



SPAFID
CONNECT

Informazione Regolamentata n. 0912-8-2021	Data/Ora Ricezione 11 Marzo 2021 11:56:42	MTA - Star
---	---	------------

Societa' : D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
S.A.

Identificativo : 143357

Informazione
Regolamentata

Nome utilizzatore : DAMICOTANKERSN02 - Franchin

Tipologia : 1.1

Data/Ora Ricezione : 11 Marzo 2021 11:56:42

Data/Ora Inizio : 11 Marzo 2021 12:00:06

Diffusione presunta

Oggetto : DIS_FY 2020 Results Press Release_ENG
ITA

Testo del comunicato

Vedi allegato.



PRESS RELEASE

**The Board of Directors of d'Amico International Shipping S.A. approves 2020 Results:
'DIS FY'20 RESULTS SUBSTANTIALLY IMPROVED RELATIVE TO THE PRIOR YEAR:
NET PROFIT OF US\$ 16.6 M IN FY'20 VS. NET LOSS OF US\$ 27.5 M IN FY'19;
ADJUSTED NET PROFIT OF US\$ 22.5 M IN FY'20 VS. NET LOSS OF US\$ 7.7 M IN FY'19;
EBITDA OF US\$ 127.3 M IN FY'20, 22.1% INCREASE YEAR-ON-YEAR;
STRONG OPERATING CASH FLOW OF US\$ 84.1 M IN FY' 20 VS. US\$ 59.3 M IN FY'19.'**

FULL-YEAR 2020 RESULTS

- Time charter equivalent earnings (TCE) of US\$ 257.8 million (US\$ 258.3 million in FY'19)
- Gross operating profit/EBITDA of US\$ 127.3 million (49.4% on TCE) (US\$ 104.2 million in FY'19)
- Net result of US\$ 16.6 million (US\$ (27.5) million in FY'19)
- Adjusted Net result (excluding IFRS 16 and non-recurring) of US\$ 22.5 million (US\$ (7.7) million in FY'19)
- Cash flow from operating activities of US\$ 84.1 million (US\$ 59.3 million in FY'19)
- Net debt of US\$ 561.5 million (US\$ 465.1 million excluding IFRS16) as at 31 December 2020 (US\$ 682.8 million and US\$ 560.0 excluding IFRS 16, as at 31 December 2019)

FOURTH QUARTER 2020 RESULTS

- Time charter equivalent earnings (TCE) of US\$ 53.6 million (US\$ 72.2 million in Q4'19)
- Gross operating profit/EBITDA of US\$ 23.8 million (US\$ 34.9 million in Q4'19)
- Net result of US\$ 1.2 million (US\$ 4.9 million in Q4'19)
- Adjusted Net result (excluding IFRS 16 and non-recurring) of US\$ (3.6) million (US\$ 7.4 million in Q4'19)

Luxembourg – March 11th, 2021 – The Board of Directors of d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: "DIS") (hereinafter : "the Company", "d'Amico International Shipping" or the "Group"), a leading international marine transportation company operating in the product tanker market, today examined and approved the Company's draft 2020 full year statutory and consolidated financial results.

MANAGEMENT COMMENTARY

Paolo d'Amico, Chairman and Chief Executive Officer of d'Amico International Shipping commented:

'In 2020, we experienced an extremely volatile product tanker market. During the first half of the year, freight rates rose to record highs as the drop in oil demand caused by COVID-19, coupled with the increase in oil production especially from Saudi Arabia and Russia, moved the oil curve into a steep contango, providing a significant incentive to increase oil stocks worldwide. Land-based storage facilities quickly reached almost their full capacity and pushed large quantities of crude and petroleum products into tankers as floating storage, sharply reducing the effective supply of vessels, thus generating a spike in product tanker freight rates. However, after the deep oil output cuts by OPEC+ came into effect from the beginning of May, spot tanker earnings went through a steep correction, as the market absorbed the excess product stocks, with floating storage gradually unwinding.'



*In this very volatile market, I am proud to report a profitable full-year result for DIS. In fact, our company generated a **Net profit of US\$ 16.6 million in 2020** vs. a Net loss of US\$ (27.5) million in 2019. Excluding some non-recurring effects from both periods, our **Adjusted net result** would have amounted to US\$ 22.5 million in 2020 vs. US\$ (7.7) million of last year, corresponding to an **increase of US\$ 30.2 million year-on-year**.*

***DIS achieved a daily spot rate of US\$ 16,771 in 2020** vs. US\$ 13,683 achieved in 2019 (i.e. +22.6% and +US\$ 3,088/day). In the second half of this year, our long-term commercial strategy of maintaining a high proportion of fixed-rate contract coverage, proved to be extremely successful. In fact, in Q2 2020 since we realized that the very strong freight market was unsustainable, we decided to take a realistic approach by increasing our time-charter coverage, at profitable levels. In detail, 61.9% of DIS' total employment days in 2020 were covered through 'time-charter' contracts at an average daily rate of US\$ 16,429 (2019: 51.6% coverage at an average daily rate of US\$ 14,760). Thus, we managed to achieve a **total blended daily TCE (spot and time-charter) of US\$ 16,560 in 2020** compared with US\$ 14,239 achieved in the previous year (+16.3% year-on-year).*

According to Clarksons, global oil demand is estimated to have fallen by 8.8% year-on-year in 2020 to 91.4m b/d. In 2021, the IEA expects oil demand to rebound by 6.0% year-on-year, driven by the easing of COVID-19 restrictions as vaccines are rolled out across the world. However, the emergence of several new more contagious strains of the disease pose a significant risk to the oil demand recovery in 2021. Although floating storage has been mostly reabsorbed, we expect it will take a while longer still for the markets to fully recover, and a stronger rebound in demand is a prerequisite, which will stimulate the required increase in oil supply and refinery throughput. Therefore, we remain cautious about the first part of 2021.

*Longer term, we remain very positive since the **fundamentals of our industry continue to be strong**. The expected global recovery in the post-pandemic world, fuelled by large fiscal stimulus by the top world economies, should increase oil demand and benefit the product tanker market. Also, COVID-19 put unprecedented pressure on refineries by significantly squeezing their margins. This accelerated the **closure of the older and less competitive refineries, located mainly in Europe, in the US, in Australia and in New Zealand**. As of today, there are approximately 1.9 million bpd of confirmed capacity closures/conversions announced since the onset of the pandemic, of which circa 60% is expected to occur in FY'21, with an additional circa 0.6 million bpd of capacity closures currently under assessment. The lost output from these refineries, will be **replaced by the new more efficient units mainly in Asia and the Middle East, leading to an increase in ton-mile demand for product tankers**. According to the IEA, global refinery crude distillation capacity should rise by 6.1m b/d in the '20-24 period and 76% of the planned additions are in Asia and the Middle East. According to the IEA, over the next few years, Europe and all the regions of the southern hemisphere are expected to remain reliant on product imports from the United States, Russia, the Middle East and China.*

***On the supply side, growth is expected to be extremely constrained**. In fact, the newbuilding orderbook is at historical lows, mainly thanks to capital constraints and to significant uncertainties regarding technological developments to meet the IMO 2030/2050 emission reductions targets. New environmental regulations and technological advances should also lead to an increase in demolitions of older tonnage, which have been minimal this year since demolition yards were closed most of the time. This should contribute to an even slower fleet growth over the next two years.*

I am confident DIS is today well positioned to confront a near-term soft patch in the market and we can look at a bright future ahead. In fact, DIS can count on a very modern and efficient product tanker fleet (the average age of DIS' owned and bareboat vessels is of 6.4 years, compared to an average in the product tankers industry of 12.0 years for MRs and of 11.6 years for LR1s, according to Clarksons) and a solid financial structure. In 2019, we completed our US\$ 755 million investment plan in eco newbuildings and



today we have no further capital commitments (excluding maintenance Capex). Also, in the last three years we focused on strengthening our financial structure and through asset disposals as well as equity and debt transactions, we have consistently improved our liquidity position while managing our financial gearing, with the objective of reducing it when possible; through investments in technology and improvements in our processes, we have managed to cut our costs whilst always ensuring a top-quality service both onboard and onshore. Thanks to this strategy, we have today a very competitive cost structure and a low breakeven relative to most of our peers.

As we look forward to a positive future for our industry and our company, I would like to thank once again all our stakeholders for their continued support and trust.'

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

'In 2020, DIS posted a **Net profit of US\$ 16.6 million** vs. a Net result of US\$ (27.5) million recorded in 2019 and an **adjusted Net profit (excluding IFRS 16 and some non-recurring effects) of US\$ 22.5 million in 2020** vs. a Net result of US\$ (7.7) million recorded last year. We achieved a **daily spot rate of US\$ 16,771 in 2020** vs. US\$ 13,683 in the previous year, thanks to the better market conditions experienced in the first part of the year. Thanks to our prudent commercial strategy, we reached a time-charter coverage of 61.9% in 2020 at an average daily rate of US\$ 16,429, which helped us navigate through the challenging market of the second half of the year, achieving a **total daily average rate (which includes both spot and time-charter contracts) of US\$ 16,560 in 2020** compared with US\$ 14,239 in 2019 (16.3% increase year-on-year).

DIS' EBITDA amounted to US\$ 127.3 million 2020 vs. US\$ 104.2 million achieved in the prior year. This was clearly reflected also in the very **strong generation of Operating cash flow of US\$ 84.1 million in 2020 compared with US\$ 59.3 million in 2019**.

During the year, we continued to pursue our goal of strengthening our financial structure, as we firmly believe this will allow us to create long-term value for our shareholders, by enabling our company to act counter-cyclically and opportunistically in the market. At the end of 2020, **the ratio between DIS' Net financial position (excluding IFRS 16) and its fleet market value was of 65.9% and we could count on Cash and cash equivalents of US\$ 62.1 million** vs. US\$ 33.6 million at the end of 2019. In 2020, DIS generated approximately US\$ 43.4 million in net cash from the sale of some of its oldest vessels. As well as improving our cash balance, the sale of our oldest tonnage allows us today to operate a primarily 'Eco' fleet, which is amongst the most modern in the market.

Thanks to the sound financial and liquidity position we have today, in February 2021 we announced the exercise of a purchase option on a '05-built MR vessel, which had been sold and leased back by d'Amico Tankers in 2017, for a 5-year period, with purchase options starting from the 2nd anniversary and a purchase obligation at the end of the 5th year. This transaction is fully in line with our strategy of deleveraging DIS' balance sheet and reducing our financial break-even, as the previous lease was substituted with a bank-loan financing at a much lower leverage and at a substantially lower cost of debt.

Today, we are still facing a challenging market and we have a cautious approach to 2021 and to the first half of the year especially. However, the longer-term fundamentals of our industry are still extremely favourable both on the demand and the supply side and we therefore maintain a very positive outlook for the future, as a rebound in economic activity, propelled also by the strong fiscal and monetary stimulus in the leading world economies, will drive a strong upswing in oil consumption, which will eventually lead to a sustainable recovery in freight rates.



DIS is now a financially solid company, operating one of the most modern fleets of product tankers, at a relatively low breakeven, and thanks also to a proven commercial strategy, we can count on good front-end contract coverage to confront the probable near-term soft patch, while retaining significant market exposure to the longer-term anticipated recovery in freight rates. We look forward to generating substantial value for our shareholders in the future.'

FINANCIAL REVIEW

SUMMARY OF THE RESULTS IN THE FOURTH QUARTER AND TWELVE MONTHS OF 2020

The tanker market has been exceptionally volatile in 2020. After easing back in early 2020 from a robust Q4 2019, tanker earnings soared to historically high levels in March-April 2020. The negative impacts from COVID-19 on global oil demand, coupled with the initial surge in output from Saudi Arabia and Russia, resulted in a steep contango for future oil prices, leading to a sharp increase in onshore storage which rapidly reached capacity in many locations, also resulting in a fast and pronounced increase in floating storage of both crude and products. However, after deep oil output cuts by major producers came into effect from the beginning of May, spot tanker earnings fell sharply and by the end of the year stood at a two-year low.

According to Clarksons, global oil demand is estimated to have fallen by 8.8% year-on-year in 2020 to 91.4m b/d. US and European oil demand are estimated to have registered the sharpest year-on-year declines, both falling by about 12%. In December, rapidly rising global COVID-19 cases weighed heavily on oil demand, especially in Europe and the US, as governments re-introduced or tightened 'lockdown' measures, and the deficit in global oil demand relative to the same period in 2019 is estimated to have widened month-on-month to about 6.8 million b/d from about 6.2 million b/d in November. In 2021 the IEA expects oil demand to rebound by 6.0% year-on-year, driven by the easing of COVID-19 restrictions as vaccines are rolled out across the world. However, the emergence of several new more contagious strains of the disease pose a significant risk to the oil demand recovery in 2021.

COVID-19 had a very positive effect on product tankers markets around April and May 2020 with spot freight rates reaching unprecedented levels. This surge in earnings was mainly driven by the reduction in fleet productivity as vessels were used for floating storage and as congestion in ports increased. As widely anticipated, the initial rally was followed by a steep correction and prolonged lull from around June 2020, as the market absorbed the excess product stocks and as floating storage gradually unwound.

The one-year time-charter rate is always the best indicator of spot market expectations and as at the end of February 2021 was assessed at around US\$12,250 per day for a conventional MR2, with an Eco MR2 assessed at a premium of around US\$1,500 per day.

In 2020, DIS recorded a Net profit of US\$ 16.6 million vs. a Net loss of US\$ (27.5) million posted in 2019. Excluding results on disposal and non-recurring financial items from 2020 and 2019, as well as the asset impairment and the effects of IFRS 16, DIS' Net result would have amounted to US\$ 22.5 million in 2020 compared with US\$ (7.7) million recorded in the previous year. Therefore, **excluding the effects of the application of IFRS 16 and such non-recurring effects, DIS' 2019 Net result would have been US\$ 30.2 million higher than in the previous year.** In Q4 2020, DIS posted a Net profit of US\$ 1.1 million vs. US\$ 4.9 million recorded in Q4 2019.

