



SPAFID  
CONNECT

Informazione Regolamentata n. 0912-40-2021	Data/Ora Ricezione 29 Luglio 2021 12:24:01	MTA - Star
--	--	------------

Societa' : D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING  
Identificativo : 150436  
Informazione  
Regolamentata  
Nome utilizzatore : DAMICOTANKERSN02 - Franchin  
Tipologia : 1.2  
Data/Ora Ricezione : 29 Luglio 2021 12:24:01  
Data/Ora Inizio : 29 Luglio 2021 12:25:08  
Diffusione presunta  
Oggetto : DIS\_Risultati Q2 & H1 2021 Comunicato  
stampo

*Testo del comunicato*

Vedi allegato.



## **PRESS RELEASE**

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo semestre e del secondo trimestre 2021:**  
**'NEL Q2'21, DIS MIGLIORA I RISULTATI RISPETTO AL TRIMESTRE PRECEDENTE E MANTIENE UNA SOLIDA STRUTTURA FINANZIARIA, MALGRADO UN DIFFICILE CONTESTO DI MERCATO. IN H1'21: RISULTATO NETTO DI US\$ (15,2)M E EBITDA DI US\$ 33,0M (37,1% DI MARGINE); CASH FLOW OPERATIVO POSITIVO DI US\$ 18,5M; POSIZIONE DI LIQUIDITA' PARI A US\$ 48,7M E RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI AL 64,9% ALLA FINE DEL PERIODO.'**

---

### ***RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE 2021***

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 88,9 milioni (US\$ 150,1 milioni nel H1'20)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 33,1 milioni (37,1% sul TCE) (US\$ 79,5 milioni nel H1'20)
- Risultato netto di US\$ (15,2) milioni (US\$ 17,1 milioni nel H1'20)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 18,5 milioni (US\$ 59,1 milioni nel H1'20)
- Debito netto di US\$ 545,9 milioni (US\$ 453,2 milioni escluso IFRS16) al 30 giugno 2021 (US\$ 561,5 milioni e US\$ 465,2 milioni escluso IFRS 16, al 31 dicembre 2020)

---

### ***RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE 2021***

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 46,1 milioni (US\$ 78,7 milioni nel Q2'20)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 18,9 milioni (US\$ 46,5 milioni nel Q2'20)
- Risultato netto di US\$ (5,4) milioni (US\$ 15,6 milioni nel Q2'20)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 11,9 milioni (US\$ 33,4 milioni nel Q2'20)

Lussemburgo – 29 luglio, 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 il resoconto intermedio consolidato relativo al primo semestre e al secondo trimestre 2021.

## **MANAGEMENT COMMENTARY**

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

*'Nei primi sei mesi del 2021 il mercato delle product tanker è stato estremamente sfidante e questo spiega la Perdita netta di US\$ (15,2) milioni generata da DIS nel periodo ed il confronto con i risultati della prima metà dello scorso anno (profitto di US\$ 17,1 milioni). Nel secondo trimestre dell'anno, siamo stati però in grado di migliorare significativamente i nostri risultati rispetto al trimestre precedente, grazie principalmente ad una solida strategia commerciale, basata sia su un buon livello di copertura base time-charter sia su un buon posizionamento geografico della nostra flotta gestita sullo spot. DIS ha infatti generato un Risultato netto di US\$ (5,4) milioni nel Q2 2021, rispetto ad una perdita di US\$ (9,8) milioni nel primo trimestre dell'anno.*

*Per quanto concerne la nostra performance base Time Charter, DIS ha ottenuto una media spot giornaliera di US\$ 11.355 nel primo semestre del 2021 (US\$ 21.238 nel primo semestre del 2020) e di US\$ 12.720 nel*



Q2 2021, pari ad un incremento del 28,2% (o US\$ 2.796/giorno) rispetto a quanto raggiunto nel trimestre precedente. Come sempre, abbiamo mantenuto un elevato livello di copertura nel periodo, estendendola quando possibile. Nel primo semestre dell'anno, DIS ha avuto infatti il 48,1% dei giorni nave coperti ad una media giornaliera di US\$ 15.546. Grazie a questo, siamo stati in grado di ottenere una media totale TCE (spot e time-charter) pari a US\$ 13.371 nei primi sei mesi del 2021, sovraperformando in modo significativo gli attuali livelli di mercato.

Malgrado alcune incertezze legate al diffondersi della variante Delta del Covid-19, le prospettive per il nostro settore sembrano essere piuttosto positive per la seconda parte del 2021 ed ancora di più per il prossimo anno. Infatti, le attese per una forte ripresa dell'economia mondiale, l'aumento dei tassi di vaccinazione, l'incremento dei livelli di mobilità ed il rallentamento di alcune delle misure di distanziamento sociale, dovrebbero favorire la domanda di petrolio, che è ora prevista in crescita di 5,9 mb/giorno nell'anno corrente, per attestarsi come media sull'anno a 96,4 mb/giorno.

A fronte di questo incremento della domanda di petrolio, l'OPEC+ ha concordato un aumento della produzione di greggio pari a 2,1 mb/giorno per tre mesi da maggio a luglio. Inoltre, lo scorso 18 luglio l'OPEC+ ha raggiunto un ulteriore accordo per incrementare la produzione di 400,000 b/giorno, mensilmente a partire da agosto, fino a che i restanti 5,8 mb/giorno di tagli stabiliti lo scorso anno siano riassorbiti.

