59.339	35.510
(19.696)	(16.466)	Scoperti di conto a fine periodo	(19.696)	(16.466)

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi, attestandosi a US\$ 11,4 milioni nel terzo trimestre 2020, rispetto a US\$ 18,3 milioni nel terzo trimestre 2019 ed a US\$ 70,5 milioni nei primi 9 mesi del 2020, rispetto a US\$ 38,4 milioni nei primi 9 mesi del 2019. Tale miglioramento è attribuibile al considerevole rafforzamento dei mercati dei noli nei primi 9 mesi del 2020 rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati positivi per US\$ 10,5 milioni nel terzo trimestre 2020 (US\$ 6,1 milioni nel terzo trimestre 2019) e per US\$ 22,1 milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US\$ (18,7) milioni nei primi 9 mesi del 2019). L’importo per i primi nove mesi del 2020 comprende costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, compensati da US\$ 30,7 milioni generati dalla vendita delle navi M/T Cielo di Guangzhou e M/T Glenda Meredith nel secondo trimestre 2020 e M/T High Progress nel terzo trimestre 2020 e da US\$ 0,5 milioni derivanti dal rimborso del finanziamento soci di d’Amico Tankers a DM Shipping in seguito alla vendita delle sue

due navi nell'esercizio 2019. L'importo per lo stesso periodo 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 dagli US\$ 15,2 milioni derivanti dalla dal rimborso del finanziamento soci di d'Amico Tankers a DM Shipping, in seguito alla vendita delle sue due navi nel secondo e nel terzo trimestre 2019.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (70,5) milioni nei primi 9 mesi del 2020. Questo importo 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\$ (46,6) milioni di ammortamento del debito (di cui US\$ (5,5) milioni dovuti al rimborso del prestito, compresa la maxirata, per la M/T Cielo di Guangzhou, venduta nel secondo trimestre 2020); US\$ (4,3) milioni dovuti al rimborso del prestito, compresa la maxirata, per la M/T High Progress, venduta nel terzo trimestre 2020; US\$ (5,7) milioni dovuti al rimborso del finanziamento con Credit Suisse e Cross Ocean AGG Company I su una delle navi di Glenda International Shipping d.a.c., rifinanziato con Standard Chartered Bank); (iii) US\$ 10,0 milioni di utilizzo di linee di credito, compreso l'utilizzo di US\$ 5,0 milioni di un finanziamento "hot-money" con Intesa e l'utilizzo di US\$ 5,0 milioni di un nuovo finanziamento con Standard Chartered Bank per il rifinanziamento di una delle navi di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c.; (iv) US\$ (28,0) milioni di rimborso di passività da *leasing*; (v) US\$ (1,7) milioni di rimborso del prestito a monte che d'Amico Tankers d.a.c. ha ricevuto da Glenda International Shipping d.a.c. alla fine del 2019.

## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 9 mesi del 2020 sono stati:

### 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 e il 24 gennaio 2020, 882.000 azioni proprie (corrispondenti allo 0,07107% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,1495 euro, per un corrispettivo complessivo 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 e 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 della pandemia 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 contenimento imposte per contrastare la pandemia di Covid-19. A maggio la domanda ha registrato un forte rimbalzo. Secondo le previsioni, la domanda petrolifera dovrebbe subire un calo di 8,4 milioni di barili nel 2020 per poi risalire di 5,5 milioni di barili al giorno nel 2021. Tuttavia, il recente aumento dei casi di Covid-19 negli Stati Uniti ed in Europa a seguito delle misure di contenimento adottate recentemente, con inclusi *lockdown* parziali, aumentano i rischi al ribasso per tale previsioni.