DIS generated an EBITDA of US\$ 127.3 million in 2020 vs. US\$ 104.2 million achieved in 2019, representing an increase of 22.1% year-on-year. Such strong improvement relative to the previous year is mainly



attributable to better market conditions experienced in the first half of 2020. This is reflected also in the **strong operating cash flow of US\$ 84.1 million generated in 2020** compared with US\$ 59.3 million in 2019.

In fact, in terms of spot performance, **DIS achieved a daily spot rate of US\$ 16,771 for 2020**, 22.6% (i.e. US\$ 3,088/day) higher than the US\$ 13,683 achieved in 2019. In the fourth quarter of the year, DIS' daily spot rate was of US\$ 11,699 vs. US\$ 17,242 achieved in Q4 2019, due to a much weaker market relative to the same quarter of last year.

At the same time, 61.9% of DIS' total employment days in 2020, were covered through 'time-charter' contracts at an average daily rate of US\$ 16,429 (2019: 51.6% coverage at an average daily rate of US\$ 14,760). A good level of time charter coverage is one of the pillars of DIS' commercial strategy and allows it to mitigate the effects of the spot market volatility, securing a certain level of earnings and cash generation even throughout the negative cycles. **DIS' total daily average rate (which includes both spot and time-charter contracts) was of US\$ 16,560 in 2020** compared with US\$ 14,239 achieved in the previous year, representing a 16.3% increase year-on-year.

OPERATING PERFORMANCE

Time charter equivalent earnings were US\$ 257.8 million in 2020 vs. US\$ 258.3 million in 2019. The total amount for 2020 includes US\$ 6.2 million 'time charter equivalent earnings' (2019: US\$ 9.1 million) generated by vessels under commercial management, which is offset by an almost equivalent amount reported under 'time-charter hire costs'.

In detail, DIS realized a **daily average spot rate of US\$ 16,771 in 2020¹** compared with US\$ 13,683 achieved in 2019². DIS' spot result for 2020 represents an improvement of 22.6% (i.e. US\$ 3,088/day) relative to the previous year.

Following its strategy, in 2020 DIS maintained a **good level of 'coverage'** (fixed-rate contracts), securing an average of 61.9% (2019: 51.6%) of its available vessel days at a **Daily Average Fixed Rate of US\$ 16,429** (2019: US\$ 14,760). In addition to securing revenue and supporting the operating cash flow generation, these contracts enabled DIS to strengthen its historical relationships with the main oil majors.

DIS' total daily average TCE (Spot and Time charter)³ was US\$ 16,560 in 2020 vs. US\$ 14,239 in 2019 (Q4 2020 US\$ 15,192 vs. Q4 2019 US\$ 15,965).

DIS TCE daily rates (US dollars)	2019					2020				
	Q1	Q2	Q3	Q4	FY	Q1	Q2	Q3	Q4	FY
Spot	13,583	13,074	11,616	17,242	13,683	17,354	25,118	12,866	11,699	16,771
Fixed	14,604	14,398	14,819	15,130	14,760	15,864	16,236	16,038	17,866	16,429
Average	14,057	13,710	13,264	15,965	14,239	16,391	19,555	14,864	15,192	16,560

¹ Daily Average TCE for 2020 excludes US\$ 6.2 million generated by the vessels under commercial management, as it is offset by an almost equivalent amount of time charter hire costs after deducting a 2% commission on gross revenues.

² Daily Average TCE of 2019 excludes US\$ 9.1 million generated by the vessels under commercial management, as it is off-set by an almost equivalent amount of time charter hire costs after deducting a 2% commission on gross revenues.

³ Daily Average TCE for 2020 and 2019 exclude the amounts generated by the vessels under commercial management, since hire revenue for these vessels for each year is offset by an almost equivalent amount of time charter hire costs, after deducting a 2% commission on gross revenues.



EBITDA was of US\$ 127.3 million in 2020 compared with US\$ 104.2 million in 2019. The 22.1% improvement relative to the previous year, is mainly attributable to the stronger freight markets in the first half of 2020.

Depreciation, impairment and impairment reversal amounted to US\$ (71.7) million in 2020 vs. US\$ (89.2) million in 2019. The amount of 2020 includes US\$ (2.2) million impairment booked on five vessels owned by d'Amico Tankers d.a.c. and one vessel owned by Glenda International Shipping (a jointly controlled entity with the Glencore Group, in which d'Amico Tankers d.a.c. has a 50% interest), which were classified as 'assets held for sale' (in accordance with IFRS 5) during the year, with the difference between their fair value less cost to sell and their book value charged to the Income Statement. Five of these vessels (M/T Cielo di Guangzhou, M/T Glenda Megan, M/T High Progress, M/T High Performance, and M/T High Courage) were sold during the year. As at 31 December 2020, the remaining vessel (M/T High Venture) was reclassified from 'assets held for sale' back to 'non-current assets' and its impairment was consequently reversed, leading to positive impact of US\$ 2.8 million in the fourth quarter of the year. The amount for 2019 included US\$ (15.5) million impairment booked on four vessels owned by d'Amico Tankers and on two vessels owned by Glenda International Shipping.

EBIT was **positive for US\$ 55.5 million in 2020** compared to US\$ 15.1 million in 2019, representing a 270% increase year-on-year.

Net financial income was of US\$ 1.2 million in 2020 vs. US\$ 0.8 million in 2019. The 2020 amount comprised mainly US\$ 0.5 million unrealized gain in relation to the ineffective part of DIS' interest rate swap agreements, US\$ 0.6 million realized gain on freight derivative instruments used for hedging purposes, as well as bank interest income on funds held with financial institutions on deposit and current accounts amounting to US\$ 0.1 million. The 2019 amount included bank interest income on funds held with financial institutions on deposit and current accounts and interest on the financing provided to the DM Shipping joint venture amounting to US\$ 0.4 million, as well as US\$ 0.4 million foreign exchange gains on commercial transactions.

Net financial charges amounted to US\$ (39.9) million in 2020 vs. US\$ (45.0) million in 2019. The 2020 amount comprises US\$ (36.7) million in interest expenses and amortized financial fees due on DIS' bank loan facilities, actual expenses on interest rate swaps and interest on lease liabilities, as well as US\$ (2.6) million of unrealised losses mainly in relation to the ineffective part of DIS' interest rate swap agreements and US\$ (0.5) million commercial foreign exchange losses.

Reversal of impairment of financial assets was nil in 2020 vs. positive for US\$ 0.9 million in 2019 due to the partial reversal of the write-down of d'Amico Tankers d.a.c.'s shareholder loan to DM Shipping (a 51/49 jointly controlled entity with the Mitsubishi Group).

Losses on disposal of financial investments of US\$ (0.07) million in 2020 refers to the write-off of the participation in DM Shipping d.a.c, struck-off from the Irish Companies' Register on 3 March 2021 (nil in 2019).

DIS recorded a **Profit before tax of US\$ 16.8 million in 2020** vs. a loss of **US\$ (26.9) million in 2019**.

DIS recorded a **Net profit of US\$ 16.5 million in 2020** vs. a loss of US\$ (27.5) in 2019. Excluding results on disposals and non-recurring financial items from 2020 (US\$ (2.9) million⁴) and from the same period of

⁴ US\$ (1.3) million loss on disposal, US\$ (1.6) million mainly due to realized and unrealized loss on Interest rates swap agreements.



2019 (US\$ (2.3) million⁵), as well as the asset impairment (US\$ (2.2) million in 2020 and US\$ (15.5) million in 2019) and the net effects of IFRS 16 from both periods (US\$ (0.8) million in 2020: US\$ (2.0) million in 2019), DIS' Net result would have amounted to US\$ 22.5 million in 2020 compared with US\$ (7.7) million recorded in the same period of the previous year. Therefore, **excluding the effects of the application of IFRS 16 and such non-recurring effects, DIS' Net result for 2020 would have been US\$ 30.2 million higher than in the previous year.**

CASH FLOW AND NET INDEBTEDNESS

In 2020, **DIS' net cash flow was positive for US\$ 27.8 million** vs. US\$ 2.4 million in 2019.

Cash flow from operating activities was positive, amounting to US\$ 84.1 million in 2020 vs. US\$ 59.3 million in 2019. This improvement is attributable to the much stronger freight markets in the first half of 2020 relative to the same period of last year.

DIS' net debt as at 31 December 2020 amounted to **US\$ 561.5 million** compared to US\$ 682.8 million as at 31 December 2019. These balances include an additional liability due to the application of IFRS 16, amounting to US\$ 96.4 million as at the end of December 2020 vs. US\$ 122.8 as at the end of 2019. The net debt (excluding IFRS16) / fleet market value ratio was of 65.9% as at 31 December 2020 vs. 64.0% as at the end of 2019 and compared with 72.9% as at the end of 2018.

SIGNIFICANT EVENTS OF THE PERIOD

In 2020, the main events for the d'Amico International Shipping Group were the following:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

- **Executed buyback program:** On 27 January 2020, d'Amico International Shipping S.A. announced that during the period between 20 January and 24 January 2020, n. 882,000 own shares (representing 0.07107% of the outstanding share capital of the Company) were repurchased on the regulated market managed by Borsa Italiana S.p.A. at the average price per share of Euro 0.1495, for a total consideration of Euro 131,869.20.

On 20 March 2020, d'Amico International Shipping S.A. announced that during the period between 13 March and 19 March 2020, n. 1,500,000 own shares (representing 0.121% of the outstanding share capital of the Company) were repurchased on the regulated market managed by Borsa Italiana S.p.A. at the average price per share of Euro 0.0703, for a total consideration of Euro 105,434.40.

On 01 December 2020, d'Amico International Shipping S.A. announced that during the period between 23 November and 30 November 2020, n. 1,377,189 own shares (representing 0.111% of the outstanding share capital of the Company) were repurchased on the regulated market managed by Borsa Italiana S.p.A. at the average price per share of Euro 0.0964, for a total consideration of Euro 132,711.58.

On 9 December 2020, d'Amico International Shipping S.A. announced that during the period between 1 December and 8 December 2020, n. 1,003,282 own shares (representing 0.081% of the outstanding

⁵ US\$ (2.0) million loss on disposal, US\$ (1.3) million realized and unrealized loss on Interest rates swap agreements, US\$ 0.2 million foreign exchange movements arising from the valuation of the DM Shipping financing, US\$ 0.9 million reversal of impairment of an equity-invested asset.



share capital of the Company) were repurchased on the regulated market managed by Borsa Italiana S.p.A. at the average price of Euro 0.0951 and for a total consideration of Euro 95,457.53.

On 17 December 2020, d'Amico International Shipping S.A. announced that during the period between 9 December and 16 December 2020, n. 1,373,418 own shares (representing 0.111% of the outstanding share capital of the Company) were repurchased on the regulated market managed by Borsa Italiana S.p.A. at the average price of Euro 0.0941 and for a total consideration of Euro 129,209.69.

On 24 December 2020, d'Amico International Shipping S.A. announced that during the period between 17 December and 23 December 2020, n. 1,443,616 own shares (representing 0.116% of the outstanding share capital of the Company) were repurchased on the regulated market managed by Borsa Italiana S.p.A. at the average price of Euro 0.0906 and for a total consideration of Euro 130,757.23.

On 5 January 2021, d'Amico International Shipping S.A. announced that during the period between 29 December and 30 December 2020, n. 138,364 own shares (representing 0.011% of the outstanding share capital of the Company) were repurchased on the regulated market managed by Borsa Italiana S.p.A. at the average price of Euro 0.0908 and for a total consideration of Euro 12,559.61. As at 30 December 2020, d'Amico International Shipping S.A. held nr. 15,447,896 own shares, representing 1.25% of its outstanding share capital.

The transactions were made and coordinated by an independent equity broker duly engaged for this purpose, Equita SIM S.p.A., in compliance with the Board of Directors resolution of 13 November 2019 and under the authorization to purchase own shares approved by DIS Shareholders' Meeting on 20 April 2016 (as reminded by means of a press release issued on 13 November 2019).

- Results of DIS Warrants 2017-2022 Fourth Additional Exercise Period:** On 28 December 2020, d'Amico International Shipping S.A. announced that the fourth additional exercise period of the "d'Amico International Shipping Warrants 2017 – 2022" (the "Warrants"), ISIN code LU1588548724, has ended the day before (the "Fourth Additional Exercise Period"). During this Fourth Additional Exercise Period no. 7,666 Warrants were exercised at the price of Euro 0.368 per ordinary share, resulting in the subscription of n. 7,666 Warrant Shares, – on the basis of a ratio of one (1) Warrant Share, for each one (1) Warrant exercised – admitted to trading on the MTA market of Borsa Italiana S.p.A., without nominal value and with the same rights (including that to dividends) and features as DIS' ordinary shares outstanding (the "Warrant Shares"). Following such subscription, DIS' share capital amounts to US\$ 62,052,650.30, represented by 1,241,053,006 ordinary shares without nominal value.
- Impact of COVID-19:** The virus outbreak had a major impact on the consumption of refined petroleum products. According to the IEA, global oil demand fell by 16.4 million b/d year-on-year in Q2 2020 as lockdowns were imposed to combat the Covid-19 pandemic. Demand rebounded strongly from July in most of Europe, North America and Asia. World oil demand is projected to decline by 8.4 million b/d in 2020 and to recover by 5.5 million b/d in 2021. However, the surge in Covid-19 cases in the US and Europe from the autumn of last year, followed by the containment measures adopted some of which still in place, including partial lockdowns, poses significant downside risks to such forecasts. The large drop in demand for refined products, coupled with the failure by OPEC+ to reach an agreement on production levels in their March meeting, initially led to a surge in oil supply just as demand was collapsing. The resulting drop in oil prices that bottomed at around US\$20 per barrel, led to a steep contango in the oil forward price curve, resulting in a surge in stocks both onshore and offshore. The resulting congestion at ports and increase in floating storage of both crude and refined products, greatly reduced effective vessel supply, just as the market was being flooded with oil, leading to a surge in freight rates, which reached unprecedented levels around the end of April 2020. However,



OPEC+'s decision to reduce crude oil supply by almost 10 million b/d, coupled with voluntary shut-downs from other countries, led to a reduction in supply of almost 14 million b/d from April to June, quickly rebalancing the market and leading to a flatter oil forward price curve and to an increase in the spot oil prices, to around US\$40 per barrel. This vigorous supply curtailment led to a large drop in the demand for the seaborne transportation of refined products and as storage became less profitable, some of the excess inventories started to be consumed, with vessels used for floating storage slowly returning to the market. These factors led to a large drop in freight rates from the beginning of June. OPEC+ supply curtailment has eased from August and demand has rebounded during the summer in Western Europe and some large emerging markets such as China and India. The surge in contagions this autumn has been temporarily derailing the ongoing recovery in oil consumption and there is therefore considerable uncertainty regarding the time required to absorb the excess inventories and rebalance the market, which will eventually lead to a healthier market with profitable and sustainable freight rates.

d'Amico International Shipping S.A.'s subsidiaries are also coping with operational challenges due to COVID-19, such as loading/unloading restrictions, as well as quarantines for vessels and crews in certain ports, but we are working with our partners, customers and local authorities to find solutions that minimise the impact on our business. COVID-19 has also affected the procurement of spare parts for our vessels and logistics has become more complicated. Although contagions are currently significantly lower in parts of Asia, we are still experiencing problems in flying service engineers to vessels and in arranging vetting inspections around the world. Crew rotation is and remains the main issue, however, the industry has adapted quite rapidly to this new reality, and we have been able to continue operating our vessels with the same level of care and safety. In addition, in 2021 the d'Amico Group signed the Neptune declaration, outlining the main actions to be taken to resolve this crisis.