Manteniamo un outlook molto positivo per il lungo termine, grazie a forti fondamentali sia dal lato della domanda che dell'offerta. La pandemia ha portato ad una contrazione senza precedenti dei margini di raffinazione, spingendo di fatto molte delle raffinerie più vecchie e meno competitive fuori dal mercato. Ci si aspetta infatti che molte delle raffinerie più obsolete presenti in Europa, Stati Uniti, Australia e Nuova Zelanda verranno sostituite da unità moderne presenti principalmente in Asia e in Medio Oriente. A tal riguardo, sono già state annunciate chiusure/conversioni di raffinerie per una capacità pari a circa 1,9 mb/giorno, di cui all'incirca il 60% dovrebbe avvenire nel 2021. Come abbiamo più volte affermato, ci aspettiamo che questo fenomeno avrà un effetto estremamente positivo sulla domanda di tonnellaggio-miglia per le product tanker.

Dal lato dell'offerta, l'attività di costruzione di nuove imbarcazioni nel nostro settore è prevista rimanere su livelli molto contenuti, a causa di una mancanza di capitali, di enormi incertezze legate agli sviluppi tecnologici necessari per il rispetto degli ambiziosi target di riduzione delle emissioni previste dall'IMO e dall'Unione Europea, ad un costo crescente delle nuove costruzioni e ad una disponibilità molto limitata da parte dei cantieri navali per consegne nei prossimi due anni. Anche le demolizioni stanno accelerando, portando quindi ad un'ulteriore riduzione della crescita della flotta mondiale. Secondo Clarksons, nel 2020 sono state demolite 10 navi (MR e LR1) vs. 26 navi nei primi sei mesi del 2021, delle quali 17 nel solo secondo trimestre. I nuovi standard tecnici e operativi richiesti dall'IMO (Energy Efficiency Existing Ship Index-EEXI and Annual operational carbon intensity indicator-CII) e dall'Unione Europea (Emissions Trading Scheme-ETS and Fuel EU Maritime), porteranno ad un'ulteriore accelerazione dell'attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e costringeranno parte della flotta mondiale a rallentare la velocità di navigazione (slow-steam) al fine di ridurre le proprie emissioni.

Oggi DIS può affrontare le sfide di mercato di breve termine e le innumerevoli novità normative, con una flotta estremamente giovane e quasi interamente Eco, una gestione tecnica di elevatissima qualità, una solida struttura finanziaria ed una comprovata strategia commerciale, con un buon livello di copertura sul breve termine. Sono fiducioso che la nostra attuale posizione di forza, e la nostra strategia di lungo termine si dimostreranno vincenti e ci consentiranno in futuro di generare valore sostanziale per i nostri Azionisti'



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

*'A causa del difficile contesto di mercato, DIS ha generato una Perdita netta di US\$ (15,2) milioni nel primo semestre del 2021 vs. Utile netto di US\$ 17,1 milioni nei primi sei mesi dello scorso anno. Nel secondo trimestre, tuttavia, abbiamo migliorato notevolmente i nostri risultati rispetto al trimestre precedente, raggiungendo un Risultato netto di US\$ (5,4) milioni, rispetto a US\$ (9,8) milioni nel primo trimestre dell'anno.*

*La media spot giornaliera di DIS è stata di US\$ 11.355 nel primo semestre del 2021 rispetto a US\$ 21.238 nello stesso periodo dello scorso anno. Nel Q2, il nostro risultato spot è stato di US\$ 12.720/giorno, pari ad un incremento del 28,2% (US\$ 2.796/giorno) rispetto al primo trimestre del 2021. Nei primi sei mesi dell'anno abbiamo inoltre beneficiato di un buon livello di copertura time-charter, pari al 48,1%, ad una media giornaliera di US\$ 15.546. Questo ci ha consentito di ottenere una media giornaliera totale (che include sia spot che contratti time-charter) di US\$ 13.371, sovraperformando notevolmente il mercato.*

*L'EBITDA di DIS è stato pari a US\$ 33,0 milioni nel primo semestre del 2021, rispetto a US\$ 79,5 milioni ottenuti nello stesso periodo del 2020 ed il nostro cash flow operativo è stato positivo e pari a US\$ 18,5 milioni, rispetto a US\$ 59,1 milioni nello stesso periodo del 2020.*

*Nonostante il difficile contesto di mercato dei primi sei mesi dell'anno, il valore di mercato della nostra flotta è salito nel secondo trimestre, trainato sia dal rialzo dei prezzi per le nuove costruzioni e per le demolizioni, sia dalle buone prospettive di medio-lungo termine per la nostra industria.*

*Nel Q1'21, DIS ha esercitato un'opzione di acquisto sulla M/T High Priority, una nave MR che nel 2017 era stata venduta e ripresa in leasing da d'Amico Tankers per 5 anni, con opzioni di acquisto a partire dal secondo anno di contratto e con un obbligo di acquisto alla fine del quinto anno. Questa transazione è perfettamente in linea con la strategia di lungo termine di DIS, volta a ridurre la propria leva finanziaria ed il proprio break-even. Il leasing è stato infatti sostituito con un finanziamento bancario ad una leva e ad un costo del debito notevolmente inferiori.*

*Grazie al nostro piano di riduzione dell'indebitamento e di generazione di liquidità, implementato nel corso degli ultimi anni, attraverso la cessione di alcune navi ed aumenti di capitale, oggi DIS può contare su una forte struttura finanziaria, un elemento strategico fondamentale per la nostra Azienda. Alla fine di giugno 2021, avevamo disponibilità liquide pari a US\$ 48,7 milioni ed il rapporto tra la Posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della nostra flotta era pari al 64,9%, rispetto al 68,5% di fine marzo 2021, al 65,9% di fine dicembre 2020, al 64,0% di fine 2019 ed al 72,9% di fine 2018.*

*Ritengo che DIS sia perfettamente posizionata per fronteggiare ogni difficoltà di mercato di breve termine, mantenendo una grande flessibilità strategica ed operativa grazie alla sua solida struttura patrimoniale, unita ad una strategia commerciale efficace che ci consentirà di beneficiare pienamente del prossimo ciclo positivo di mercato.'*



## ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

### SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2021

Il mercato delle navi cisterna rimane debole e nonostante il parziale allentamento dei tagli alla produzione dell'OPEC+ a maggio e giugno, sono ancora in corso significativi tagli della fornitura di greggio, mentre la domanda globale di petrolio continua a soffrire per via della pandemia dovuta al COVID-19; i volumi degli scambi sia di greggio che di raffinati sono, pertanto, ancora ben al di sotto dei livelli del 2019.