Il consistente calo della domanda di raffinati, insieme al mancato raggiungimento da parte dell'OPEC+ di un accordo sui livelli di produzione durante la loro 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 agli US\$20 al barile, ha causato un netto *contango* nella curva dei prezzi petroliferi a termine, portando ad un'impennata delle scorte sia a terra che a mare. La conseguente congestione dei porti e l'aumento dello stoccaggio a mare sia di greggio che di raffinati ha ridotto sensibilmente l'offerta effettiva di navi, proprio mentre il mercato veniva inondato da petrolio, causando un'impennata delle tariffe di nolo, che hanno raggiunto i massimi storici a fine aprile 2020. Tuttavia, la decisione dell'OPEC+ di ridurre l'offerta di greggio di circa 10 milioni di barili al giorno, insieme a chiusure di produzione volontarie da parte di altri Paesi, ha contribuito ad una riduzione complessiva dell'offerta di circa 14 milioni b/d tra i mesi di aprile e giugno, ribilanciando prontamente il mercato, appiattendolo la curva dei prezzi a termine del petrolio ed aumentando i prezzi del petrolio a pronti fino a circa US\$ US\$40 al barile. Questa notevole 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 precedentemente utilizzate per lo stoccaggio a mare. Questi fattori hanno portato ad un consistente calo delle tariffe di nolo dall'inizio di giugno. Il taglio dell'offerta dell'OPEC+ è stato ridotto a partire da agosto e la domanda ha ripreso in Europa occidentale ed in altri importanti mercati come la Cina e l'India. L'aumento dei contagi di quest'autunno ha fatto temporaneamente rallentare l'attuale recupero in termini di consumo di petrolio e rimane dunque una forte incertezza con rispetto al tempo richiesto per assorbire l'eccesso di scorte e ribilanciare il mercato, condizioni necessarie per una ripresa sostenibile del mercato con noli di nuovo a livelli profittevoli.

Le controllate di d'Amico International Shipping S.A. stanno inoltre affrontando sfide operative dovute al COVID-19, come le restrizioni alla caricazione/scaricazione e quarantene per le navi e gli equipaggi in determinati porti; nonostante ciò, 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 il numero dei contagi sia attualmente molto inferiore in alcune parti dell'Asia, stiamo ancora affrontando problemi relativi ai viaggi dei nostri assistenti tecnici che devono raggiungere 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.

Per meglio fronteggiare le criticità causate dal Covid-19, durante il 2020 DIS ha rafforzato in modo significativo la sua posizione finanziaria e la sua liquidità, anche attraverso la vendita di navi. A questo proposito, alla fine del mese di settembre, DIS ha consegnato tre navi ai rispettivi nuovi armatori e ha altre due navi, per cui si è già firmato il relativo Memorandum d'Intesa (*Memorandum of Agreement, MOA*), per le quali i passaggi di proprietà sono previsti nel quarto trimestre 2020 e nel primo trimestre 2021. Grazie anche alla vendita di navi, al 30 settembre DIS ha potuto contare su un saldo di cassa ed altre liquidità equivalenti di US\$ 59,3 milioni, sensibilmente superiore alla liquidità minima richiesta dalle clausole dei suoi finanziamenti, di US\$ 25,0 milioni. Inoltre, DIS ha anche cercato di incrementare la parte della sua flotta coperta con contratti a noli a tariffa fissa, che rappresentano il 58% dei giorni-nave disponibili nell'ultimo trimestre del 2020. DIS ritiene che la variabilità del risultato netto e della generazione di cassa, per ogni cambiamento di US\$ 1,000 dei suoi Ricavi base time charter giornalieri per le navi impiegate sul mercato *spot* è solamente di US\$ 1,5 milioni nel quarto trimestre 2020 e di US\$ 10,4 milioni nel 2021.

- **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.
- **Aumento di capitale in seguito al terzo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 1° luglio 2020, 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.:**

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di gennaio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi *handysize* ad un'importante 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 esteso 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.

A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso 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.

A settembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su due delle sue navi LR1 per un periodo di 3-6 mesi a decorrere da ottobre 2020.

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

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

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

Nel mese di maggio 2020, si è concluso il contratto di gestione commerciale per la 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 commerciale per la M/T Philoxena e la nave è stata riconsegnata ai proprietari; ii) si sono conclusi i contratti di noleggio per la M/T Celsius Rimini, una nave MR costruita nel 2009, e per la 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.

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. La M/T High Progress è stata consegnata agli acquirenti nel terzo trimestre 2020.

A settembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Courage, una nave cisterna MR da 46.975 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 12,65 milioni.