To better confront the near-term headwinds caused by Covid-19, DIS has significantly strengthened its financial and liquidity position in 2020, also through the sale of vessels. In this respect, one of DIS' main initiatives was the disposal of 5 of its older vessels in 2020. Thanks also to these vessel disposals, DIS could count on a consolidated cash and cash equivalents balance amounting to US\$62.1 million as at 31 December, comfortably above the minimum required liquidity on its bank financing covenants of US\$25.0 million. Furthermore, DIS has also sought to increase the portion of its fleet covered through fixed rate period contracts, which represent 36.7% of its available vessel days in 2021. DIS estimates that the sensitivity of its net result and cash generation for every US\$1,000 change in the daily time-charter equivalent earnings for its spot vessels is of only US\$ 8.6 million in 2021.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **'Time Charter-Out' Fleet:** In January 2020, d'Amico Tankers d.a.c. fixed one of its Handy-size vessels with a leading trading house for 12 months, starting from February 2020.

In March 2020, i) d'Amico Tankers d.a.c. extended a time charter contract with a leading trading house for one of its LR1 vessels for 6-9 months starting from April 2020; ii) d'Amico Tankers d.a.c. extended a time charter contract with an oil-major for one of its Handy-size vessels for 12 months starting from March 2020.

In May 2020, d'Amico Tankers d.a.c. extended time charter contracts with an oil-major, for two of its Handy-size vessels for 12 months, starting respectively from May and June 2020.

In June 2020, d'Amico Tankers d.a.c. extended a time charter contract with an oil-major for two of its MR vessels for respectively 12 months and 6 to 7 months, starting respectively from July and August 2020.



In July 2020, d'Amico Tankers d.a.c. extended a time charter contract with a leading trading house for one of its LR1 vessels for 3-6 months starting from August 2020.

In September 2020, d'Amico Tankers d.a.c. extended a time charter contract with a leading trading house for two of its LR1 vessels for 3-6 months, both starting from October 2020.

In October 2020, d'Amico Tankers d.a.c. extended a time charter contract with a leading trading house for one of its LR1 vessels for 2-4 months, starting from November 2020.

In November 2020, d'Amico Tankers d.a.c. extended a time charter contract with an oil-major for one of its MR vessels for 12 months with an option for further 12 months, starting from January 2021.

In December 2020, i) d'Amico Tankers d.a.c. extended a time charter contract with an oil-major for one of its MR vessels for 6 months with an option for further 6 months, starting from January 2021; ii) d'Amico Tankers d.a.c. extended a time charter contract with a leading trading house for two of its LR1 vessels for 6-21 months and for 9-21 months respectively, both starting from January 2021.

- **'Time Charter-In' Fleet and 'Commercial management' Fleet:**

In January 2020, the commercial management contract for the M/T Falcon Bay ended and the vessel was redelivered to her owners.

In February 2020, the time-charter-in contract for the M/T Freja Baltic, an MR vessel built in 2008, ended and the vessel was redelivered to her owners.

In May 2020, the commercial management contract for the M/T Eagle Bay ended and the vessel was redelivered to her owners.

In June 2020, i) the commercial management contract for the M/T Philoxenia ended and the vessel was redelivered to her owners; ii) the time-charter-in contracts for the M/T Celsius Rimini, an MR vessel built in 2009, and M/T Carina, an MR vessel built in 2010, ended and the vessels were redelivered to their respective owners.

In October 2020, d'Amico Tankers d.a.c. signed a time-charter-in contract for the M/T Green Planet, an MR vessel built in 2014, for 3 years with an option for 1 additional year. The vessel was delivered to d'Amico Tankers d.a.c. in December 2020.

- **Vessel Sale:** In May 2020, d'Amico Tankers d.a.c. signed a memorandum of agreement for the sale of the M/T Cielo di Guangzhou, a 38,877 dwt Handy-size product tanker vessel, built in 2006 by Guangzhou Shipyard International, China, for a consideration of US\$ 8.8 million. The vessel was delivered to the buyers in Q2 2020.

In July 2020, d'Amico Tankers d.a.c. signed a memorandum of agreement for the sale of the M/T High Progress and M/T High Performance, two 51,303 dwt MR product tanker vessels, built in 2005 by STX, South Korea, for a consideration of US\$ 12.95 million per vessel. M/T High Progress and M/T High Performance have been delivered to buyers respectively in Q3 and Q4 2020.

In September 2020, d'Amico Tankers d.a.c. signed a memorandum of agreement for the sale of the M/T High Courage, a 46,975 dwt MR product tanker vessel, built in 2005 by STX, South Korea, for a consideration of US\$ 12.65 million. The vessel was delivered to its buyer in Q4 2020.



- **Bank loan financing:** In November 2020, d'Amico Tankers d.a.c. signed a new US\$ 28.9 million secured term loan facility with Credit Agricole CIB to refinance the M/T High Valor, M/T High Venture, M/T High Wind, and M/T High Priority, previously financed with Credit Agricole CIB and a pool of 8 syndicated banks.

GLENDIA INTERNATIONAL SHIPPING D.A.C.:

- **Vessel Sale:** In April 2020, Glenda International Shipping d.a.c., the joint venture company with the Glencore Group, in which d'Amico Tankers holds a 50% participation, signed a memorandum of agreement for the sale of the M/T Glenda Meredith, a 46,147 dwt MR product tanker vessel, built in 2010 by Hunday Mipo, South Korea, for a consideration of US\$ 19.0 million. The vessel was delivered to the buyers in Q2 2020.
- **Bank loan financing:** In September 2020, Glenda International Shipping d.a.c., the joint venture company with the Glencore Group, in which d'Amico Tankers holds a 50% participation, signed a new US\$ 45 million secured term loan facility with Standard Chartered Bank to refinance the four MR vessels currently owned by the joint venture company and previously financed with Credit Suisse and Cross Ocean AGG Company. In the same month the new facility was fully drawn-down and the previous facility was reimbursed.

GLENDIA INTERNATIONAL MANAGEMENT LTD:

- In August 2020, the strike-off of Glenda International Management Ltd, a fully owned subsidiary of d'Amico Tankers d.a.c., was completed.

SIGNIFICANT EVENTS SINCE THE END OF THE PERIOD AND BUSINESS OUTLOOK

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Executed buyback program: On 14 January 2021, d'Amico International Shipping S.A. announced that during the period between 5 January and 13 January 2021, n. 1,543,118 own shares (representing 0.124% of the outstanding share capital of the Company) were repurchased on the regulated market managed by Borsa Italiana S.p.A. at the average price of Euro 0.0949 and for a total consideration of Euro 146,469.26.

On 25 January 2021, d'Amico International Shipping S.A. announced that during the period between 14 January and 22 January 2021, n. 1,305,897 own shares (representing 0.105% of the outstanding share capital of the Company) were repurchased on the regulated market managed by Borsa Italiana S.p.A. at the average price of Euro 0.0936 and for a total consideration of Euro 122,217.85. As at 22 January 2021, d'Amico International Shipping S.A. held nr. 18,326,911 own shares, representing 1.48% of its outstanding share capital.

The transactions were made and coordinated by an independent equity broker duly engaged for this purpose, Equita SIM S.p.A., in compliance with the Board of Directors resolution of 13 November 2019 and under the authorization to purchase own shares approved by DIS Shareholders' Meeting on 20 April 2016 (as reminded by means of a press release issued on 13 November 2019).



D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Vessel Purchase:** In February 2021, d'Amico International Shipping S.A. announced that its operating subsidiary d'Amico Tankers d.a.c. exercised its purchase option on the M/T High Priority, a 46,847 dwt MR product tanker vessel, built in 2005 by Nakai Zosen, Japan, for a consideration of US\$ 9.7 million. The Vessel had been sold and leased back by d'Amico Tankers in 2017, for a 5-year period, with purchase options starting from the 2nd anniversary date and a purchase obligation at the end of the 5th year.
- **'Time Charter-Out' Fleet:** In January 2021, d'Amico Tankers d.a.c. extended a time charter contract-out with a leading trading house for two of its LR1 vessels for 9-18 months, both starting from January 2021.

In February 2021, d'Amico Tankers d.a.c. fixed one of its Handy-size vessels with an oil-major for 6 months with an option for further 6 months, starting from March 2021.

- **'Time Charter-In' Fleet:** the time-charter-in contracts for the M/T SW Southport I and M/T SW Tropez I, two MR vessels built in 2004, ended and the vessels were redelivered to their owners in January and February 2021 respectively.

DM SHIPPING D.A.C.:

- On 3 March 2021, the strike-off of DM Shipping d.a.c., a jointly controlled entity with the Mitsubishi Group, in which d'Amico Tankers d.a.c. has a 51% interest, was completed.

The profile of d'Amico International Shipping's vessels on the water is summarized as follows.

	As at 31 December 2020				As at 11 March 2021			
	LR1	MR	Handysize	Total	LR1	MR	Handysize	Total
Owned	5.0	8.0	6.0	19.0	5.0	9.0	6.0	20.0
Bareboat chartered*	1.0	8.0	0.0	9.0	1.0	7.0	0.0	8.0
Long-term time chartered	0.0	9.0	0.0	9.0	0.0	9.0	0.0	9.0
Short-term time chartered	0.0	3.0	0.0	3.0	0.0	1.0	0.0	1.0
Total	6.0	28.0	6.0	40.0	6.0	26.0	6.0	38.0

* with purchase obligation

BUSINESS OUTLOOK

The IMF, in their January 2021 outlook, stated that although recent vaccine approvals have raised hopes of a turnaround in the pandemic later this year, renewed waves and new variants of the virus pose concerns for their outlook. Amid exceptional uncertainty, they have projected that the global economy will grow by 5.5% in 2021 and 4.2% in 2022. The 2021 forecast has been revised up by 0.3% relative to their previous forecast, reflecting expectations of a strengthening of activity later in the year driven by the vaccine rollout and substantial additional policy support in a few large economies.



The IEA forecasts global oil demand is expected to recover by 5.5 million b/d (+6.0%) to 96.6 million b/d in 2021, following an unprecedented collapse of 8.8 million b/d (-8.8%) in 2020. For now, a resurgence in COVID-19 cases is slowing the rebound, but a widespread vaccination effort and an acceleration in economic activity is expected to support stronger growth in the second half of the year. Global refinery throughput is expected to rebound by 4.5 million b/d in 2021, after a 7.2 million b/d drop in 2020.

OTHER RESOLUTIONS

2020 CORPORATE GOVERNANCE AND OWNERSHIP STRUCTURE REPORT AND CONVENING OF THE ANNUAL SHAREHOLDER'S MEETING

The Board of Directors considered and approved also the 2020 Company's report on corporate governance and ownership structure and decided to convene the Company's Annual General Shareholders' Meeting on the 20th day of April 2021 (the AGM). The AGM will be called to resolve, among other things on: i) the approval of the statutory and consolidated financial statements as at 31st December 2020; ii) the appointment of the members of the Board of Directors; and iii) the renewal of the authorization to repurchase Company's own shares. The AGM convening notice and all the pertaining supporting documentation will be available at the public's disposal according to the provisions of laws and regulations which are applicable to the Company.

REPORT ON 2020 REMUNERATIONS AND 2021 GENERAL REMUNERATION POLICY

The Board of Directors, upon recommendation of the Nomination & Remuneration Committee, further resolved to approve the Company's Report on 2020 Remunerations and the 2021 General Remuneration Policy regarding the executive directors of the Company and the d'Amico International Shipping Group's key management personnel (the "2021 Remuneration Report").

In accordance with articles 7bis and 7ter of the Luxembourg Grand Ducal Law n. 562 of August 1st 2019, the 2021 Remuneration Report will be further submitted to the non-binding considerations and evaluations of the AGM.