Secondo quanto riportato nel rapporto di luglio dell'AIE, dopo due mesi consecutivi in diminuzione, la domanda globale di petrolio ha segnato un rialzo stimato in 3,2 milioni di barili al giorno, attestandosi a 96,8 milioni di barili al giorno a giugno. Tale solida ripresa è arrivata sulla scia della riduzione dei casi di COVID-19 in India, Brasile e Argentina, nonché della crescente mobilità stagionale nell'emisfero settentrionale, resa possibile dalla continua espansione delle campagne di vaccinazione. I consumi sono stati favoriti anche da un incremento dell'utilizzo di petrolio in Medio Oriente derivante da una crescente domanda di energia. La domanda globale di petrolio a giugno si è nettamente ripresa con una crescita di 1,2 milioni di barili al giorno su base trimestrale e 11,8 milioni di barili al giorno su base annua.

Sia gli Stati Uniti che la Cina hanno mostrato segnali di recupero nella domanda petrolifera durante la prima metà dell'anno, con un incremento particolarmente rapido dei consumi di benzina e di diesel negli Stati Uniti, tornati recentemente ai livelli pre-COVID. La domanda ha mostrato segni di miglioramento anche in Europa, nel Regno Unito e più recentemente in India. La domanda di carburanti per aviazione, tuttavia, rimane sostanzialmente al di sotto dei livelli pre-COVID, risentendo in particolare del calo dei voli a lungo raggio.

Inoltre, la variante Delta del virus, caratterizzata da una rapida diffusione, si sta facendo strada nel Sud-Est asiatico ancora scarsamente vaccinato, imponendo restrizioni al lavoro ed alla mobilità, offuscando la più ampia ripresa della domanda energetica della regione. L'Indonesia, la più grande economia del Sud-Est asiatico, è attualmente vittima di un'ondata particolarmente violenta di COVID-19, con spostamenti limitati nel cuore industriale di Java e nell'enclave turistica di Bali. La Malesia si trova ancora coinvolta in un lockdown nazionale, mentre la Thailandia ha appena inasprito le restrizioni, ridimensionando la nascente ripresa. La variante Delta si sta diffondendo rapidamente anche in parti dell'Europa e degli Stati Uniti, portando alcuni paesi ad adottare misure più restrittive.

L'eccedenza delle scorte globali di petrolio accumulate nel 2020 è già stata riassorbita, con le scorte industriali dell'OCSE ormai ben al di sotto delle medie storiche. Tale riduzione delle scorte, che ha compresso la domanda di trasporto marittimo, ha però contribuito ad un mercato più sano e fa presagire una ripresa non troppo lontana dei noli.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di giugno 2021 era valutata intorno a US\$ 12.000 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo *Eco* valutata a un sovrapprezzo di circa US\$ 2.000-2.500 al giorno.

**DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (15,2) milioni nel primo semestre 2021** rispetto all'utile netto di US\$ 17,1 milioni registrato nello stesso periodo dello scorso esercizio. Tale variazione negativa è attribuibile al netto indebolimento del mercato delle navi cisterna rispetto al primo semestre del 2020. Nel secondo trimestre 2021, DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (5,4) milioni, rispetto ad un utile netto di US\$ 15,6 milioni registrato nel secondo trimestre dello scorso esercizio, ma in significativo miglioramento rispetto alla perdita netta di US\$ (9,8) milioni registrata nel primo trimestre 2021.



DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 33,0 milioni nel primo semestre 2021, rispetto a US\$ 79,5 milioni nel primo semestre 2020, mentre i suoi flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 18,5 milioni rispetto a US\$ 59,1 milioni generati nello stesso periodo dell'anno precedente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 11.355 nel primo semestre 2021** rispetto agli US\$ 21.238 nel primo semestre 2020 (secondo trimestre 2021: US\$ 12.720 vs. secondo trimestre 2020: US\$ 25.118), con la variazione attribuibile al considerevole indebolimento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tuttavia, la tariffa *spot* giornaliera di US\$ 12.720 raggiunta nel secondo trimestre 2021 è stata del 28,2% (pari a US\$ 2.796/giorno) più alta della media ottenuta nel trimestre precedente.

Nel contempo, **il 48,1% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2021 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.546** (primo semestre 2020: copertura del 63,7% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 16.042). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. **La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 13.371 nei primi sei mesi del 2021** rispetto a US\$ 17.930 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

## **RISULTATI OPERATIVI**

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 88,9 milioni nel primo semestre 2021, rispetto a US\$ 150,1 milioni del primo semestre 2020 e di US\$ 46,1 milioni nel secondo trimestre 2021, rispetto a US\$ 78,7 milioni del secondo trimestre 2020. L'importo totale per il primo semestre 2020 include US\$ 6,2 milioni di "ricavi base *time charter*" generati dalle navi in gestione commerciale (nessun ricavo generato da tali contratti nel primo semestre 2021), compensati da un importo quasi equivalente esposto nei "costi per noleggi passivi".