#### GLENDIA 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.
- **Finanziamenti bancari:** nel mese di settembre 2020, Glenda International Shipping d.a.c., una *joint venture* con il Gruppo Glencore in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%, ha contratto un nuovo finanziamento bancario con la Standard Chartered Bank, per rifinanziare le quattro navi di tipo MR, precedentemente finanziate attraverso Credit Suisse e Cross Ocean AGG Company. Durante lo stesso mese, il nuovo finanziamento è stato integralmente tirato ed il finanziamento precedente rimborsato.

#### GLENDIA INTERNATIONAL MANAGEMENT LTD:

- Nel mese di agosto 2020 si è conclusa la liquidazione di Glenda International Management Ltd, società partecipata interamente da d'Amico Tankers d.a.c.

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

##### D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di ottobre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso un contratto *time charter* con un'importante agenzia di intermediazione commerciale per una delle sue navi di tipo LR1 per 2-4 mesi a partire da novembre 2020.

Nel mese di novembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso il suo contratto *time charter* con una compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi, con un'opzione per ulteriori 12 mesi, a decorrere da gennaio 2021.

- **Flotta in "noleggio passivo":** A ottobre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato un contratto *time charter* per la M/T Green Planet, una nave MR costruita nel 2014, per 3 anni con un'opzione di estensione per un altro anno. La nave dovrebbe essere consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. tra il 15 dicembre 2020 e il 28 febbraio 2021.
- **Finanziamenti bancari:** nel mese di novembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c., ha firmato un nuovo finanziamento bancario con Crédit Agricole CIB, per rifinanziare le navi M/T High Valor, M/T High Venture, e M/T High Wind, precedentemente finanziate attraverso Crédit Agricole CIB ed un consorzio di 8 banche associate. d'Amico Tankers ha l'opzione di includere nel nuovo finanziamento un'ulteriore nave.



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

	Al 30 settembre 2020				Al 12 novembre 2020			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	10,0	6,0	21,0	5,0	9,0	6,0	20,0
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>29,0</b>	<b>6,0</b>	<b>41,0</b>	<b>6,0</b>	<b>28,0</b>	<b>6,0</b>	<b>40,0</b>

\* con obbligo di acquisto

### Evoluzione prevedibile della gestione

Il COVID-19 ha avuto un effetto molto positivo sui mercati delle navi cisterna tra aprile e maggio, con le tariffe di nolo *spot* che hanno raggiunto livelli senza precedenti. Questa impennata dei ricavi è stata trainata principalmente dalla riduzione dell'utilizzo della flotta in quanto molte navi sono state utilizzate per lo stoccaggio a mare di raffinati, e dall'aumento della congestione nei porti. Come ampiamente previsto, il rialzo iniziale è stato seguito da una forte correzione e da una stasi prolungata a partire da giugno 2020, periodo in cui il mercato ha iniziato il processo di riassorbimento dell'eccesso di scorte di raffinati con la conseguente graduale riduzione dello stoccaggio galleggiante.

Nell'ultima relazione di ottobre 2020, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha dichiarato che l'economia globale sta uscendo dalla forte crisi in cui era precipitata durante i *lockdown* generalizzati di aprile. Con la costante diffusione della pandemia da COVID-19, tuttavia, molti paesi hanno rallentato la riapertura ed alcuni stanno ripristinando misure di chiusura parziale. Mentre la ripresa in Cina è stata più rapida del previsto, la lunga ascesa dell'economia globale verso livelli di attività pre-pandemia rimane comunque soggetta a battute d'arresto. Le previsioni per la crescita globale si attestano a -4,4% nel 2020, una contrazione meno grave rispetto a quanto previsto nell'aggiornamento del World Economic Outlook (WEO) di giugno 2020. Tale revisione rispecchia sia i dati del PIL del secondo trimestre superiori alle previsioni, principalmente nelle economie avanzate, dove l'attività economica ha iniziato a migliorare prima del previsto dopo l'allentamento dei *lockdown*, nei mesi di maggio e giugno, sia gli indicatori di una ripresa più solida nel terzo trimestre. Secondo le proiezioni del WEO, la crescita globale dovrebbe essere pari al 5,2% nel 2021, leggermente inferiore a quanto da loro previsto a giugno 2020.