RENEWAL OF THE AUTHORIZATION TO THE BOARD OF DIRECTORS TO REPURCHASE THE OWN SHARES OF THE COMPANY

The board of directors of d'Amico International Shipping S.A. in view of the forthcoming expiry date of the buy-back programme which has been approved by the annual general meeting of shareholders held on the 20th of April 2016, today approved a proposal on the renewal of the authorization to purchase and dispose Company's own shares that will be submitted for the relevant authorization to the annual general meeting of Shareholders of the Company to be held on 20th of April 2021 pursuant to article 430-15 *et seq.* of the Luxembourg law of August 10, 1915 concerning commercial companies, as amended from time to time (the "Luxembourg Law"), to article 8 of the Company's Articles of Association, to the relevant provisions of the EU Reg. no 596/2014 and its delegated and implementing acts (the "Market Abuse Regulation") together with the applicable Italian and Luxembourg laws, regulations and the best market practices which are accepted on the Italian regulated market and currently authorized or authorized in future by the applicable laws and regulations. The proposal of the Board concerns the repurchase, in one or more tranches, and the disposal of own shares based, without limitation, on the following purposes and considerations:



- **Purposes of the repurchase**

i) to constitute - in conformity with the market practices accepted or to be implemented in the future on the Italian regulated market - an “inventory of treasury shares” available eventually as a means of payment, exchange, transfer, contribution, assignment or other action of disposal within the framework of transactions linked to the Company & subsidiaries’ operation and of any projects constituting an effective opportunity of investment in line with the strategic policy of the Company such as agreements with strategic partners, acquisition of shareholdings or shares’ packages or other transactions of extraordinary finance that imply the allocation or assignment of Own Shares (like merger, demerger, issuance of convertible debentures or warrant, etc.) and more widely for any purposes as may be permitted under applicable laws and regulations in force including but not limited to the purpose of putting the Company in a position to offer own shares, including those already held by the Company, for distribution to the Company and its subsidiaries and controlling companies’ directors, officers or employees whether or not pursuant to the implementation of a stock option plan as approved and /or amended from time to time by the Company;

ii) to put the Company in a position to be able to intervene on the market in order to sustain the stock’s liquidity or investment policies in conformity with the market practices accepted on the Italian regulated market by providing support for the price of the Company’s shares during a limited time period if they come under selling pressure, thus alleviating sales pressure generated by short term investors and maintaining an orderly market;

iii) to help to stabilize the market price of the Company’s shares, if deemed appropriate and/or necessary, according to article 5 and ff. of the Market Abuse Regulation and/or any other applicable law and provision.

- **Maximum number of shares to be repurchased**

The proposal to the shareholders concerns the renewal of the authorization to the Board of Directors to repurchase, in one or more tranches, up to a maximum number of n. 186,157,950 ordinary shares of the Company including the own shares already repurchased and held in the Company’s portfolio in compliance with article 430-15 of the Luxembourg Law.

At the time of the Board of Directors meeting the Company holds n. 18,326,911 own shares (corresponding to 1.48% of the Company’s outstanding share capital) without voting and dividend rights.

- **Authorized period**

The authorization to repurchase own shares in one or more tranches is required for a maximum period of five (5) years from the date of the relevant shareholder’s meeting resolving upon the renewal of the authorization. The disposal by the Board of Directors of own shares already repurchased and/or of those that will be repurchased pursuant to the Shareholders’ authorization shall not be subject to any time limits.

- **Maximum and minimum consideration**

The Board of Directors proposes to the shareholders to fix the minimum and maximum consideration for the repurchase of the own shares, in accordance with applicable laws and regulations, as follows:

(i) at a minimum price of no more than 10% below the shares’ official price reported in the trading session on the day before carrying out each individual transaction;

(ii) at a maximum price of no more than 10% above the shares’ official price reported in the trading session on the day before carrying out each individual transaction;



- **Maximum potential outlay on purchases**

According to Luxembourg Law the amount of the available reserves and distributable earnings shall be sufficient for the scheduled repurchase of the own shares fully paid-up, so that the acquisitions shall not have the effect of reducing the net assets below the amount mentioned in paragraph 1 & 2 of article 461-2 of the Luxembourg Law (i.e. the aggregate of the subscribed capital and the reserves which may not be distributed according to the law or to the Articles of Association).

- **Procedures and modalities**

The Board of Directors proposes to the shareholders that the own shares' repurchase and disposal transactions be executed in one or more tranches on the regulated market managed and organized by Borsa Italiana S.p.A. in compliance with the relevant applicable laws and regulations in force.

The modalities and procedures (the "Parameters") to be observed for each repurchase or sale of Own Shares by the Company shall be approved by the Board of Directors which is authorized, with option to delegate, to cause the transactions to be effected and publicized. In any case, each repurchase shall be executed and publicized in accordance with Luxembourg and Italian laws and regulations where applicable as well as according to the relevant provisions regarding exemptions from market abuse for buy-back programs and stabilization of financial instruments.

At 14.00pm CET, 08.00am EST today a conference call will be held with the financial community during which the Group's economic and financial results will be discussed. It is possible to connect to the call by dialing the following numbers: from Italy + 39 02 8058811, from UK +44 808 23 89 561, from US +1 866 63 203 28. The presentation slides can be downloaded before the conference call from the Investor Relations page on DIS web site: <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>

This Press release relating to FY'20 Results has been notably prepared in accordance with provisions of Art. 3 of the Luxembourg Law dated 11 January 2008, as amended and/or supplemented from time to time, which transposed Directive 2004/109/EC of the European Parliament and of Council of 15 December 2004 in the harmonization of transparency requirements in relation to information about issuers whose securities are admitted to trading on a regulated market. The integral document pertaining thereto will be deposited and available within the terms prescribed by the applicable laws and regulations at the Company's registered office and website (<http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>). The document is also filed through eMarketSDIR and STORAGE at Borsa Italiana S.p.A. and at Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) and with the Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) and Société de la Bourse de Luxembourg S.A. in its quality of Company's storage Officially Appointed Mechanism.



d'Amico International Shipping S.A. is a subsidiary of d'Amico Società di Navigazione S.p.A., one of the world's leading privately owned marine transportation companies, and operates in the product tankers sector, comprising vessels that typically carry refined petroleum products, chemical and vegetable oils. d'Amico International Shipping S.A. controls, either through ownership or charter arrangements, a modern, high-tech and double-hulled fleet, ranging from 35,000 and 51,000 deadweight tons. The Company has a history and a long tradition of family enterprise and a worldwide presence with offices in key market maritime centres (London, Dublin, Monaco and Singapore). The company's shares are listed on the Milan Stock Exchange under the ticker symbol 'DIS'.

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

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

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

E - Mail: damicotankers@capitallink.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

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

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com



ANNEX

CONSOLIDATED INCOME STATEMENT

<i>US\$ Thousand</i>	2020	2019
Revenue	316,314	353,534
Voyage costs	(58,538)	(95,202)
Time charter equivalent earnings*	257,776	258,332
Time charter hire costs	(13,961)	(31,750)
Other direct operating costs	(102,387)	(108,325)
General and administrative costs	(12,857)	(11,989)
Result from disposal of vessels	(1,303)	(2,042)
EBITDA *	127,268	104,226
Depreciation and impairment	(71,745)	(89,201)
EBIT *	55,523	15,025
Financial income	1,235	823
Financial (charges)	(39,865)	(44,968)
Profit share of equity-accounted investment	-	1,243
Reversal of impairment of financial assets	-	934
Loss on disposal of financial investment	(70)	-
Profit/ (loss) before tax	16,823	(26,943)
Tax	(267)	(584)
Net profit / (loss)	16,556	(27,527)
Basic earnings per share in US\$(1)	0.013	(0.026)

*see Alternative Performance Measures on page 30

CONSOLIDATED STATEMENT OF OTHER COMPREHENSIVE INCOME

<i>US\$ Thousand</i>	2020	2019
Profit / (loss) for the period	16,556	(27,527)
<i>Items that can subsequently be reclassified into Profit or Loss</i>		
Movement of valuation of Cash flow hedges	(2,458)	(3,583)
Movement in conversion reserve	141	17
Total comprehensive result for the period	14,239	(31,093)
Basic comprehensive income / (loss) per share in US\$(1)	0.012	(0.031)

(1) Basic earnings per share (e.p.s.) in 2020 was calculated on an average number of 1,230,923,922 outstanding shares, while in 2019 it was calculated on an average number of 1,062,413,650 outstanding shares. There was no dilution effect either in 2020 or in 2019 e.p.s.



CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

<i>US\$ Thousand</i>	As at 31 December 2020	As at 31 December 2019
ASSETS		
Property, plant and equipment (PPE) and Right-of-use assets (RoU)	901,765	958,312
Investments in jointly controlled entities	4,312	4,382
Other non-current financial assets	12,110	17,348
Total non-current assets	918,187	980,042
Inventories	8,885	10,080
Receivables and other current assets	38,722	41,433
Other current financial assets	4,725	7,265
Cash and cash equivalents	62,071	33,598
Current Assets	114,403	92,376
Assets held for sale	-	59,631
Total current assets	114,403	152,007
TOTAL ASSETS	1,032,590	1,132,049
SHAREHOLDERS' EQUITY AND LIABILITIES		
Share capital	62,053	62,052
Accumulated losses	(43,307)	(59,801)
Share Premium	368,853	368,846
Other reserves	(21,865)	(18,632)
Total shareholders' equity	365,734	352,465
Banks and other lenders	263,089	270,169
Non-current lease liabilities	269,941	313,418
Other non-current financial liabilities	6,352	7,282
Total non-current liabilities	539,382	590,869
Banks and other lenders	46,523	72,692
Current lease liabilities	43,411	37,736
Shareholders' short-term loan	-	5,000
Payables and other current liabilities	26,367	38,222
Other current financial liabilities	11,133	12,473
Current tax payable	40	342
Current liabilities	127,474	166,465
Banks associated to assets held-for-sale	-	22,250
Total current liabilities	127,474	188,715
TOTAL SHAREHOLDERS' EQUITY AND LIABILITIES	1,032,590	1,132,049



CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

<i>US\$ Thousand</i>	2020	2019
Profit (Loss) for the period	16,556	(27,527)
Depreciation and amortisation of PPE and RoU	69,522	73,666
Impairment	2,223	15,535
Current and deferred income tax	267	584
Net finance lease cost	19,870	21,408
Other financial charges	18,873	22,737
Result on disposal of fixed assets	1,303	2,173
Profit share of equity-accounted investment	-	(1,243)
Impairment (reversal) of a financial asset v/ related party	-	(934)
Loss on disposal of a financial investment	70	-
Other non-cash changes	(5)	(607)
Cash flow from operating activities before changes in working capital	128,679	105,792
Movement in inventories	1,194	3,413
Movement in amounts receivable	6,680	9,161
Movement in amounts payable	(16,584)	(18,653)
Taxes paid	(622)	(342)
Net cash payment for the interest portion of the IFRS16 related lease liability	(19,866)	(21,408)
Net interest paid	(15,353)	(18,689)
Net cash flow from operating activities	84,128	59,274
Acquisition of fixed assets	(12,019)	(65,231)
Proceeds from disposal of fixed assets	55,331	9,405
Movement in financing to equity accounted investee	510	15,401
Net cash flow from investing activities	43,822	(40,425)
Share capital increase	8	49,788
Other changes in shareholders' equity	(858)	(822)
Shareholder's financing movement	(5,000)	(26,880)
Net movement in other financial receivables	2,263	(2,000)
Net movement in other financial payables	(2,699)	4,908
Bank loan repayments	(104,850)	(91,926)
Bank loan drawdowns	47,742	25,250
Proceeds from disposal of assets subsequently leased back	-	62,952
Repayments of principal portion of financial leases	(36,779)	(37,722)
Net cash flow from financing activities	(100,173)	(16,452)
Net increase/(decrease) in cash and cash equivalents	27,777	2,397
Cash and cash equivalents net of bank overdrafts at the beginning of the year	17,517	15,120
Cash and cash equivalents net of bank overdrafts at the end of the year	45,294	17,517
Cash and cash equivalents	62,071	33,598
Bank overdrafts	(16,777)	(16,081)



The manager responsible for preparing the company's financial reports, Mr. Carlos Balestra di Mottola, in his capacity of Chief Financial Officer of d'Amico International Shipping SA (the "Company") declares to the best of his knowledge, that the consolidated and statutory financial statements prepared in accordance with the applicable set of accounting standards as published in this report, give a true and fair view of the assets, liabilities, financial position and income statement of the Company and its consolidated subsidiaries and that the report on operation and the management report include a fair review of the development and performance of the business and the position of the Company and its consolidated subsidiaries, together with a description of the principal risks and uncertainties that they face.

*Carlos Balestra di Mottola
Chief Financial Officer*



ALTERNATIVE PERFORMANCE MEASURES (APM)

Along with the most directly comparable IFRS measures, DIS management is regularly using Alternative Performance Measures, as they provide helpful additional information for users of its financial statements, indicating how the business has performed over the period, filling the gaps left by the reporting standards. APMs are financial and non-financial measures of historical or future financial performance, financial position or cash-flows, other than a financial measure defined or specified in the Group's applicable financial reporting framework and standards (IFRS); for this reason they might not be comparable to similarly titled measures used by other companies and are not measurements under IFRS or GAAP and thus should not be considered substitutes for the information contained in the Group's financial statements. The following section sets out the Group's definitions of used APMs:

FINANCIAL APMs (They are based on or derived from figures of the financial statements)

Time charter equivalent earnings

A shipping industry standard allowing the comparison of period-to-period net freight revenues, which are not influenced by whether the vessels were employed on Time charters (TC), Voyage charters or Contracts of affreightment (please see Non-Financial APM definitions below). As indicated in the Profit and Loss financial statement, it is equal to revenues less voyage costs.

EBITDA and EBITDA Margin

EBITDA is defined as the result for the period before the impact of taxes, interest, the Group's share of the result of joint ventures and associates, depreciation and amortization. It is equivalent to the gross operating profit, which indicates the Group's revenues from sales less its cost of the services (transport) sold. EBITDA Margin is defined as EBITDA divided by Time charter equivalent earnings (as described above). DIS believes that EBITDA and EBITDA Margin are useful additional indicators investors can use to evaluate the Group's operating performance.

EBIT and EBIT Margin

EBIT is defined as the result for the period before the impact of tax, interest and the Group's share of the result of joint ventures and associates. It is equivalent to the net operating profit and the Group uses it to monitor its return after operating expenses and the cost of the use of its tangible assets. EBIT Margin is defined as operating profit as a percentage of Time charter equivalent earnings and represents for DIS a suitable measure to show the contribution of the Time-Charter Earnings in covering both fixed and variable costs.

ROCE

Return on Capital Employed is a profitability ratio which measures how efficiently a company is using its capital. It is calculated dividing the EBIT by the capital employed, that is, by total assets less current liabilities.