In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 11.355 nel primo semestre 2021** rispetto a US\$ 21.238 nel primo semestre 2020<sup>1</sup>, e di US\$ 12.720 nel secondo trimestre 2021 rispetto a US\$ 25.118 nel secondo trimestre 2020. Tale variazione negativa rispetto ai primi sei mesi dell'esercizio precedente è attribuibile al mercato nettamente più debole.

In linea con la strategia di DIS, nel primo semestre 2021 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta elevata, assicurando una media del **48,1%** dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2020: 63,7%) ad una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.546** (primo semestre 2020: US\$ 16.042). 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.

---

<sup>1</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi del primo semestre 2020 non includono US\$ 6,2 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è quasi compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.



I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)<sup>2</sup> sono stati di US\$ 13.371 nel primo semestre 2021 rispetto a US\$ 17.930 nel primo semestre 2020 (secondo trimestre 2021: US\$ 13.893 vs. secondo trimestre 2020: US\$ 19.555).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2020						2021		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	17.354	25.118	<b>21.238</b>	12.866	11.699	16.771	9.923	12.720	11.355
Fissa	15.864	16.236	<b>16.042</b>	16.038	17.866	16.429	15.842	15.231	15.546
Media	16.391	19.555	<b>17.930</b>	14.864	15.192	16.560	12.853	13.893	13.371

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 33,0 milioni nel primo semestre 2021 rispetto a US\$ 79,5 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente (secondo trimestre 2021: US\$ 18,9 milioni vs. secondo trimestre 2020: US\$ 46,5 milioni), rispecchiando la debolezza registrata dai mercati dei noli nei primi sei mesi dell'anno in corso.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (32,6) milioni nel primo semestre 2021 (US\$ (40,6) milioni nel primo semestre 2020) (secondo trimestre 2021: US\$ (16,2) milioni vs. secondo trimestre 2020: US\$ (21,5) milioni). L'importo per il primo semestre 2020 includeva US\$ (6,0) milioni di svalutazione su quattro navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e a una nave di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 31 marzo 2020, imputando la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione e il loro valore contabile a conto economico.

L'**EBIT** è stato **positivo per US\$ 0,4 milioni nel primo semestre 2021** (US\$ 38,9 milioni nel primo semestre 2020) (secondo trimestre 2021: US\$ 2,7 milioni vs. secondo trimestre 2020: US\$ 25,1 milioni).

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 1,0 milioni nel primo semestre 2021 (US\$ 0,07 milioni nel primo semestre 2020) (secondo trimestre 2021: US\$ 0,4 milioni vs. secondo trimestre 2020: US\$ 0,03 milioni). L'importo del primo semestre 2021 comprende principalmente US\$ 0,7 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,1 milioni di utili non realizzati su strumenti derivati usati per fini di copertura, US\$ 0,2 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (16,4) milioni nel primo semestre 2021 rispetto a US\$ (21,7) milioni del primo semestre 2020 (secondo trimestre 2021: US\$ (8,4) milioni vs. secondo trimestre 2020: US\$ (9,4) milioni). L'importo del primo semestre 2021 comprende US\$ (16,3) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,1) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS. L'importo registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente comprendeva US\$ (19,2) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su *leasing* finanziari, nonché US\$ (2,4) milioni di perdite non realizzate in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS.

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



DIS ha registrato una **perdita ante imposte di US\$ (15,0) milioni nel primo semestre 2021** (utile di US\$ 17,3 milioni nel primo semestre 2020) e una perdita di US\$ (5,3) milioni nel secondo trimestre 2021 (utile di US\$ 15,7 milioni nel secondo trimestre 2020).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ (0,2) milioni nel primo semestre 2021, in linea con lo stesso periodo dell'anno precedente.

Visto il difficile contesto di mercato affrontato nella prima metà dell'anno, DIS ha registrato una **perdita netta di US\$ (15,2) milioni nel primo semestre 2021** (utile netto di US\$ 17,1 milioni nel primo semestre 2020) e una perdita netta di US\$ (5,4) milioni nel secondo trimestre 2021 (utile netto di US\$ 15,6 milioni nel secondo trimestre 2020).

### **FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO**

Nel **primo semestre 2021 i flussi di cassa netti di DIS sono stati negativi per US\$ (10,7) milioni** rispetto a US\$ 15,5 milioni nel primo semestre 2020.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati **positivi e pari a US\$ 18,5 milioni nel primo semestre 2021**, contro US\$ 59,1 milioni nel primo semestre 2020. Tale variazione negativa è attribuibile al considerevole indebolimento dei mercati *spot* nel primo semestre 2021 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2021** ammontava a **US\$ 545,9 milioni** rispetto a US\$ 561,5 milioni al 31 dicembre 2020. I saldi includono anche una passività derivante dall'applicazione dell'IFRS 16, pari a US\$ 92,6 milioni a fine giugno 2021 rispetto a US\$ 96,4 milioni a fine 2020. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 64,9% al 30 giugno 2021 rispetto al 65,9% al 31 dicembre 2020, al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

### **EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO**

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel primo semestre 2021 sono stati:

#### **D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:**

**Esecuzione del programma di riacquisto:** 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. ad un prezzo medio per azione di 0,0949 euro, 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. ad un prezzo medio per azione di 0,0936 euro, 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).

**Piano d'incentivazione a medio-lungo termine:** In riferimento alla gestione del bonus relativo alla conclusione del primo ciclo (periodo di maturazione 2019-2020) del Piano d'incentivazione a medio-lungo termine adottato dalla Società (di seguito "il Piano"), poiché DIS ha raggiunto gli obiettivi stabiliti, i Beneficiari saranno ricompensati con la relativa parte in "contanti" del bonus con saldo finale in azioni, attraverso un'allocatione differita in due anni e in due tranches di cui la prima nel 2022, secondo le disposizioni del documento informativo del Piano (pubblicato nella sezione Corporate Governance del sito web di DIS).