Nonostante il miglioramento dell'attività economica registrato durante tutto il periodo estivo, lo slancio di ripresa della domanda petrolifera globale si è arrestato alla luce del nuovo aumento dei casi di COVID-19 in Occidente. Comunque i mercati delle navi cisterna per il trasporto del greggio potrebbero essere in qualche modo favoriti dall'avvicinarsi della fine dell'anno, se gli acquirenti asiatici – in particolare la Cina, incrementassero gli acquisti in previsione di un aumento della domanda invernale nell'emisfero settentrionale, per trarre vantaggio dagli interessanti prezzi nel bacino Atlantico. I volumi di crudo esportati dall'Arabia Saudita sono previsti in crescita, trainati dal calo dei consumi di crudo nel mercato domestico, attribuibili a fattori stagionali, anche se i tagli aggiuntivi previsti dall'Iraq dovrebbero continuare a limitare i volumi di crudo dal Medio Oriente. Le navi cisterna per il trasporto di greggio potrebbero essere favorite anche dalla maggiore produzione petrolifera Libica, a seguito della tregua recentemente firmata.

L'AIE prevede un aumento su base trimestrale di 2,1 milioni di barili al giorno dei volumi di raffinati nel terzo trimestre, derivante dal considerevole utilizzo delle scorte, sebbene le prospettive siano molto incerte con un significativo rischio al ribasso per la crescita della domanda di petrolio.

Nel 2021 l'AIE prevede che la domanda registri una ripresa di 5,5 milioni di barili al giorno, attestandosi a 91,7 milioni di barili al giorno, mentre la produzione delle raffinerie dovrebbe recuperare circa due terzi dei 7,2 milioni di barili al giorno persi nel 2020, raggiungendo 79,4 milioni di barili al giorno.

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli delle navi cisterne per trasporto di raffinati 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 influire sulla ripresa del mercato delle navi cisterna nel medio periodo:

#### **Domanda di navi cisterna**

- Le prospettive economiche a breve termine e la futura diffusione del COVID-19, entrambi fattori che influiscono sulla domanda petrolifera, rimangono molto incerte, con la probabilità che la seconda ondata di contagi in Europa e negli Stati Uniti faccia rallentare la nascente ripresa economica.
- Secondo l'ultimo report dell'AIE dell'ottobre 2020, nel mese di settembre il principale deficit di domanda rispetto al 2019 ha riguardato i carburanti per aviazione/cherosene (-3,6 milioni di barili al giorno su base annua), seguiti dalla benzina (-1 milione di barili al giorno su base annua), gasolio/diesel (-730.000 di barili al giorno su base annua) e combustibile residuo (-270.000 di barili al giorno su base annua). A settembre la domanda di benzina, gasolio/diesel e combustibile residuo è tornata al 96-97% dei livelli pre-crisi, mentre i consumi di carburanti per aviazione/cherosene si sono attestati a poco più della metà del livello precedente. Nel complesso la domanda petrolifera ha raggiunto il 94% dei livelli del 2019. L'AIE prevede che i consumi petroliferi recuperino altri 1,7 milioni di barili al giorno entro dicembre rispetto ai livelli di settembre, sostenuti da un'ulteriore crescita per il gasolio/diesel, per la benzina ma anche per i carburanti per aviazione/cherosene. Il diesel e la benzina dovrebbero tornare al 98% dei consumi dell'anno precedente entro fine 2020, mentre i carburanti per aviazione dovrebbero essere ancora al di sotto di un terzo.
- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a est di Suez, rafforzando la domanda termini di tonnellate-miglia per le navi cisterna da raffinati. Con i margini di raffinazione colpiti dalla pandemia da Coronavirus, due raffinerie potrebbero essere chiuse in Australia, quella di Lytton di Ampol, da 109.000 barili al giorno, e quella di Geelong di Viva Energy, da 120.000 barili al giorno.
- Secondo l'AIE, la domanda di carburanti per i trasporti è ancora molto inferiore rispetto ad un anno fa. La ripresa della domanda è molto frammentata, in dipendenza dalle diverse velocità con cui distinte regioni emergono dalle misure atte a contenere il propagarsi del virus. I dati sulla mobilità forniti dall'AIE mostrano che Cina ed India stanno uscendo da questa crisi più rapidamente di altre regioni. La maggior parte delle regioni non OCSE rimane 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. In Europa occidentale, invece, la seconda ondata di contagi potrebbe ostacolare temporaneamente le tendenze di ripresa della domanda petrolifera osservate dalla tarda primavera.