Gross CAPEX

Gross capital expenditure, that is the expenditure for the acquisition of fixed assets as well as expenditures capitalised as a result of the intermediate or special surveys of our vessels, or of investments for the improvement of DIS vessels, as indicated under Net acquisition of fixed assets within the cash-flow from investing activities; it gives an indication about the strategic planning (expansion) of the Group (capital intensive industry).

Net Indebtedness

Comprises bank loans and other financial liabilities, less cash and cash equivalents and liquid financial assets or short-term investments available to service those debt items. The Group believes net indebtedness is relevant to investors as it is a metric on the overall debt situation of a company, indicating the absolute level



of non-equity funding of the business. The relevant table in the net indebtedness section within the report on operations, reconciles net debt to the pertinent balance sheet line items.

IFRS 16 impact

The standard eliminates the classification of leases as either operating leases or finance leases for a lessee; instead all leases are treated in a similar way to finance leases applying IAS 17. Leases are “capitalised” by recognising the present value of lease payments and showing them either as leased assets (right-of-use assets, RoU) or together with property, plant and equipment (PPE). Lease items of low value (under US\$ 5 thousand) or for which the lease duration is shorter than one year are excluded from this treatment and are expensed as incurred. If lease payments are made over time, the company also recognises a financial liability representing its obligation to make future lease payments. The most significant effect is an increase in lease assets (or PPE) and financial liabilities, leading to changes in key financial metrics derived from balance sheet data.

For companies with material off-balance sheet leases, IFRS 16 changes the nature of the expenses related to those leases: the straight-line operating lease expense (time-charter-in) are replaced with a depreciation charge for the lease asset (included within operating costs) and an interest expense on the lease liability (included within finance costs).

NON-FINANCIAL APMs (not derived from figures of the financial statements)

Available vessel days

Total theoretical number of days a vessel is available for sailing during a period. It provides an indication of the Group’s fleet earnings potential during a period, which takes into account the date of delivery to and redelivery from the Group of the vessels in its fleet (please refer also to the Key figures, other operating measures).

Coverage

Ratio indicating how many available vessel days are already covered by fixed rate contracts (time charter contracts or contracts of affreightment). It provides an indication of how exposed the Group is to changes in the freight market during a certain period (please refer to Time charter equivalent earnings in the Management financial review).

Daily spot rate or daily TC rate

Daily spot rate refers to daily time-charter equivalent earnings (please refer to definition below) generated by employing DIS’ vessels on the spot market (or on a voyage basis) and daily TC rate refers to daily time-charter earnings generated by employing DIS’ vessels on ‘time-charter’ contracts (please refer to the Management financial review).

Off-hire

Means the period in which a vessel is unable to perform the services for which it is immediately required under a time charter. Off-hire periods can include days spent on repairs, dry-docking and surveys, whether or not scheduled. It can help to explain changes in time-charter equivalent earnings between different periods (please refer to Revenues, in the Management financial review).

Time charter equivalent earnings per day

A measure of the average daily revenue performance of a vessel or of DIS’ fleet. DIS’ method of calculating time charter equivalent earnings per day is consistent with industry standards and is determined by dividing voyage revenues (net of voyage expenses) by on-hire days for the relevant time period. Time charter equivalent earnings per day is a standard shipping industry performance measure used primarily to compare period-to-period changes in a shipping company’s performance, since it is unaffected by the changes in the mix of charter contracts (*i.e.* spot charters, time charters and contracts of affreightment) through which the



vessels are employed. It allows a comparison of the Group's performance with industry peers and market benchmarks (please refer to Key figures).

Vessels equivalent

The number of vessels equivalent in a period is equal to the sum of the products of the total available vessel days over that period for each vessel and the participation of the Group (direct or indirect) in that vessel, divided by the number of calendar days in that period. It provides an indication of the Group's fleet size and earnings potential over a period (please refer to Key figures).

OTHER DEFINITIONS

Bareboat charter

A contract type under which the ship owner is usually paid monthly in advance charter hire at an agreed daily rate for a specified period of time, during which the charterer is responsible for the technical management of the vessel, including crewing, and therefore also for its operating expenses (please refer to note 6). A bareboat charter is also known as a "demise charter" or a "time charter by demise".

Charter

A contract for the hire of a vessel for a specified period of time or to carry cargo from a loading port to a discharging port. The contract for a charter is commonly called a charter party and there are three main types of such contracts, a bareboat charter party, a voyage charter party and time charter party (refer to definitions in this section).



COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il progetto di bilancio 2020:

'NEL 2020, RISULTATI IN NETTO MIGLIORAMENTO RISPETTO ALL'ESERCIZIO PRECEDENTE PER DIS:

**UTILE NETTO DI US\$16,6M NEL 2020 VS. PERDITA NETTA DI US\$27,5M NEL 2019;
UTILE NETTO RETTIFICATO DI US\$22,5M NEL 2020 VS. PERDITA NETTA DI US\$7,7M NEL 2019;
EBITDA DI US\$127,3M NEL 2020, +22,1% RISPETTO ALLO SCORSO ANNO;
FORTE GENERAZIONE DI CASSA OPERATIVA DI US\$84,1M NEL 2020 VS. US\$59,3M NEL 2019.'**

RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2020

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 257,8 milioni (US\$ 258,3 milioni nel 2019)
- EBITDA di US\$ 127,3 milioni (49,4% sul TCE) (US\$ 104,2 milioni nel 2019)
- Risultato netto di US\$ 16,6 milioni (US\$ (27,5) milioni nel 2019)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 22,5 milioni (US\$ (7,7) milioni nel 2019)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 84,1 milioni (US\$ 59,3 milioni nel 2019)
- Indebitamento netto di US\$ 561,5 milioni (US\$ 465,1 milioni escludendo IFRS16) al 31 dicembre 2020 (US\$ 682,8 milioni e US\$ 560,0 milioni escludendo IFRS 16, al 31 dicembre 2019)

RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2020

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 53,6 milioni (US\$ 72,2 milioni nel Q4'19)
- EBITDA di US\$ 23,8 milioni (US\$ 34,9 milioni nel Q4'19)
- Risultato netto di US\$ 1,2 milioni (US\$ 4,9 milioni nel Q4'19)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (3,6) milioni (US\$ 7,4 milioni nel Q4'19)

Lussemburgo – 11 marzo 2021 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna la relazione relativa al progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2020.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

Il 2020 è stato per il settore delle navi cisterna un anno caratterizzato da un'estrema volatilità. Nel corso della prima metà dell'anno, i noli hanno raggiunto livelli record, a seguito del crollo della domanda di petrolio causata dal Covid-19, unita ad un aumento della produzione da parte principalmente dell'Arabia Saudita e della Russia. Questo ha generato una curva dei prezzi futuri del petrolio in 'contango', stimolando un incremento delle scorte mondiali della materia prima. Lo stoccaggio di petrolio a terra ha raggiunto rapidamente la piena capacità e quantità sempre maggiori di crudo e raffinati hanno cominciato ad essere



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

stoccati a bordo di petroliere, riducendo bruscamente l'offerta di tonnellaggio e provocando un forte balzo dei noli marittimi. A seguito però dei forti tagli alla produzione da parte dell'Opec+, entrati in vigore da maggio, i noli spot delle petroliere hanno subito una brusca correzione, dovendo il mercato assorbire l'eccesso di stoccaggio creatosi nei mesi precedenti, con una graduale riduzione delle scorte di petrolio a bordo delle navi.

Sono orgoglioso degli ottimi risultati raggiunti da DIS, in questo contesto di mercato estremamente volatile. La nostra Società ha infatti generato un **Utile netto di US\$ 16,6 milioni nel 2020** rispetto ad una Perdita netta di US\$ 27,5 milioni nel 2019. Escludendo alcune poste non ricorrenti da entrambi gli esercizi, il nostro **Risultato netto rettificato** è pari a US\$ 22,5 milioni nel 2020 vs. US\$ (7,7) milioni nell'esercizio precedente, pari ad un **incremento di US\$ 30,2 milioni anno-su-anno**.

DIS ha realizzato una media spot giornaliera pari a US\$ 16.771 nel 2020 vs. US\$ 13.683 ottenuti nel 2019 (+22,6% e +US\$ 3,088/giorno). Nella seconda metà del 2020, la nostra strategia commerciale di lungo termine di mantenere un'alta percentuale di copertura con contratti a tariffa fissa, si è rivelata assolutamente vincente. Infatti, nel secondo trimestre dell'anno, realizzando che il forte mercato dei noli di quei mesi non era sostenibile, abbiamo deciso di adottare un approccio realistico, incrementando a livelli profittevoli, la nostra copertura base time-charter. Nel 2020, il 61,9% dei giorni di impiego di DIS sono stati coperti con contratti 'time-charter' ad una media giornaliera di US\$ 16.429 (2019: 51,6% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 14.760). Abbiamo pertanto raggiunto una **media totale TCE (spot e time-charter) di US\$ 16.560 nel 2020**, rispetto agli US\$ 14.239 ottenuti nel 2019 (+16,3% anno-su-anno).

Clarksons stima che nel 2020, la domanda mondiale di petrolio si sia attestata a 91,4 milioni di barili al giorno, pari ad una riduzione del 8,8% rispetto all'anno precedente. L'AIE stima che nel 2021 la domanda di petrolio crescerà del 6% rispetto all'anno prima, grazie all'allentamento delle restrizioni legate al Covid-19, con la graduale diffusione dei vaccini in tutto il mondo. L'emergere di diversi nuovi ceppi del virus mette però fortemente a rischio l'effettiva ripresa della domanda nel 2021. Malgrado lo stoccaggio a bordo di navi sia stato in larga parte riassorbito, per una piena ripresa del mercato delle product tanker, abbiamo bisogno di una forte ripresa della domanda di petrolio, che stimoli un incremento dell'offerta di greggio e di conseguenza della produzione delle raffinerie. Rimaniamo pertanto cauti sulla prima parte del 2021.

Nel lungo termine siamo invece estremamente positivi, grazie ai **forti fondamentali che caratterizzano la nostra industria**. L'attesa ripresa dell'economia mondiale in uno scenario post-pandemico, grazie anche a stimoli fiscali senza precedenti da parte delle maggiori economie del pianeta, dovrebbe aumentare la domanda di petrolio, beneficiando il mercato delle product tankers. Il Covid-19 ha inoltre posto una pressione significativa sulle raffinerie, riducendo sensibilmente i margini delle stesse. Questo ha accelerato il processo di **chiusura degli stabilimenti più vecchi e meno competitivi, presenti principalmente in Europa, USA, Australia e Nuova Zelanda**. Dall'inizio della pandemia, è stata già confermata la chiusura o conversione di circa 1,9 milioni di barili al giorno di capacità di raffinazione, di cui circa il 60% è stimata avvenire nel corso del 2021, a cui si aggiungono circa 0,6 milioni di barili al giorno di ulteriore capacità produttiva a rischio. Queste raffinerie chiuse, **saranno sostituite da unità più moderne ed efficienti principalmente in Asia ed in Medio Oriente, generando quindi un notevole incremento della domanda 'tonnellate-miglia' per le product tankers**. Secondo l'AIE, la capacità di raffinazione mondiale aumenterà di 6,1 milioni di barili al giorno nel periodo 2020-2024 ed il 76% di questo incremento sarà in Asia e Medio Oriente. Sempre secondo l'AIE, nel corso dei prossimi anni, l'Europa e tutte le regioni dell'emisfero meridionale, saranno dipendenti dalle importazioni di prodotti raffinati dagli USA, Russia, Medio Oriente e Cina.

Sul lato dell'offerta, la crescita è prevista essere molto contenuta. Infatti, gli ordini di newbuilding sono a livelli storicamente molto bassi, grazie principalmente alla scarsa disponibilità di capitali e a forti incertezze in merito agli sviluppi tecnologici necessari a rispettare gli obiettivi di riduzione delle emissioni



previste da IMO 2030/2050. Nuove regolamentazioni ambientali ed avanzamenti tecnologici dovrebbero anche favorire un incremento delle demolizioni delle navi più vecchie, fenomeno che è stato minimo quest'anno dal momento che la maggior parte dei cantieri di demolizione sono rimasti chiusi per la maggior parte del tempo. Questo dovrebbe contribuire nei prossimi due anni ad una crescita ancora più limitata della flotta mondiale.

Sono convinto che DIS sia oggi ben posizionata per affrontare l'attuale debolezza del mercato, guardando con ottimismo al futuro. DIS può infatti contare su una flotta di product tanker estremamente moderna ed efficiente (l'età media delle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS è pari a 6,4 anni, rispetto ad una media nell'industria di 12,0 anni per le MR e di 11,6 anni per le LR1, secondo Clarkson) e su una solida struttura finanziaria. Nel 2019, abbiamo completato un piano di US\$ 755 milioni di investimenti in nuove costruzioni eco e ad oggi non abbiamo ulteriori impegni di investimenti in conto capitale (esclusi Capex di manutenzione). Inoltre, negli ultimi tre anni, ci siamo concentrati sul rafforzamento della nostra struttura finanziaria e, attraverso la cessione di asset e ad operazioni sia di equity che di debito, abbiamo costantemente migliorato la nostra posizione di liquidità, gestendo attentamente e riducendo, ove possibile, la nostra leva finanziaria. Attraverso investimenti tecnologici e miglioramenti ai nostri processi, siamo riusciti a ridurre i nostri costi, offrendo sempre un servizio di alta qualità sia a bordo che a terra. Grazie a questa strategia, DIS gode oggi di una struttura di costi estremamente competitiva e di un breakeven molto basso rispetto alla maggior parte dei nostri concorrenti.

Possiamo quindi guardare con ottimismo al futuro della nostra industria e della nostra azienda, e desidero ringraziare ancora una volta tutti i nostri stakeholder per il loro continuo sostegno e per la loro fiducia.'