**Programma di riacquisto:** Il 6 maggio 2021 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'avvio di un programma di riacquisto di azioni proprie conformemente alla nuova autorizzazione rilasciata recentemente dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi il 20 aprile 2021 (il "Programma"). Secondo la nuova delibera degli azionisti, la Società può riacquistare fino a 186.157.950 azioni ordinarie della Società (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società conformemente all'art. 430-15 della legge lussemburghese).

Secondo la delibera del Consiglio di Amministrazione il controvalore massimo di azioni acquistabili non sarà superiore a euro 45.000.000,00.

L'autorizzazione per riacquistare e vendere le azioni proprie della Società in una o più tranches è stata concessa al Consiglio di Amministrazione, con l'opzione di delega, per un periodo massimo di cinque (5) anni dal 20 aprile 2021 (ossia la data dell'assemblea degli azionisti competente per l'approvazione del rinnovo dell'autorizzazione) e pertanto in scadenza il 20 aprile 2026.

Per quanto concerne l'attuazione del Programma, la Società conferma che il riacquisto e la cessione di azioni proprie saranno condotte in una o più tranches sul mercato regolamentato gestito e organizzato da Borsa Italiana S.p.A. conformemente alle disposizioni del regolamento sugli abusi di mercato, così da garantire un accordo equo per tutti gli azionisti e saranno eseguiti e coordinati da Equita Sim S.p.A., un intermediario specializzato debitamente incaricato a tal fine dal CFO, che opererà in piena indipendenza e senza alcuna ingerenza della Società con riguardo ai tempi in cui effettuare tali riacquisti e cessioni, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa applicabile e dalla citata nuova delibera assembleare. In tutti i casi, ogni operazione sarà eseguita e pubblicizzata in conformità con le leggi e le normative lussemburghesi e/o italiane ove applicabili, oltre che secondo le disposizioni vigenti concernenti le esenzioni dalla legislazione applicabile in materia di abuso di mercato per i programmi di riacquisto e la stabilizzazione degli strumenti finanziari. In particolare, qualsiasi operazione di vendita di azioni proprie autorizzata sarà condotta in qualsiasi momento, senza alcuna limitazione temporale e segnatamente al fine di perseguire le finalità del Programma.

**Quarto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** Il 31 maggio 2021, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi Giorno Lavorativo (giorno in cui le banche in Lussemburgo e in Italia sono generalmente aperte come definite nei termini e condizioni dei Warrant) dal 1° giugno 2021 al 30 giugno 2021, entrambe le date incluse (il "Quarto Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., ognuna



senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"), in un rapporto di una (1) azione ordinaria di DIS per (1) *Warrant* esercitato. Il prezzo di esercizio per il Quarto Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,382 (zero virgola trecentottantadue euro) per Azione di Compendio.

#### **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 destinato una delle sue navi *handysize* ad un'importante compagnia petrolifera per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da marzo 2021.

Nel mese di marzo 2021 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 fine maggio 2021.

Nel mese di aprile 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad un'agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per ulteriori 12 mesi, a partire da fine aprile 2021.

Nel mese di maggio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per altri 12 mesi, a partire da fine maggio 2021, ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per 24 mesi, a partire da metà settembre 2021, e ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante agenzia commerciale di intermediazione per una delle sue navi LR1 per 6 mesi, a partire da metà settembre 2021.

Nel mese di giugno 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per 6 mesi con un'opzione per altri 6 mesi, a partire da metà luglio 2021, e ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per altri 12 mesi, a partire da metà giugno 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 rispettivi proprietari nei mesi di gennaio e febbraio 2021.



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

### **D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:**

**Aumento di capitale in seguito al quarto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 2 luglio 2021, a seguito del completamento del Quarto Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 343 Warrant, portando all'emissione di 343 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.052.667,45, suddiviso in 1.241.053.349 azioni senza valore nominale.

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

**Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di luglio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad una controparte rispettabile per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 3 mesi, a partire da luglio 2021.

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

	Al 30 giugno 2021				Al 29 luglio 2021			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	9,0	6,0	20,0	5,0	9,0	6,0	20,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	7,0	0,0	8,0	1,0	7,0	0,0	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0
Nolo a breve termine	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0
<b>Totale</b>	<b>6,0</b>	<b>26,0</b>	<b>6,0</b>	<b>38,0</b>	<b>6,0</b>	<b>26,0</b>	<b>6,0</b>	<b>38,0</b>

\* con obbligo di acquisto

### **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

Secondo il rapporto di giugno di Clarkson, nel 2021 la domanda per il trasporto di greggio su navi cisterna dovrebbe crescere del 3,4%, mentre la domanda per trasporto di raffinati su navi cisterna dovrebbe espandersi in misura ancora più robusta, del 7,8%, rimanendo tuttavia per entrambi i segmenti sotto i livelli del 2019 a causa dei persistenti effetti del COVID-19.

Nel secondo semestre '21 una solida crescita economica globale, l'aumento dei tassi di vaccinazione, i livelli di mobilità in costante crescita e l'allentamento delle misure di distanziamento sociale dovrebbero favorire una più solida domanda di petrolio a livello globale, che dovrebbe aumentare di 4,6 milioni di barili al mese rispetto ai livelli del primo semestre 2021, attestandosi a 98,7 milioni di barili al giorno.