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

- Secondo Clarksons, nel 2020 è prevista la consegna di 87 navi MR e 7 LR1. Solo 66 navi su un numero stimato di 81 sono state consegnate nei primi nove mesi del 2020.
- Buona parte dell'aumento dello stoccaggio galleggiante nel 2020 è già stato riassorbito: queste scorte, che all'inizio dell'anno ammontavano a 25 milioni di barili, hanno raggiunto 75 milioni di barili a metà maggio per poi scendere a 40 milioni di barili a fine settembre. Se da un lato questa riduzione ha comportato un calo delle tariffe di nolo da giugno 2020, sembra che buona parte della correzione abbia già avuto luogo e le scorte residue non dovrebbero quindi pesare altrettanto gravemente sul mercato in futuro.
- Le consegne di nuove costruzioni sono state ritardate a causa dello scoppio del COVID-19. Clarksons ha rivisto al ribasso la crescita della flotta di navi cisterna per il 2020 all'1,4% a causa di ritardi nelle consegne derivanti dall'attuale debolezza dei mercati di nolo.

- Numerosi cantieri di demolizione sono stati chiusi durante la pandemia. Nel terzo trimestre non sono state demolite né navi MR né LR1.
- 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 si attestava a più del 60% della flotta esistente di navi MR e LR1 rispetto a circa il 6% dell'attuale flotta di MR e LR1, secondo Clarkson; si tratta del più basso rapporto portafoglio ordini su totale flotta dal 1996: associato ad un positivo ricorso alla demolizione delle navi di età superiore, dovrebbe contribuire a riequilibrare il mercato nel periodo in cui le scorte di raffinati in eccesso saranno smaltite.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convenzioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo sistema di scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti agenzie commerciali di intermediazione come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. Anche il Marine Environment Protection Committee (MEPC), rimandato da marzo a novembre 2020, potrebbe portare all'approvazione di nuove misure per il taglio delle emissioni. I cambiamenti tecnologici previsti per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale ed in altri ambiti stanno riducendo la propensione a ordinare nuove costruzioni, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la loro 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 AL 30 SETTEMBRE 2020

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2020	3° trim. 2019	US\$ migliaia	9 MESI 2020	9 MESI 2019
64.337	82.088	Ricavi	249.679	260.506
(10.255)	(22.269)	Costi diretti di viaggio	(45.523)	(74.380)
<b>54.082</b>	<b>59.819</b>	<b>Ricavi base time charter*</b>	<b>204.156</b>	<b>186.126</b>
(877)	(7.842)	Costi per noleggi passivi	(12.132)	(25.292)
(25.618)	(26.755)	Altri costi operativi diretti	(78.635)	(80.879)
(3.069)	(3.234)	Costi generali ed amministrativi	(9.252)	(9.114)
(583)	(551)	Risultato da vendita di immobilizzazioni	(700)	(1.499)
<b>23.935</b>	<b>21.437</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>	<b>103.437</b>	<b>69.342</b>
(17.085)	(19.319)	Ammortamenti e svalutazioni	(57.641)	(68.658)
<b>6.850</b>	<b>2.118</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBIT*</b>	<b>45.796</b>	<b>684</b>
182	6	Proventi finanziari netti	250	584
(8.676)	(10.414)	(Oneri) finanziari netti	(30.367)	(35.642)
-	(5)	Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	-	1.246
-	215	Storno della svalutazione di un prestito ad una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	934
(70)	-	Perdite su cessione di Investimenti	(70)	-
<b>(1.714)</b>	<b>(8.080)</b>	<b>Utile / (perdita) ante imposte</b>	<b>15.609</b>	<b>(32.194)</b>
(19)	(75)	Imposte sul reddito	(203)	(282)
<b>(1.733)</b>	<b>(8.155)</b>	<b>Utile / (perdita) netto</b>	<b>15.406</b>	<b>(32.476)</b>
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>				
<b>(0,001)</b>	<b>(0,007)</b>	<b>Utile / (perdita) per azione in US\$<sup>(1)</sup></b>	<b>0,013</b>	<b>(0,026)</b>