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

Nel 2020, DIS ha registrato un Utile netto di US\$ 16,6 milioni vs. un Risultato netto di US\$ (27,5) milioni ottenuto nel 2019 ed un Utile netto rettificato (escluso IFRS 16 e alcune poste non ricorrenti) pari a US\$ 22,5 milioni nel 2020 vs. US\$ (7,7) milioni registrati nell'esercizio precedente. Abbiamo realizzato una media spot giornaliera di US\$ 16.771 nel 2020 vs. US\$ 13.683 nel 2019, grazie alle migliori condizioni di mercato della prima parte dell'anno. Grazie alla nostra prudente strategia commerciale, abbiamo avuto una copertura base time-charter pari al 61,9% ad una media giornaliera di US\$ 16.429, che ci ha aiutato a navigare attraverso il difficile contesto di mercato della seconda parte dell'anno. Abbiamo infatti ottenuto una media totale TCE (spot e time charter) di US\$ 16.560 nel 2020, rispetto a US\$ 14.239 nel 2019 (un incremento del 16,3% anno-su-anno).

L'EBITDA di DIS è stato pari a US\$ 127,3 milioni nel 2020 vs. US\$ 104,2 milioni raggiunti l'anno precedente. Questo si è riflesso chiaramente anche nella **forte generazione di cassa da attività operative, pari a US\$ 84,1 milioni nel 2020 rispetto a US\$ 59,3 milioni nel 2019.**

Nel corso dell'anno, abbiamo continuato a perseguire l'obiettivo di rafforzamento della nostra struttura finanziaria, poiché riteniamo che questo ci consentirà di creare valore nel lungo termine per i nostri azionisti, permettendoci di agire in modo anticiclico e in maniera opportunistica sul mercato. Alla fine del 2020, **il rapporto tra la Posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta di DIS era pari al 65,9% e potevamo contare su disponibilità liquide pari a US\$ 62,1 milioni vs. US\$ 33,6 milioni alla fine del 2019.** Nel 2020, DIS ha generato circa US\$ 43,4 milioni di cassa netta dalla vendita di alcune delle sue navi più vecchie. Oltre a migliorare la posizione di liquidità di DIS, la vendita di queste navi ci consente di operare principalmente una flotta 'eco' e tra le più moderne del mercato.

Grazie alla nostra solida posizione finanziaria e alle disponibilità liquide di cui godiamo oggi, a febbraio 2021 abbiamo annunciato l'esercizio di un'opzione di acquisto su una MR costruita nel 2005, che era stata



venduta e ripresa in leasing da parte di d'Amico Tankers nel 2017, per un periodo di 5 anni, con opzioni di acquisto a partire dal secondo anno e con un obbligo di acquisto al termine del quinto anno di contratto. Questa operazione è perfettamente in linea con la nostra strategia di 'deleveraging' e di riduzione del nostro break-even finanziario, dato che il precedente leasing è stato sostituito da un debito bancario con una leva ed un costo del debito molto inferiori.

Oggi siamo ancora di fronte ad un mercato sfidante e manteniamo un approccio cauto per il 2021 e soprattutto per la prima metà dell'anno. I fondamentali di lungo termine del nostro settore sono però ancora estremamente favorevoli sia sul lato della domanda che dell'offerta e restiamo dunque molto positivi sulle prospettive future. La ripresa dell'attività economica, sostenuta anche dai forti stimoli fiscali e monetari nelle economie più avanzate del mondo, dovrebbe portare ad un forte incremento del consumo di petrolio, e di conseguenza ad una ripresa sostenibile dei noli.

DIS è oggi un'azienda finanziariamente solida, che opera una delle flotte di product tankers più moderne al mondo, con un breakeven relativamente basso e, grazie anche ad una comprovata strategia commerciale, possiamo contare su una buona copertura time-charter con cui affrontare l'attuale debolezza del mercato, pur mantenendo una significativa esposizione rispetto alla attesa successiva ripresa dei noli. In futuro, confidiamo quindi di poter generare molto valore per i nostri azionisti.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI RELATIVI AL QUARTO TRIMESTRE 2020

Nel 2020 il mercato delle navi cisterna è stato caratterizzato da una elevata volatilità. Dopo un rallentamento ad inizio 2020, rispetto ad un solido quarto trimestre 2019, i ricavi delle navi cisterna hanno toccato livelli storicamente elevati nei mesi di marzo ed aprile 2020. Gli effetti negativi del Covid-19 sulla domanda di petrolio, associati all'iniziale incremento della produzione dell'Arabia Saudita e della Russia, hanno causato un netto *contango* dei prezzi petroliferi a termine, provocando 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 di grandi produttori, i ricavi *spot* hanno subito un netto calo, attestandosi, a fine anno, ai minimi degli ultimi due anni.

Secondo Clarksons, la domanda petrolifera globale dovrebbe aver subito una contrazione dell'8,8% su base annua nel 2020, attestandosi a 91,4 milioni di barili al giorno. Si stima che la domanda petrolifera statunitense ed europea abbia registrato il calo più netto su base annua, in entrambi i casi del 12% circa. A dicembre, il rapido incremento dei casi di Covid-19 a livello mondiale ha pesato notevolmente sulla domanda petrolifera, specialmente in Europa e negli Stati Uniti, dove i governi hanno reintrodotta o rafforzato le misure di "lockdown"; si stima inoltre che il deficit della domanda petrolifera globale rispetto allo stesso periodo del 2019 sia aumentato su base mensile, raggiungendo circa 6,8 milioni di barili al giorno da circa 6,2 milioni di barili al giorno a novembre. Nel 2021, l'AIE prevede una ripresa della domanda petrolifera del 6,0% su base annua, favorita dall'allentamento delle restrizioni legate al Covid-19 a fronte della diffusione dei vaccini in tutto il mondo. Tuttavia, l'insorgere di numerose nuove varianti, più contagiose, della malattia, rappresenta un rischio significativo per la ripresa della domanda petrolifera nel 2021.

Il Covid-19 ha avuto un effetto molto positivo sui mercati delle navi cisterna tra aprile e maggio 2020, con le tariffe di nolo *spot* che hanno raggiunto livelli senza precedenti. Questa impennata dei ricavi è stata



trainata principalmente dalla minore disponibilità di navi derivante dalle molte unità utilizzate per lo stoccaggio galleggiante, e dall'aumento della congestione nei porti. Come ampiamente previsto, il rialzo iniziale è stato seguito da una netta correzione e da una stasi prolungata a partire da giugno 2020, quando il mercato ha assorbito il *surplus* di scorte di raffinati e lo stoccaggio galleggiante si è gradualmente ridotto.

La tariffa *time-charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di febbraio 2021 era valutata intorno a US\$ 12.250 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo *Eco* valutata ad un premio di circa US\$ 1.500 al giorno.

Nel 2020, DIS ha registrato un utile netto di US\$ 16,6 milioni rispetto alla perdita netta di US\$ 27,5 milioni registrata nel 2019. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2020 e dal 2019, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 22,5 milioni nel 2020 rispetto a US\$ (7,7) milioni registrati nell'esercizio precedente. Di conseguenza, **se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il 2019 avrebbe superato di US\$ 30,2 milioni il valore dello scorso esercizio.** Nel quarto trimestre 2020, DIS ha registrato un utile netto di US\$ 1,2 milioni rispetto a US\$ 4,9 milioni nel quarto trimestre 2019.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 127,3 milioni nel 2020 rispetto a US\$ 104,2 milioni nel 2019, pari ad un aumento del 22,1% su base annua. Un tale e consistente incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alle migliori condizioni di mercato registrate nella prima metà del 2020. Tutto questo si riflette anche nei **solidi flussi di cassa operativi pari a US\$ 84,1 milioni generati nel 2020** rispetto a US\$ 59,3 milioni nel 2019.

Infatti, in termini di risultati *spot* **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 16.771 nel 2020**, con un aumento del 22,6% (pari a US\$ 3.088/giorno) rispetto agli US\$ 13.683 conseguiti nel 2019. Nel quarto trimestre dell'anno la tariffa *spot* giornaliera di DIS si è attestata a US\$ 11.699 rispetto a US\$ 17.242 raggiunti nel quarto trimestre del 2019, a causa di un mercato nettamente più debole rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente.

Nel contempo, il 61,9% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2020 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 16.429, (2019: copertura del 51,6% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.760). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. **La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 16.560 nel 2020** rispetto a US\$ 14.239 dell'anno precedente, pari a un incremento del 16,3% su base annua.

RISULTATI OPERATIVI

In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 16.771 nel 2020⁶** rispetto a US\$ 13.683 nel 2019⁷. Il risultato *spot* di DIS nel 2020 rappresenta un miglioramento del 22,6% (pari a US\$ 3.088 al giorno) rispetto all'esercizio precedente.

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

⁷ I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2019 non includono US\$ 9,1 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo quasi equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.



In linea con la strategia di DIS, nel 2020 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa (percentuale di copertura) è rimasta alta**, rappresentando una media del 61,9% dei giorni-nave disponibili (2019: 51,6%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 16.429** (2019: US\$ 14.760). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)⁸** sono stati di **US\$ 16.560 nel 2020** rispetto a US\$ 14.239 nel 2019 (**quarto trimestre 2020: US\$ 15.192** vs. quarto trimestre 2019: US\$15.965).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2019					2020				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	13.583	13.074	11.616	17.242	13.683	17.354	25.118	12.866	11.699	16.771
Fissa	14.604	14.398	14.819	15.130	14.760	15.864	16.236	16.038	17.866	16.429
Media	14.057	13.710	13.264	15.965	14.239	16.391	19.555	14.864	15.192	16.560

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 127,3 milioni nel 2020 rispetto a US\$ 104,2 milioni nel 2019. L'incremento del 22,1% rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla maggiore solidità dei mercati di nolo nella prima metà del 2020.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (71,7) milioni nel 2020 (US\$ (89,2) milioni nel 2019). L'importo del 2020 include US\$ (2,2) 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 a conto economico la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione ed il loro valore contabile. Cinque di queste navi (M/T Cielo di Guangzhou, M/T Glenda Megan, M/T High Progress, M/T High Performance e M/T High Courage) sono state vendute durante l'anno. Al 30 dicembre 2020, la nave rimanente (M/T High Venture) è stata riclassificata da "attività disponibili per la vendita" nuovamente in "attività non correnti" e la sua svalutazione è stata conseguentemente stornata, con un impatto positivo di US\$ 2,8 milioni nel quarto trimestre dell'esercizio. L'importo per i primi 9 mesi del 2019 includeva US\$ (15,5) milioni di svalutazione registrata su quattro navi di proprietà di d'Amico Tankers e su due navi di proprietà di Glenda International Shipping.

L'**EBIT** è stato **positivo per US\$ 55,5 milioni nel 2020** rispetto a US\$ 15,1 milioni nel 2019, pari a un incremento del 270% su base annua.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 1,2 milioni nel 2020 (US\$ 0,8 milioni nel 2019). L'importo del 2020 comprende principalmente US\$ 0,5 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,6 milioni di utili realizzati su strumenti derivati usati per fini di copertura, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari pari a US\$ 0,1 milioni. L'importo per il 2019 includeva interessi bancari attivi su fondi detenuti presso istituti finanziari in depositi e conti correnti ed interessi sul finanziamento concesso alla *joint*

⁸ 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 compensati da un importo quasi equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

venture DM Shipping pari a US\$ 0,4 milioni, oltre a US\$ 0,4 milioni di utili su cambi per operazioni commerciali.

Gli oneri finanziari netti sono stati pari a US\$ (39,9) milioni nel 2020 rispetto a US\$ (45,0) milioni del 2019. L'importo del 2020 include US\$ (36,7) 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 e US\$ (0,5) milioni di perdite su cambi commerciali.

Lo **storno di svalutazioni di attività finanziarie** era pari a "zero" nel 2020 (positivo per US\$ 0,9 milioni nel 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 alienazione di partecipazioni finanziarie** pari a US\$ (0,07) milioni nel 2020 si riferiscono allo storno della partecipazione in DM Shipping d.a.c., che si trova attualmente nelle fasi finali di un processo di cancellazione volontaria (\$0 nel 2019).

Nel 2020, DIS ha registrato un utile netto di US\$ 16,5 milioni rispetto a una perdita di US\$ (27,5) milioni nel 2019. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2020 (US\$ (2,9) milioni⁹) e dallo stesso periodo del 2019 (US\$ (2,3) milioni¹⁰), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,2) milioni nel 2020 e US\$ (15,5) milioni nel 2019) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (US\$ (0,8) milioni nel 2020: US\$ (2,0) milioni nel 2019), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 22,5 milioni nel 2020 rispetto a US\$ (7,7) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Di conseguenza, **se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il 2020 avrebbe superato di US\$ 30,2 milioni il valore per lo scorso esercizio.**

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Nel 2020 i **flussi di cassa netti di DIS sono stati positivi per US\$ 27,8 milioni** rispetto a US\$ 2,4 milioni nel 2019.

I flussi di cassa da attività operative sono stati positivi e pari a US\$ 84,1 milioni nel 2020, rispetto a US\$ 59,3 milioni nel 2019. Tale miglioramento è attribuibile al considerevole rafforzamento dei mercati dei noli nel primo semestre del 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2020 ammontava a **US\$ 561,5 milioni** rispetto a US\$ 682,8 milioni al 31 dicembre 2019. I saldi includono anche una passività derivante dall'applicazione dell'IFRS 16, pari a US\$ 96,4 milioni alla fine di dicembre 2020 rispetto a US\$ 122,8 milioni alla fine del 2019. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 65,9% al 31 dicembre 2020 rispetto al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

⁹ US\$ (1,3) milioni di perdita su vendite, US\$ (1,6) milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

¹⁰ US\$ (2,0) milioni di perdita su vendite, US\$ (1,3) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,2 milioni di fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping, US\$ 0,9 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.



EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel 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 riacquistato, durante il periodo tra il 20 gennaio e il 24 gennaio 2020, 882.000 azioni proprie (corrispondenti allo 0,07107% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,1495 euro, per un corrispettivo complessivo di 131.869,20 euro.

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

il 1 dicembre 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 23 novembre e il 30 novembre 2020, 1.377.189 azioni proprie (corrispondenti allo 0,111% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,0964 euro, per un corrispettivo complessivo di 132.711,58 euro.

il 9 dicembre 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 1 dicembre e l'8 dicembre 2020, 1.003.282 azioni proprie (corrispondenti allo 0,081% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0951 euro e per un corrispettivo complessivo di 95.457,53 euro.

il 17 dicembre 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 9 dicembre e il 16 dicembre 2020, 1.373.418 azioni proprie (corrispondenti allo 0,111% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0941 euro e per un corrispettivo complessivo di 129.209,69 euro.

il 24 dicembre 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 17 dicembre e il 23 dicembre 2020, 1.443.616 azioni proprie (corrispondenti allo 0,116% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0906 euro e per un corrispettivo complessivo di 130.757,23 euro.

il 5 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 29 dicembre e il 30 dicembre 2020, 138.364 azioni proprie (corrispondenti allo 0,011% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0908 euro e per un corrispettivo complessivo di 12.559,61 euro. Alla data del 30 dicembre 2020, d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 15.447.896 azioni proprie, corrispondenti allo 1,25% 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).



- **Risultati del Quarto Periodo Addizionale di Esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 28 dicembre 2020, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che il quarto periodo addizionale di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022" (i "Warrant"), codice ISIN LU1588548724, si era concluso il giorno precedente (il "Quarto Periodo Addizionale di Esercizio"). Nel corso del Quarto Periodo Addizionale di Esercizio sono stati esercitati n. 7.666 Warrant e sono state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni Warrant esercitato) n. 7.666 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,368 ciascuna, ammesse alla quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche (incluso il diritto a dividendi) delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"). A seguito di tali sottoscrizioni il capitale sociale di DIS risulta pertanto pari a US\$ 62.052.650,30 rappresentato da n. 1.241.053.006 azioni ordinarie prive del valore nominale.
- **Impatto del COVID-19:** Lo scoppio del virus ha avuto un enorme impatto sul consumo di raffinati. Secondo l'AIE, la domanda petrolifera globale ha subito una contrazione di 16,4 milioni di barili su base annua nel secondo trimestre 2020 a causa delle misure di *lockdown* imposte per contrastare la pandemia di Covid-19. A partire da luglio la domanda ha registrato un forte rimbalzo in gran parte dell'Europa, del Nord America e dell'Asia. Secondo le previsioni, la domanda petrolifera dovrebbe aver subito un calo nei consumi medi giornalieri di 8,4 milioni di barili nel 2020 per poi risalire di 5,5 milioni di barili nel 2021. Tuttavia, l'impennata dei casi di Covid-19 negli Stati Uniti e in Europa dall'autunno dello scorso anno, seguita dalle misure di contenimento adottate – alcune delle quali ancora in atto, tra cui *lockdown* parziali – presenta un significativo rischio al ribasso per tali 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 riunione di marzo, ha portato inizialmente ad un'impennata dell'offerta petrolifera proprio mentre la domanda stava crollando. Il conseguente calo dei prezzi petroliferi, che hanno raggiunto il minimo intorno a US\$20 al barile, ha causato un netto *contango* nella curva dei prezzi petroliferi a termine, risultando in un'impennata delle scorte sia a terra che a mare. La conseguente congestione dei porti e l'aumento dello stoccaggio galleggiante sia di greggio che di raffinati hanno ridotto enormemente l'offerta effettiva di navi, proprio mentre il mercato veniva inondato di petrolio, causando un'impennata delle tariffe di nolo, che hanno raggiunto livelli senza precedenti a fine aprile 2020. Tuttavia, la decisione dell'OPEC+ di ridurre l'offerta di greggio di circa 10 milioni di barili al giorno, a cui si aggiungono i tagli volontari di altri paesi, ha comportato una riduzione dell'offerta di petrolio di quasi 14 milioni di barili al giorno da aprile a giugno, ribilanciando rapidamente il mercato e causando un appiattimento della curva dei prezzi petroliferi a termine e un aumento dei prezzi petroliferi a pronti, a circa 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 utilizzate per lo stoccaggio galleggiante. Questi fattori hanno portato ad un consistente calo delle tariffe di nolo dall'inizio di giugno. Il taglio dell'offerta dell'OPEC+, allentato a partire da agosto, ha indotto una ripresa della domanda in Europa occidentale e in alcuni grandi mercati emergenti come la Cina e l'India durante l'estate. L'aumento dei contagi inautunno, tuttavia, ha fatto temporaneamente deragliare la ripresa dei consumi petroliferi in corso; vi è pertanto una forte incertezza rispetto ai tempi richiesti per assorbire l'eccesso di scorte e ribilanciare il mercato, condizioni necessarie per un mercato più sano con tariffe di nolo redditizie e sostenibili.

Le controllate di d'Amico International Shipping S.A. stanno inoltre affrontando sfide operative dovute al COVID-19, come le restrizioni al carico/scarico e le misure di quarantena 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 attualmente il numero di contagi sia significativamente più basso in parte dell'Asia, stiamo ancora affrontando problemi legati ai viaggi aerei dei tecnici dell'assistenza che devono raggiungere le nostre navi e all'organizzazione di ispezioni "vetting" 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. Inoltre, nel 2021 il Gruppo d'Amico ha firmato la "Neptune Declaration", che delinea le principali azioni da intraprendere per risolvere questa crisi.

Per affrontare al meglio le difficoltà a breve termine causate dal Covid-19, nel 2020 DIS ha rafforzato significativamente la sua posizione finanziaria e di liquidità, anche attraverso la vendita di navi. A tal riguardo, una delle principali iniziative di DIS è stata la vendita di 5 tra le sue navi di età più alta nel 2020. Anche grazie a queste cessioni, DIS ha potuto contare su un saldo di disponibilità liquide e mezzi equivalenti consolidato pari a US\$ 62,1 milioni al 31 dicembre 2020, ampiamente superiore alla liquidità minima richiesta nell'ambito dei suoi vincoli finanziari bancari (*covenant*) pari a US\$ 25,0 milioni. DIS ha inoltre cercato di aumentare la quota della sua flotta coperta da contratti a termine a tariffa fissa, che rappresenta oggi circa il 36,7% dei suoi giorni-nave disponibili nel 2021. DIS stima che la sensibilità del suo risultato netto e della liquidità generata per ogni variazione di US\$ 1.000 dei ricavi base *time charter* giornalieri per le sue navi *spot* sia ad oggi di solo US\$ 8,6 milioni nel 2021.

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 prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per due delle sue navi MR per un periodo rispettivamente di 12 mesi a partire da luglio 2020 e di 6-7 mesi a partire da agosto 2020.

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

A settembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato 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.

A ottobre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 2-4 mesi a decorrere da novembre 2020.



Nel mese di novembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante 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.

A dicembre 2020, i) d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a decorrere da gennaio 2021; ii) d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione per due delle sue navi LR1 rispettivamente per un periodo di 6-21 mesi e 9-21 mesi, entrambi a decorrere da gennaio 2021;

- **Flotta in “noleggio passivo” ed in “gestione commerciale”:**

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

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

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

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

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 per un altro anno. La nave è stata consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. nel dicembre 2020.

- **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 della 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 e la M/T High Performance sono state consegnate agli acquirenti rispettivamente nel terzo e nel quarto 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. La nave è stata consegnata all'acquirente nel quarto trimestre 2020.

- **Finanziamenti tramite prestiti bancari:** a novembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un nuovo finanziamento garantito da US\$ 28,9 milioni con Crédit Agricole CIB per rifinanziare le navi M/T High Valor, M/T High Venture, M/T High Wind e M/T High Priority, precedentemente finanziate con Crédit Agricole CIB e un *pool* di 8 banche consorziate.



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 tramite prestiti bancari:** a settembre 2020, Glenda International Shipping d.a.c., la *joint venture* con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers detiene una partecipazione del 50%, ha sottoscritto un nuovo finanziamento da US\$ 45 milioni con Standard Chartered Bank per rifinanziare le quattro navi MR attualmente di proprietà della *joint venture* e precedentemente finanziate con Credit Suisse e Cross Ocean AGG Company. Nello stesso mese il nuovo finanziamento è stato utilizzato integralmente e il finanziamento precedente è stato rimborsato.

GLENDIA INTERNATIONAL MANAGEMENT LTD:

Ad agosto 2020 è stata completata la cancellazione di Glenda International Management Ltd, una società interamente controllata di d'Amico Tankers d.a.c.

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Programma di riacquisto eseguito: il 14 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 5 gennaio e il 13 gennaio 2021, 1.543.118 azioni proprie (corrispondenti allo 0,124% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0949 euro e per un corrispettivo complessivo di 146.469,26 euro.

il 25 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 14 gennaio e il 22 gennaio 2021, 1.305.897 azioni proprie (corrispondenti allo 0,105% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio di 0,0936 euro e per un corrispettivo complessivo di 122.217,85 euro. Alla data del 22 gennaio 2021, d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 18.326.911 azioni proprie, corrispondenti allo 1,48% 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).

D'AMICO TANKERS D.A.C.:



- **Acquisto di navi:** a febbraio 2021, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T High Priority, una nave cisterna MR da 46.847 Tpl (Dwt) costruita nel 2005 da Nakai Zosen (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 9,7 milioni. La Nave era stata venduta e ripresa in *leasing* da d'Amico Tankers nel 2017, per un periodo di 5 anni, con opzioni di acquisto a decorrere dal 2° anniversario e un obbligo di acquisto alla fine del 5° anno.
- **Flotta impiegata a noleggio:** a gennaio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su due delle sue navi LR1 per un periodo di 9-18 mesi a decorrere da gennaio 2021.

Nel mese di febbraio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha fissato una delle sue navi di tipo *Handy-size* con un'importante compagnia petrolifera per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire dal mese di marzo 2021.

- **Flotta in "noleggio passivo":** si sono conclusi i contratti di noleggio sulla M/T SW Southport I e sulla M/T SW Tropez I, due navi MR costruite nel 2004 e riconsegnate ai proprietari rispettivamente nei mesi di gennaio e febbraio 2021.

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

	Al 31 dicembre 2020				Al 11 marzo 2021			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	8,0	6,0	19,0	5,0	9,0	6,0	20,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	8,0	0,0	9,0	1,0	7,0	0,0	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0
Nolo a breve termine	0,0	3,0	0,0	3,0	0,0	1,0	0,0	1,0
Totale	6,0	28,0	6,0	40,0	6,0	26,0	6,0	38,0

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nell'*outlook* di gennaio 2021, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha dichiarato che, sebbene le recenti approvazioni dei vaccini abbiano alimentato le speranze di un'inversione di tendenza nella pandemia alla fine di quest'anno, le nuove ondate e varianti del virus fanno sorgere timori per le sue prospettive. A fronte dell'eccezionale incertezza, il FMI ha previsto che l'economia globale crescerà del 5,5% nel 2021 e del 4,2% nel 2022. Le previsioni per il 2021 sono state riviste al rialzo dello 0,3% rispetto alle precedenti, rispecchiando le aspettative di un rafforzamento dell'attività nel prosieguo dell'anno, sostenuto dalla diffusione dei vaccini e dalle ulteriori politiche di sostegno in alcune grandi economie.



L'AIE prevede una ripresa della domanda petrolifera globale di 5,5 milioni di barili al giorno (+6,0%) a 96,6 milioni di barili al giorno nel 2021, dopo un crollo senza precedenti di 8,8 milioni di barili al giorno (-8,8%) nel 2020. Per il momento, la recrudescenza dei casi di Covid-19 sta rallentando la ripresa, ma si prevede che un ampio sforzo in termini di vaccinazioni e un'accelerazione dell'attività economica sosterranno una crescita più solida nella seconda metà dell'anno. Si stima che i volumi di produzione delle raffinerie registrino un incremento di 4,5 milioni di barili al giorno nel 2021, dopo un calo di 7,2 milioni di barili al giorno nel 2020.

ALTRE DELIBERE

RELAZIONE SULLA CORPORATE GOVERNANCE E SUGLI ASSETTI PROPRIETARI 2020 E CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA ANNUALE DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione ha preso in esame ed approvato anche la relazione sulla Corporate Governance e sugli Assetti proprietari della Società riferita all'esercizio 2020 ed ha stabilito di convocare l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti in data 20 Aprile 2021 (l'"Assemblea"). L'Assemblea sarà chiamata a deliberare, *inter alia* su: i) l'approvazione del bilancio d'esercizio della Società e del bilancio consolidato al 31 Dicembre 2020; ii) la nomina dei membri del Consiglio di Amministrazione; e iii) il rinnovo dell'autorizzazione al riacquisto di azioni proprie. L'avviso di convocazione e tutta la documentazione relativa all'Assemblea verrà resa disponibile al pubblico prossimamente, nel rispetto delle tempistiche e delle modalità previste dalla legge applicabile alla Società.

RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE DEL 2020 E POLITICA GENERALE DELLE REMUNERAZIONI 2021

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre deliberato, previo parere favorevole ricevuto dal Comitato Nomine e Remunerazioni, l'approvazione della politica per la remunerazione relativa all'esercizio 2021 e della relazione del Consiglio di Amministrazione sulla remunerazione per l'esercizio 2020 (la "Relazione sulle Remunerazioni 2021").

La Relazione sulle Remunerazioni 2021 verrà inoltre sottoposta al voto non-vincolante dell'Assemblea, conformemente a quanto disposto dagli artt. 7bis e 7ter della legge del Gran Ducato del Lussemburgo del 1 agosto 2019.

RINNOVO DELL'AUTORIZZAZIONE AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE AL RIACQUISTO DI AZIONI PROPRIE DELLA SOCIETÀ

Il Consiglio di Amministrazione in vista della prossima scadenza del programma di acquisto di azioni proprie approvato dall'assemblea generale annuale degli azionisti tenutasi il 20 aprile 2016, ha approvato oggi una proposta sul rinnovo dell'autorizzazione al riacquisto e alla vendita di azioni proprie della Società che sarà sottoposta per la relativa autorizzazione all'assemblea generale annuale degli azionisti della Società che si terrà il 20 aprile 2021 ai sensi dell'articolo 430-15 e ss. della legge lussemburghese del 10 agosto 1915 relativa alle società commerciali, come di volta in volta modificata (la "Legge Lussemburghese"), dell'articolo 8 dello Statuto della Società, delle disposizioni pertinenti del UE Reg. n. 596/2014 e suoi atti delegati e di esecuzione (il "Regolamento sugli Abusi di Mercato" o "MAR") insieme alle leggi, ai regolamenti e alle *best practice* di mercato italiane e lussemburghesi applicabili che sono accettate sul mercato regolamentato italiano e attualmente autorizzate o che in futuro saranno



autorizzate dalle leggi e regolamenti applicabili. La proposta del Consiglio riguarda il riacquisto, in una o più tranche, e la vendita di azioni proprie sulla base, senza limitazioni, delle seguenti finalità e considerazioni:

- **Finalità del riacquisto**

i) costituire - in conformità alle prassi di mercato ammesse o che in futuro saranno ammesse nel mercato regolamentato italiano - un "magazzino titoli" eventualmente disponibile come mezzo di pagamento, permuta, trasferimento, conferimento, cessione o altra azione di cessione nell'ambito di operazioni legate all'operatività della Società e delle controllate e di eventuali progetti costituenti un'effettiva opportunità di investimento in linea con la politica strategica della Società quali accordi con partner strategici, acquisizione di partecipazioni o pacchetti di azioni o altre operazioni di finanza straordinaria che implicano l'allocazione o l'assegnazione di Azioni Proprie (quali fusione, scissione, emissione di obbligazioni convertibili o warrant, ecc.) e più ampiamente per qualsiasi scopo consentito dalle leggi e dai regolamenti vigenti, incluso ma non limitato al fine di porre la Società in condizione di offrire azioni proprie, comprese quelle già detenute dalla Società, per la distribuzione ai direttori, funzionari o dipendenti della Società, delle sue controllate e delle società controllanti, indipendentemente dall'attuazione di un piano di stock option approvato e / o modificato di volta in volta dalla Società;

ii) mettere la Società nelle condizioni di poter intervenire sul mercato al fine di sostenere le politiche di liquidità del titolo o di investimento in conformità alle prassi di mercato accettate nel mercato regolamentato italiano fornendo supporto al prezzo delle azioni della Società durante un periodo di tempo limitato se subiscono pressioni di vendita, alleviando così la pressione di vendita generata dagli investitori a breve termine e mantenendo un mercato ordinato;

iii) per contribuire a stabilizzare il prezzo di mercato delle azioni della Società, se ritenuto opportuno e / o necessario, ai sensi dell'articolo 5 e seguenti del MAR e / o di qualsiasi altra legge e disposizione applicabile.

- **Numero massimo di azioni da riacquistare**

La proposta agli azionisti riguarda il rinnovo dell'autorizzazione al Consiglio di Amministrazione al riacquisto, in una o più tranche, fino ad un numero massimo di n. 186.157.950 azioni ordinarie della Società, comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società in conformità con l'articolo 430-15 della Legge lussemburghese.

Alla data del Consiglio di Amministrazione la Società detiene n. 18.326.911 azioni proprie (corrispondenti all'1,48% del capitale sociale in circolazione della Società) senza diritto di voto e di dividendo.

- **Periodo autorizzato**

L'autorizzazione al riacquisto di azioni proprie, in una o più tranche, è richiesta per un periodo massimo di cinque (5) anni dalla data dell'assemblea degli azionisti in questione che delibera sul rinnovo dell'autorizzazione. La vendita da parte del Consiglio di Amministrazione delle azioni proprie già riacquistate e/o di quelle che saranno riacquistate previa autorizzazione degli Azionisti non sarà soggetta ad alcun limite temporale.

- **Massima e minima considerazione**

Il Consiglio di Amministrazione propone agli azionisti di fissare il corrispettivo minimo e massimo per il riacquisto delle azioni proprie, in conformità alle leggi e ai regolamenti applicabili, come segue:

(i) a un prezzo minimo non superiore al 10% rispetto al prezzo ufficiale delle azioni riportato nella seduta di negoziazione il giorno prima dell'effettuazione di ogni singola operazione;



(ii) ad un prezzo massimo non superiore al 10% rispetto al prezzo ufficiale delle azioni riportato nella seduta di Borsa del giorno precedente l'effettuazione di ogni singola operazione;

- **Massima spesa potenziale per gli acquisti**

Secondo la legge lussemburghese, l'importo delle riserve disponibili e degli utili distribuibili sarà sufficiente per il riacquisto programmato delle azioni proprie interamente liberate, in modo che le acquisizioni non abbiano l'effetto di ridurre il patrimonio netto al di sotto dell'importo di cui al paragrafo 1 & 2 dell'articolo 461-2 della Legge lussemburghese (ossia la somma del capitale sottoscritto e delle riserve che non possono essere distribuite secondo la legge o lo Statuto).

- **Procedure e modalità**

Il Consiglio di Amministrazione propone agli azionisti che le operazioni di riacquisto e vendita di azioni proprie siano eseguite, in una o più tranche, sul mercato regolamentato gestito e organizzato da Borsa Italiana S.p.A. nel rispetto delle leggi e dei regolamenti applicabili in materia.

Le modalità e le procedure (i "Parametri") da osservare per ogni riacquisto o vendita di Azioni Proprie da parte della Società saranno approvate dal Consiglio di Amministrazione autorizzato, con facoltà di delega, a far compiere e pubblicizzare le operazioni. In ogni caso, ogni riacquisto sarà eseguito e pubblicizzato in conformità alle leggi e ai regolamenti lussemburghesi e italiani applicabili, nonché secondo le disposizioni pertinenti in materia di esenzioni dagli abusi di mercato per i programmi di riacquisto e stabilizzazione degli strumenti finanziari.

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 14.00 CET (08.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. È possibile collegarsi componendo i seguenti numeri telefonici: dall'Italia + 39 02 8058811, dal Regno Unito + 44 808 23 89 561, dagli USA + 1 866 63 203 28. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>

La relazione annuale, al 31 dicembre 2020 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 3 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, e successive modifiche, che recepisce la Direttiva 2004/109/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza, in relazione alle informazioni sugli emittenti le cui azioni sono ammesse alle negoziazioni su un mercato regolamentato. Il documento integrale è depositato nei termini prescritti dalle leggi e dai regolamenti applicabili alla Società presso Borsa Italiana S.p.A., la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), tramite il sistema eMarket SDIR and STORAGE, la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di meccanismo ufficiale prescelto dalla Società per lo stoccaggio delle informazioni regolamentate (OAM) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF). Lo stesso è altresì reso disponibile, presso la sede legale della Società ed il suo sito internet (<http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>).



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

d'Amico International Shipping S.A. è una controllata di d'Amico Società di Navigazione S.p.A, leader mondiale nel trasporto marittimo. Essa opera nel settore delle navi cisterna, imbarcazioni per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici ed oli vegetali. d'Amico International Shipping S.A. controlla, in proprietà diretta o in noleggio, tramite la sua controllata operativa d'Amico Tankers Ltd, una flotta moderna e tecnologicamente avanzata, composta da imbarcazioni a doppio scafo con capacità di trasporto comprese fra le 35.000 e le 51.000 dwt. La Società vanta una lunga e storica tradizione imprenditoriale familiare, ed è presente in tutto il mondo con uffici nei più importanti centri mercantili marittimi (Londra, Dublino, Monaco e Singapore). La Società è quotata alla Borsa di Milano (ticker symbol 'DIS').

Investor Relations

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

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

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

E - Mail: damicotankers@capitallink.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

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

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com

**ALLEGATI****CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

<i>US\$ migliaia</i>	2020	2019
Ricavi	316.314	353.534
Costi diretti di viaggio	(58.538)	(95.202)
Ricavi base <i>time charter</i>*	257.776	258.332
Costi per noleggi passivi	(13.961)	(31.750)
Altri costi operativi diretti	(102.387)	(108.325)
Costi generali ed amministrativi	(12.857)	(11.989)
Utile dalla vendita di navi	(1.303)	(2.042)
Risultato operativo lordo / EBITDA *	127.268	104.226
Ammortamenti e svalutazioni	(71.745)	(89.201)
Risultato operativo / EBIT *	55.523	15.025
Proventi finanziari	1.235	823
(Oneri) finanziari	(39.865)	(44.968)
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	-	1.243
Storno di perdite di valore e svalutazioni (" <i>impairment</i> ") di attività finanziarie	-	934
Perdita su alienazione di partecipazioni finanziarie	(70)	-
Utile / (perdita) ante imposte	16.823	(26.943)
Imposte e tasse	(267)	(584)
Utile / (perdita) netto	16.556	(27.527)
Utile / (perdita) base per azione in US\$(1)	0,013	(0,026)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 28

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	2020	2019
Utile / (perdita) del periodo	16.556	(27.527)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedge</i>)	(2.458)	(3.583)
Variazioni nella riserva di conversione	141	17
Utile/(Perdita) netto complessivo	14.239	(31.093)
Utile/(Perdita) base complessivo per azione in US\$(1)	0,012	(0,031)

(1) L'utile base per azione per il 2020 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 1.230.923.922, mentre nel 2019 è stato calcolato su un numero medio di 1.062.413.650 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione né nel 2020 né nel 2019.


SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	Al 31 dicembre 2020	Al 31 dicembre 2019
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	901.765	958.312
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.312	4.382
Altre attività finanziarie non correnti	12.110	17.348
Totale attività non correnti	918.187	980.042
Rimanenze	8.885	10.080
Crediti a breve ed altre attività correnti	38.722	41.433
Altre attività finanziarie correnti	4.725	7.265
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	62.071	33.598
Attività correnti	114.403	92.376
Attività disponibili per la vendita	-	59.631
Totale attività correnti	114.403	152.007
TOTALE ATTIVITÀ	1.032.590	1.132.049
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.052
Perdite portate a nuovo	(43.307)	(59.801)
Sovraprezzo azioni	368.853	368.846
Altre riserve	(21.865)	(18.632)
Patrimonio netto totale	365.734	352.465
Banche ed altri finanziatori	263.089	270.169
Passività non correnti da <i>leasing</i>	269.941	313.418
Altre passività finanziarie non correnti	6.352	7.282
Totale passività non correnti	539.382	590.869
Banche ed altri finanziatori	46.523	72.692
Passività correnti da <i>leasing</i>	43.411	37.736
Prestito a breve termine degli azionisti	-	5.000
Debiti a breve ed altre passività correnti	26.261	38.222
Altre passività finanziarie correnti	11.133	12.473
Debiti per imposte correnti	40	342
Passività correnti	127.474	166.465
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	-	22.250
Totale passività correnti	127.474	188.715
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.032.590	1.132.049


RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO

<i>US\$ migliaia</i>	2020	2019
Utile (perdita) del periodo	16.556	(27.527)
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	69.522	73.666
Svalutazione	2.223	15.535
Imposte correnti e differite	267	584
Costo netto dei <i>leasing</i> finanziari	19.870	21.408
Altri oneri finanziari	18.873	22.737
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	1.303	2.173
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	-	(1.243)
Perdite di valore e svalutazioni (" <i>impairment</i> ") (storno) di attività finanziarie verso parte correlata	-	(934)
Perdita su alienazione di una partecipazione finanziaria	70	-
Altre variazioni del patrimonio netto che non influenzano le disponibilità liquide	20	(607)
Altre rettifiche per riconciliare utili o perdite	(25)	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	128.679	105.792
Variazioni delle rimanenze	1.194	3.413
Variazioni dei crediti a breve	6.680	9.161
Variazioni dei debiti a breve	(16.584)	(18.653)
Imposte pagate	(622)	(342)
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i> relativa all'IFRS 16	(19.866)	(21.408)
Interessi netti (pagati)	(15.353)	(18.689)
Flussi di cassa netti da attività operative	84.128	59.274
Acquisto di immobilizzazioni	(12.019)	(65.231)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	55.331	9.405
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	510	15.401
Flussi di cassa netti da attività di investimento	43.822	(40.425)
Aumento di capitale	8	49.788
Altre variazioni del patrimonio netto	(858)	(822)
Variazione del finanziamento dell'azionista	(5.000)	(26.880)
Variazione netta di altri crediti finanziari	2.263	(2.000)
Variazione netta di altri debiti finanziari	(2.699)	4.908
Rimborso finanziamenti bancari	(104.850)	(91.926)
Utilizzi di linee di credito	47.742	25.250
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	-	62.952
Rimborso della quota capitale di <i>leasing</i> finanziari	(36.779)	(37.722)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(100.173)	(16.452)
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	27.777	2.397
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	17.517	15.120
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	45.294	17.517
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	62.071	33.598
Scoperti di conto corrente	(16.777)	(16.081)



Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci d'esercizio e consolidato 2020, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione intermedia del management sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Carlos Balestra di Mottola
Chief Financial Officer



INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

Ricavi base time charter

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

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

ROCE (Return on capital employed)

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

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

Comprende i finanziamenti bancari ed altre passività finanziarie, al netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e delle attività finanziarie liquide o degli investimenti a breve termine disponibili per far fronte a tali voci di debito. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia rilevante per gli investitori in quanto indicatore della situazione debitoria complessiva di una società, qualificando il livello assoluto di



finanziamento esterno dell'impresa. La relativa tabella nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione riconcilia il debito netto con le voci di stato patrimoniale pertinenti.

Impatto dell'IFRS 16

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

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

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

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

Percentuale di copertura

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

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

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

Off-hire

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

Ricavi base *time charter* giornalieri

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



indicatore che consente di confrontare la *performance* del Gruppo con le controparti di settore ed i valori di riferimento del mercato (si vedano i Dati di sintesi).

Numero medio di navi

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

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

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

Noleggio

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

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

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

Proprietario conduttore

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

Contratti a tariffa fissa

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

Noleggio spot o noleggio a viaggio

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

Time charter

È un tipo di contratto mediante il quale al proprietario o al proprietario conduttore della nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo specificato (solitamente un contratto a tariffa fissa). Con questo tipo di contratto il noleggiatore è responsabile del pagamento delle spese di viaggio e dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo



che gestisce la sua nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

Fine Comunicato n.0912-8

Numero di Pagine: 50