Le previsioni di crescita della domanda petrolifera dell'AIE rispecchiano le aspettative per l'andamento economico e l'espansione attesa delle campagne vaccinali volte a prevenire una recrudescenza dei casi di COVID-19. Le prospettive per l'economia globale rimangono destinate a migliorare stabilmente per il resto dell'esercizio e nel 2022. Secondo le più recenti stime dell'AIE, sostanzialmente invariate rispetto al loro rapporto di giugno, si prevede una crescita del PIL mondiale del 6,2% nel 2021 e del 4,6% nel 2022. La crescita del PIL statunitense dovrebbe essere particolarmente solida, prossima al 7% nel 2021, grazie ai tassi di vaccinazioni elevati, ai risparmi accumulati dalle famiglie durante la crisi del COVID-19 ed al mantenimento delle misure fiscali e monetarie. Inoltre, i pacchetti di stimolo fiscale non termineranno nel 2021, con il piano per l'occupazione (*American Jobs Plan*) destinato a favorire una crescita del PIL



statunitense del 4,3% nel 2022. In Europa, la recente revoca di alcune restrizioni dovute al COVID ha avuto un effetto positivo sull'economia. Il rimbalzo della domanda, la riapertura di alberghi e ristoranti ed i consistenti risparmi delle famiglie potrebbero contribuire ad una solida ripresa dell'attività economica in estate, spingendo la crescita europea vicino al 4,9% nel 2021. La crescita dovrebbe rimanere al di sopra del 4,5% nel 2022, ipotizzando che le campagne di vaccinazione continuino ad espandersi.

L'offerta di petrolio dovrebbe seguire l'andamento della domanda. Dopo la 19a riunione ministeriale i membri dell'OPEC+ hanno concordato un incremento della produzione mensile di circa 400.000 barili al giorno, da agosto fino al completo riassorbimento dei rimanenti 5,8 milioni di barili al giorno di tagli alla fornitura. In occasione della stessa riunione è stato inoltre concordato che la produzione di base per diversi paesi, tra cui gli Emirati Arabi Uniti, crescerà da maggio 2022. L'AIE stima, tuttavia, che nonostante gli incrementi della produzione convenuti, l'offerta sul mercato del petrolio rimarrà insufficiente per circa 1,5 milioni di barili al giorno nella seconda metà di quest'anno.

Malgrado i miglioramenti in corso, persiste una considerevole incertezza riguardo la solidità e la tempistica della ripresa. Nei paesi in cui le campagne vaccinali vanno a rilento, l'attuale variante dominante, data la sua alta contagiosità, potrebbe avere un impatto devastante. I casi di COVID stanno aumentando in Indonesia, con anche il Vietnam e la Thailandia che stanno registrando un rapido incremento dei tassi di contagio. Dati recenti da varie fonti dimostrano che nelle ultime settimane diversi paesi africani hanno registrato un forte incremento di nuovi casi di COVID. Il Giappone e la Corea sono stati obbligati a introdurre misure molto restrittive. Questa nuova ondata di contagi sta riducendo la domanda di petrolio per mobilità e trasporti in molti paesi con bassi tassi di vaccinazione, e potrebbe mettere un freno alla ripresa economica (e della domanda di petrolio) attualmente in atto.

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

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

- Secondo quanto riportato nel rapporto di luglio dell'AIE, si stima che a giugno i volumi di produzione delle raffinerie siano aumentati globalmente di 1,6 milioni di barili al giorno su base mensile, il più consistente incremento mensile da luglio 2020. Nel mese di maggio '21, i volumi raffinati sono rimasti invariati rispetto ai livelli di aprile, ma in aumento di 7 milioni di barili al giorno rispetto a maggio 2020, quando è stato toccato il minimo del periodo pandemico. Si prevede che per agosto i volumi di produzione aumentino di altri 2,7 milioni di barili al giorno rispetto ai livelli di giugno.
- Secondo l'AIE, le scorte industriali petrolifere dell'OCSE alla fine del secondo trimestre 2021 si attestavano a 2.945 milioni di barili, 75,8 milioni di barili in meno della media del periodo 2016-2020 e 10,8 milioni di barili in meno rispetto alla media pre-COVID del periodo 2015-19. I dati preliminari di giugno per gli Stati Uniti, l'Europa e il Giappone evidenziano una contrazione complessiva delle scorte industriali di 21,8 milioni di barili.
- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a Est di Suez. L'AIE stima che dall'inizio della pandemia in Nord America, sia stata ridotta la capacità di raffinazione di circa 800.000 barili al giorno. Engen ha annunciato la conversione della sua raffineria da 120.000 barili al giorno di Durban (responsabile del 17% circa della produzione di combustibile del paese) in un terminal / deposito. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda ed i cambiamenti



in corso nel panorama di raffinazione, dovrebbero favorire il trasporto su rotte mediamente più lunghe.

#### Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2021 sarebbero state consegnate 97 MR e LR1, di cui 50 nella prima metà dell'anno; le consegne effettive nei primi sei mesi del 2021 hanno riguardato, tuttavia, solo 38 navi.
- Nell'*outlook* di giugno 2021, Clarksons stima che nel 2022 la flotta di navi cisterna crescerà del 1,8% mentre la domanda di trasporto di raffinati aumenterà del 5,5%.
- Numerosi cantieri utilizzati per la demolizione sono stati temporaneamente chiusi nel 2020 a causa della pandemia. Tuttavia, il rialzo dei prezzi dell'acciaio ha stimolato un aumento delle demolizioni. Secondo Clarksons nel primo semestre 2021 sono state vendute per la rottamazione circa 43 navi cisterna per il trasporto di raffinati, pari a circa 2 milioni di tonnellate di capacità, di cui 26 navi (1,13 milioni dwt (Tpl)) nel settore MR.
- Secondo Clarksons, il 6,6% flotta MR e LR1 ha più di 20 anni.
- Secondo Clarksons, a fine giugno 2021 il rapporto portafoglio ordini/flotta (in TPL (dwt)) per le navi cisterna MR e LR1 si attestava solo al 4,6%.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono prioritarie per il settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti agenzie commerciali di intermediazione come Trafigura, hanno recentemente firmato la "*Sea Cargo Charter*" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. In occasione dell'ultima riunione del Marine Environment Protection Committee (MEPC 76), tenutasi a giugno di quest'anno, sono state adottate misure che saranno applicabili dal 1° novembre 2022, che impongono agli operatori di misurare l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index*, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e l'indicatore di intensità carbonica (*Carbon Intensity Indicator*, CII), che riflette il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030.