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

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2020	3° trim. 2019	US\$ migliaia	9 MESI 2020	9 MESI 2019
<b>(1.733)</b>	(8.155)	Utile / (perdita) del periodo	<b>15.406</b>	(32.476)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
657	438	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	(3.397)	(4.479)
73	(58)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(93)	(89)
<b>(1.003)</b>	<b>(7.775)</b>	<b>Utile/(Perdita) complessivo del periodo</b>	<b>11.916</b>	<b>(37.044)</b>

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

<sup>(1)</sup> L'utile base per azione è calcolato sul numero medio di azioni in circolazione pari a 1.230.890.447 nei primi nove mesi del 2020 (1.004.834.974 azioni nei primi nove mesi del 2019) e pari a 1.230.890.447 nel terzo trimestre del 2020 (terzo trimestre 2019: 1.246.975.085 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2020 e nel terzo trimestre/primi nove mesi 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>	AI 30 settembre 2020	AI 31 dicembre 2019
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	901.133	958.312
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.312	4.382
Altre attività finanziarie non correnti	12.437	17.348
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>917.882</b>	<b>980.042</b>
Rimanenze	7.597	10.080
Crediti a breve ed altre attività correnti	43.717	41.433
Altre attività finanziarie correnti	4.590	7.265
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	59.339	33.598
<b>Attività correnti</b>	<b>115.243</b>	<b>92.376</b>
Attività disponibili per la vendita	38.004	59.631
<b>Totale attività correnti</b>	<b>153.247</b>	<b>152.007</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>1.071.129</b>	<b>1.132.049</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	62.053	62.052
Perdite portate a nuovo	(44.328)	(59.801)
Sovraprezzo azioni	368.850	368.846
Altre riserve	(22.450)	(18.632)
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>364.125</b>	<b>352.465</b>
Banche ed altri finanziatori	251.671	270.169
Passività non correnti da <i>leasing</i>	287.499	313.418
Altre passività finanziarie non correnti	7.418	7.282
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>546.588</b>	<b>590.869</b>
Banche ed altri finanziatori	69.176	72.692
Passività correnti da <i>leasing</i>	35.464	37.736
Prestito a breve termine degli azionisti	-	5.000
Debiti a breve ed altre passività correnti	31.796	38.222
Altre passività finanziarie correnti	11.609	12.473
Debiti per imposte correnti	93	342
<b>Passività correnti</b>	<b>148.138</b>	<b>166.465</b>
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	12.276	22.250
<b>Totale passività correnti</b>	<b>160.414</b>	<b>188.715</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.071.129</b>	<b>1.132.049</b>