Le aspettative riguardo i cambiamenti tecnologici richiesti per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo la propensione alle commesse di navi di nuova costruzione, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna.

#### ALTRE DELIBERE

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato oggi una nuova versione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 tenuto conto delle modifiche intervenute rispetto al quadro normativo di riferimento e al fine di ristrutturarne le Parti Speciali. La Parte Generale del Modello 231 è disponibile sul sito internet della Società nell'area corporate governance dedicata al Modello.



---

La relazione finanziaria semestrale 2021 è disponibile al pubblico, nella sua versione integrale, presso la sede legale della Società e nella sezione Investor Relations del sito internet di DIS ([www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)).

Essa è stata altresì depositata presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), nonché diffusa attraverso il sistema e-market SDIR e archiviata sia presso Borsa Italiana S.p.A., tramite e-market STORAGE che presso la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di meccanismo di stoccaggio autorizzato prescelto dalla DIS (OAM).

---

### CONFERENCE CALL

*Oggi alle ore 14.00 CET (8.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. 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: [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)*

---

La relazione finanziaria per il primo semestre e il secondo trimestre 2020 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 4 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, così come modificata ed integrata nel dicembre 2016, 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.

---

*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').*

---

#### **d'Amico International Shipping S.A**

**Anna Franchin - Investor Relations Manager**

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: [ir@damicointernationalshipping.com](mailto:ir@damicointernationalshipping.com)

#### **Capital Link**

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

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

E-Mail: [damicotankers@capitallink.com](mailto:damicotankers@capitallink.com)

#### **Media Relations**

**Havas PR Milan**

Marco Fusco

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

E-Mail: [marco.fusco@havaspr.com](mailto:marco.fusco@havaspr.com)

Antonio Buozzi

Tel.: +39 320.0624418

E-Mail: [antonio.buozzi@havaspr.com](mailto:antonio.buozzi@havaspr.com)


**ALLEGATI**
**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

2° trim. 2021	2° trim. 2020		1° sem. 2021	1° sem. 2020
NON REVISIONATO	NON REVISIONATO	US\$ migliaia		
62.916	90.987	Ricavi	122.037	185.342
(16.781)	(12.327)	Costi diretti di viaggio	(33.146)	(35.268)
<b>46.135</b>	<b>78.660</b>	<b>Ricavi base time charter*</b>	<b>88.891</b>	<b>150.074</b>
(1.361)	(4.300)	Costi per noleggi passivi	(1.620)	(11.255)
(21.714)	(25.367)	Altri costi operativi diretti	(46.191)	(53.017)
(3.650)	(2.911)	Costi generali ed amministrativi	(6.990)	(6.183)
(545)	436	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.073)	(117)
<b>18.865</b>	<b>46.518</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>	<b>33.017</b>	<b>79.502</b>
(16.203)	(21.465)	Ammortamenti e svalutazioni	(32.631)	(40.556)
<b>2.662</b>	<b>25.053</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBIT*</b>	<b>386</b>	<b>38.946</b>
433	27	Proventi finanziari netti	1.019	68
(8.416)	(9.370)	Oneri finanziari netti	(16.423)	(21.691)
<b>(5.321)</b>	<b>15.710</b>	<b>Utile (perdita) ante imposte</b>	<b>(15.018)</b>	<b>17.323</b>
(90)	(88)	Imposte sul reddito	(161)	(184)
<b>(5.411)</b>	<b>15.622</b>	<b>Utile (perdita) netto</b>	<b>(15.179)</b>	<b>17.139</b>
<b>(0,004)</b>	<b>0,013</b>	<b>Utile (perdita) per azione in US\$<sup>(1)</sup></b>	<b>(0,012)</b>	<b>0,014</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 10

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO**

2° trim. 2021	2° trim. 2020		1° sem. 2021	1° sem. 2020
NON	NON	US\$ migliaia		
(5.411)	15.622	Utile (perdita) del periodo	(15.179)	17.139
		<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
1.160	97	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	2.274	(4.054)
14	(82)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(15)	(31)
<b>(3.754)</b>	<b>15.637</b>	<b>Utile/(Perdita) complessivo del periodo</b>	<b>(12.920)</b>	<b>12.919</b>

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società.

(<sup>1</sup>) L'utile base per azione è calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.919.375 e 1.230.890.447 nel primo semestre del 2021 e nel primo semestre del 2020 rispettivamente e su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.726.095 e 1.230.890.447 nel secondo trimestre del 2021 e nel secondo trimestre del 2020 rispettivamente. Nel secondo trimestre/primo semestre del 2021 e nel secondo trimestre/primo semestre del 2020 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.



## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2021	AI 31 dicembre 2020
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	880.571	901.765
Partecipazioni in società a controllo congiunto	-	4.312
Altre attività finanziarie non correnti	11.090	12.110
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>891.661</b>	<b>918.187</b>
Rimanenze	10.743	8.885
Crediti a breve ed altre attività correnti	31.235	38.722
Altre attività finanziarie correnti	3.784	4.725
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	48.715	62.071
<b>Totale attività correnti</b>	<b>94.477</b>	<b>114.403</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>986.138</b>	<b>1.032.590</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	62.053	62.053
Perdite portate a nuovo	(58.486)	(43.307)
Sovraprezzo azioni	368.839	368.853
Altre riserve	(19.907)	(21.865)
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>352.499</b>	<b>365.734</b>
Banche ed altri finanziatori	232.115	263.089
Passività non correnti da <i>leasing</i>	257.627	269.941
Altre passività finanziarie non correnti	3.700	6.352
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>493.442</b>	<b>539.382</b>
Banche ed altri finanziatori	73.293	46.523
Passività correnti da <i>leasing</i>	36.218	43.411
Debiti a breve ed altre passività correnti	24.116	26.367
Altre passività finanziarie correnti	6.511	11.133
Debiti per imposte correnti	59	40
<b>Totale passività correnti</b>	<b>140.197</b>	<b>127.474</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>986.138</b>	<b>1.032.590</b>




**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

2° trim. 2021 NON REVISIONATO	2° trim. 2020 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2021	1° sem. 2020
<b>(5.411)</b>	<b>15.622</b>	<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>(15.179)</b>	<b>17.139</b>
16.203	17.040	Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	32.631	34.549
-	4.425	Svalutazione	-	6.007
90	88	Imposte correnti e differite	161	184
4.328	5.005	Oneri per <i>leasing</i>	8.916	10.142
3.655	4.338	Altri oneri (proventi) finanziari netti	6.488	11.481
(25)	(207)	Risultato della differenza di cambio non realizzata	(25)	(207)
-	(975)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	-	(975)
545	539	Variazione del risultato differito dalla cessione di attività in vendita e <i>lease-back</i>	1.073	1.092
-	-	- Riclassificazione <i>off-hire</i> a fronte dell'ammortamento	-	(180)
49	-	Altre variazioni del patrimonio netto che non influenzano le disponibilità liquide	20	-
2	-	Saldo alla liquidazione di partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	2	-
<b>19.436</b>	<b>45.875</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>34.087</b>	<b>79.232</b>
(897)	2.141	Variazioni delle rimanenze	(1.858)	1.775
4.803	2.058	Variazioni dei crediti a breve	4.298	2.048
(3.180)	(6.663)	Variazioni dei debiti a breve	(2.497)	(5.021)
(74)	(281)	Imposte (pagate) ricevute	(143)	(463)
(4.329)	(5.002)	Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>	(8.917)	(10.137)
(3.834)	(4.744)	Interessi netti (pagati)	(6.437)	(8.372)
<b>11.925</b>	<b>33.384</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>18.533</b>	<b>59.062</b>
(2.215)	(5.263)	Acquisto di immobilizzazioni e spese di bacino	(4.184)	(7.028)
-	18.185	Ricavi netti dalla vendita di immobilizzazioni	-	18.185
-	-	- Afflussi differiti dalla vendita di immobilizzazioni	3.200	-
-	18	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	491
<b>(2.215)</b>	<b>12.940</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(984)</b>	<b>11.648</b>
(14)	(5)	Altre variazioni del patrimonio netto	(14)	(427)
-	-	- Finanziamenti degli azionisti	-	(5.000)
-	-	- Acquisto di azioni proprie	(336)	-
637	220	Variazioni di altre attività finanziarie	1.111	830
-	(954)	Variazione netta di altri debiti finanziari	-	(2.700)
(9.382)	(15.314)	Rimborso finanziamenti bancari	(15.960)	(28.991)
-	-	- Utilizzi di linee di credito	13.756	-
(8.663)	(9.295)	Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(26.792)	(18.949)
<b>(17.422)</b>	<b>(25.348)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(28.235)</b>	<b>(55.237)</b>
<b>(7.712)</b>	<b>20.976</b>	<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(10.686)</b>	<b>15.473</b>
42.320	12.014	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	45.294	17.517
34.608	32.990	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	34.608	32.990
<b>48.715</b>	<b>50.448</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>48.715</b>	<b>50.448</b>
(14.107)	(17.458)	Scoperti di conto a fine periodo	(14.107)	(17.458)

Le attività finanziarie che non richiedono l'uso di liquidità sono riconciliate nella nota 22.



*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, la relazione finanziaria del primo semestre/secondo trimestre 2021, redatta in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicata, fornisce 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 i lettori del suo bilancio, indicando la *performance* dell'impresa nel corso del periodo e colmando le lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la *performance* aziendale passata e futura, la situazione finanziaria o i flussi di cassa, diversi dagli indicatori finanziari definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria e dei principi contabili (IFRS) del Gruppo; per questo motivo potrebbero non essere comparabili con altri indicatori aventi denominazioni simili utilizzati da altre imprese e non costituiscono indicatori previsti dagli IFRS o dai GAAP, pertanto non dovrebbero essere considerati sostitutivi rispetto alle informazioni riportate nel bilancio del Gruppo. La sezione seguente riporta le definizioni date dal Gruppo agli IAP utilizzati:

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

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

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

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

Il risultato operativo lordo / EBITDA è definito come risultato del periodo al lordo dell'impatto delle imposte, degli interessi, della quota di competenza del Gruppo dei risultati 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 a elevata intensità di capitale).



### **Indebitamento netto**

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

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

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

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

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

#### **Giorni-nave disponibili**

Numero teorico di giorni in cui una nave è disponibile per la navigazione in un certo periodo. Fornisce un'indicazione dei potenziali utili della flotta del Gruppo durante un periodo, tenendo conto 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).

Fine Comunicato n.0912-40

Numero di Pagine: 22