12 novembre 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

3° trim. 2020	3° trim. 2019	US\$ migliaia	9 MESI 2020	9 MESI 2019
<b>(1.732)</b>	<b>(8.155)</b>	<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>15.406</b>	<b>(32.476)</b>
16.805	18.016	Ammortamenti e svalutazioni	51.354	55.220
2.300	1.302	Svalutazione	6.286	13.438
19	75	Imposte correnti e differite	203	282
4.930	5.486	Costo dei <i>leasing</i> finanziari	15.072	16.062
3.564	4.920	Altri oneri (proventi) finanziari	15.045	19.190
-	2.751	Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del	-	1.499
583	(1.411)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(700)	(1.245)
-	-	Storno di svalutazioni del prestito dell'azionista ad una parte correlata	-	(719)
-	-	Variazioni della riserva dei diritti d'opzione	-	(607)
70	-	Perdite su cessione di Investimenti	70	-
322	2	Altre rettifiche per riconciliare utili o perdite	(65)	(194)
<b>24.839</b>	<b>22.986</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale</b>	<b>104.071</b>	<b>70.450</b>
708	101	Variazioni delle rimanenze	2.483	2.201
(381)	4.277	Variazioni dei crediti a breve	1.667	10.525
(6.217)	(481)	Variazioni dei debiti a breve	(11.238)	(16.338)
(43)	(35)	Imposte (pagate) ricevute	(506)	(252)
(4.935)	(5.490)	Deflussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i> relativa all'IFRS 16	(15.072)	(16.066)
(2.534)	(3.035)	Interessi netti (pagati)	(10.906)	(12.167)
<b>11.437</b>	<b>18.323</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>70.499</b>	<b>38.353</b>
(2.090)	(2.740)	Acquisto di immobilizzazioni	(9.118)	(33.897)
12.507	-	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	30.692	-
19	8.872	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	510	15.176
<b>10.436</b>	<b>6.132</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>22.084</b>	<b>(18.721)</b>
5	1	Aumento di capitale	5	49.788
73	53	Altre variazioni del patrimonio netto	(354)	(902)
-	-	Finanziamento degli azionisti	(5.000)	(31.880)
1.426	(400)	Variazioni di altri crediti finanziari/ parte correlata	2.256	(2.650)
-	-	Variazione netta di altri debiti finanziari	(2.700)	4.354
(17.627)	(13.166)	Rimborso finanziamenti bancari	(46.618)	(69.507)
9.956	-	Utilizzi di linee di credito	9.956	-
-	(722)	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	-	62.954
(9.053)	(10.095)	Rimborsi della quota capitale della passività del <i>leasing</i>	(28.002)	(27.865)
<b>(15.220)</b>	<b>(24.329)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(70.457)</b>	<b>(15.708)</b>
<b>6.653</b>	<b>126</b>	<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>22.126</b>	<b>3.924</b>
32.990	18.918	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	17.517	15.120
<b>39.643</b>	<b>19.044</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>39.643</b>	<b>19.044</b>
59.339	35.510	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	59.339	35.510
(19.696)	(16.466)	Scoperti di conto a fine periodo	(19.696)	(16.466)

**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>
Aumento di capitale	1	-	4	-	-	5
Azioni proprie	-	-	-	(261)	-	(261)
Altre variazioni	-	67	-	(67)	-	-
Utile (perdita) complessivo	-	15.406	-	(93)	(3.397)	11.916
<b>Saldo al 30 settembre 2020</b>	<b>62.053</b>	<b>(44.328)</b>	<b>368.850</b>	<b>(15.801)</b>	<b>(6.649)</b>	<b>364.125</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	-	20.394	-	-	49.758
Costo dell'emissione azionaria	-	-	(924)	-	-	(924)
Utile (perdita) complessivo	-	(32.476)	-	(72)	(4.479)	(37.027)
<b>Saldo al 30 settembre 2019</b>	<b>62.052</b>	<b>(64.750)</b>	<b>368.855</b>	<b>(15.470)</b>	<b>(4.148)</b>	<b>346.539</b>

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

Le seguenti note formano parte del bilancio intermedio consolidato.

## NOTE

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

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

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

---

### 1. PRINCIPI CONTABILI

---

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

#### Principi di redazione

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per il periodo chiuso al 30 settembre 2020.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio è stato redatto in conformità con lo IAS 34 e non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio annuale. Dovrebbe inoltre essere letto congiuntamente al bilancio annuale al 31 dicembre 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 congetture. Le decisioni della dirigenza sono basate sull'esperienza e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono espresse per tutte le aree di *business* e sono riviste in modo continuativo.

#### Informazioni di settore

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

#### Principi contabili

I principi contabili adottati sono coerenti con quelli dell'esercizio precedente.

#### **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. 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*.

12 novembre 2020

Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente e Amministratore Delegato

*Antonio Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario

Il manager responsabile della redazione del bilancio, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, il bilancio per i primi nove mesi/terzo trimestre 2020, redatto in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicato nel presente documento, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che il resoconto intermedio di gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente ad una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

*Antonio Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario