



d'Amico International Shipping S.A. Bilancio per i primi nove mesi/terzo trimestre 2021

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale al 30 settembre 2021 US\$ 62.052.667,45

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO.....	3
DATI DI SINTESI	4
RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO	5
STRUTTURA DEL GRUPPO.....	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP)	9
SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2021	12
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI	19
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	21
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30 SETTEMBRE 2021	25
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	25
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO	25
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA	26
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	27
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	28
NOTE	29

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente e Amministratore Delegato
Paolo d'Amico

Amministratori

Antonio Carlos Balestra di Mottola, *Direttore finanziario*

Cesare d'Amico – Amministratore Esecutivo

Marcel C. Saucy – Amministratore non Esecutivo - Lead Independent Director

Tom Loesch – Amministratore non Esecutivo - Independent Director

Monique I.A. Maller – Amministratore non Esecutivo - Independent Director

SOCIETÀ DI REVISIONE

MOORE Audit S.A.

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

3° trim. 2021	3° trim. 2020	US\$ migliaia	9 MESI 2021	9 MESI 2020
42.106	54.082	Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)*	130.997	204.156
14.871	23.935	Risultato operativo lordo / EBITDA *	47.888	103.437
35,3%	44,3%	<i>margin</i> sul TCE in %	36,6%	50,7%
(7.320)	6.851	Risultato operativo / EBIT *	(6.934)	45.796
(17,4)%	12,7%	<i>margin</i> sul TCE in %	(5,3)%	22,4%
(13.755)	(1.732)	Utile / (perdita) netto	(28.930)	15.407
(32,7)%	(3,2)%	<i>margin</i> sul TCE in %	(22,1)%	7,6%
(8.239)	(372)	Utile / (perdita) netto rettificato **	(22.612)	26.059
US\$ (0,011)	US\$ (0,001)	Utile / (perdita) per azione	US\$ (0,024)	US\$ 0,013
5.838	11.437	Flussi di cassa operativi	24.371	70.499
(970)	(2.090)	Investimenti lordi (CapEx)*	(5.154)	(9.118)
			Al 30 settembre 2021	Al 31 dicembre 2020
		Totale attività	956.685	1.032.590
		Indebitamento finanziario netto*	539.186	561.543
		Patrimonio netto	338.914	365.734

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

** Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché gli effetti dell'IFRS 16 – si veda anche la sintesi dei risultati finanziari per il primo semestre 2021

ALTRI DATI OPERATIVI*

3° trim. 2021	3° trim. 2020		9 MESI 2021	9 MESI 2020
12.113	14.864	Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	12.939	16.973
38,0	41,9	Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	38,3	44,1
20,0	21,9	- Di proprietà	19,9	22,9
8,0	9,0	- Noleggio a scafo nudo	8,1	9,0
10,0	11,0	- A noleggio	10,3	12,2
0,0	0,0	Numero medio di navi in gestione commerciale	0,0	1,2
0,6%	5,6%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	3,1%	3,6%
48,4%	63,0%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	48,2%	63,5%

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

¹Tale valore rappresenta i ricavi base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot* e per navi impiegate con contratti *time charter*, al netto delle commissioni. Si rimanda agli Indicatori alternativi di performance riportati di seguito nella presente relazione. Tale dato non include i Ricavi base *time charter* (TCE) generati dalle "navi in gestione commerciale", che sono trasferiti ai rispettivi proprietari delle navi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui loro ricavi lordi.

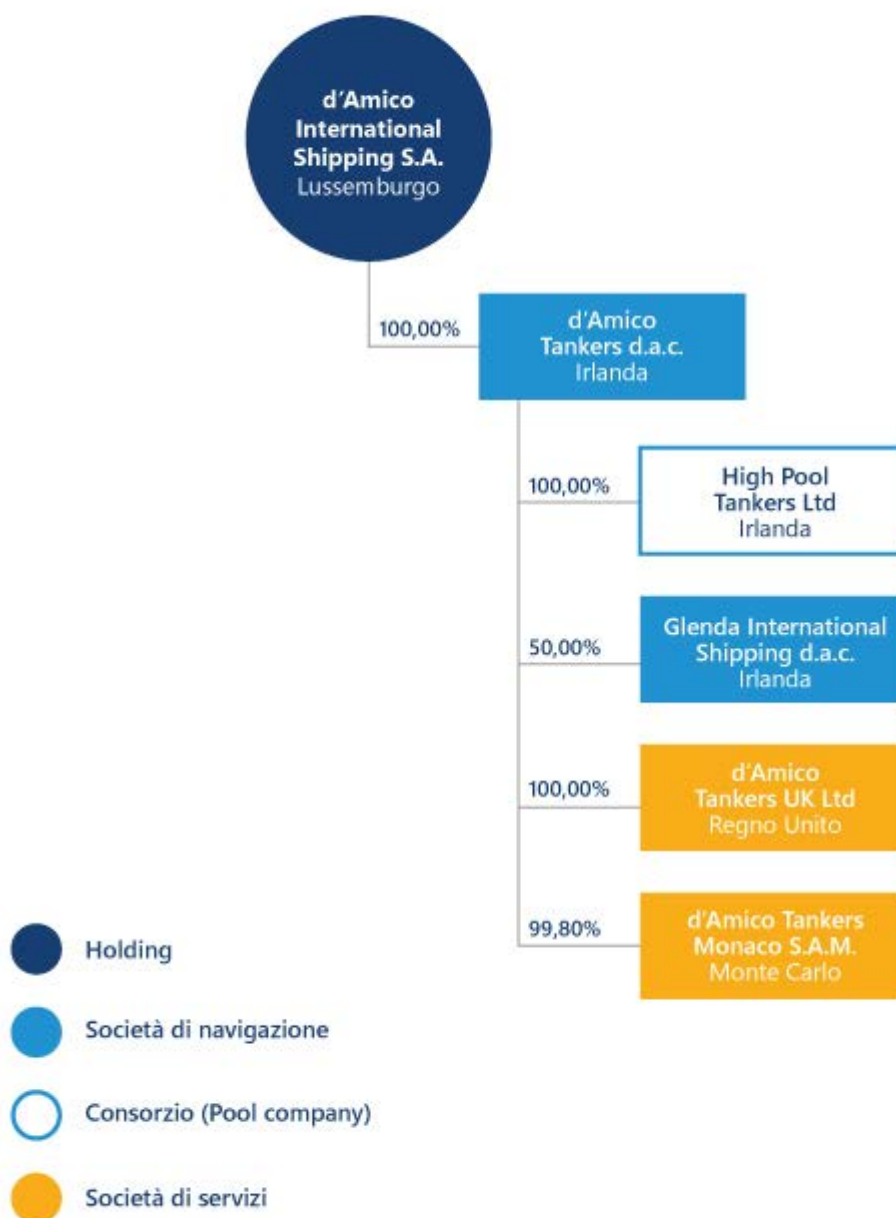
²Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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

RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO

STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 30 settembre 2021:



GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo, d'Amico International Shipping o la Società) è una società attiva nel trasporto marittimo internazionale, appartenente al Gruppo d'Amico (d'Amico), fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) una flotta di 38,0 navi al 30 settembre 2021, di cui 28,0 navi di proprietà ed a scafo nudo (con obbligo di acquisto) con un'età media di circa 7,2 anni, rispetto ad un'età media di settore di 11,4 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 11,5 anni per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e società d'intermediazione di materie prime. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche ed agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 30 settembre 2021, il 76,3% delle navi della flotta controllata da d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

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

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

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

Presenza globale di DIS

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

Al 30 settembre 2021 il Gruppo impiegava l'equivalente di 599 dipendenti come personale marittimo e 24 dipendenti come personale di terra.

Flotta

Al 30 settembre 2021, DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 38,0 navi cisterna (31 dicembre 2020: 40,0 navi cisterna). Le navi cisterna di DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

Dal 2012 DIS ha ordinato 22 nuove costruzioni, l'ultima delle quali è stata consegnata a ottobre 2019. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alla legislazione ambientale recente. Possono pertanto soddisfare gli elevati *standard* richiesti dai principali clienti petroliferi del Gruppo, oltre a essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

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

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 30 settembre 2021.

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese ⁴	Classe IMO
Flotta LR1				
Di proprietà				
Cielo di Londra	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Flotta MR				
Di proprietà				
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa ⁵	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl ⁶	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody ⁷	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie ⁸	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Navi noleggate a lungo termine con opzioni				
High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Explorer	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Adventurer	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III

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

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

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

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

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

Navi noleggiate a lungo termine senza opzione

Green Planet	50.843	2014	Daesun Shipbuilding, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe	48.700	2005	Imabari, Giappone	-

Flotta *handysize*

Di proprietà

Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

Impiego della flotta e partnership

Al 30 settembre 2021, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 38,0 navi: 5 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 9 MR (navi a "Medio Raggio") e 3 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 1 LR, 17 MR e 3 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*. Alcune di queste navi di DIS sono impiegate tramite le sue *joint venture* GLENDA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 50%. Al 30 settembre 2021, la JV possedeva 4 navi MR costruite tra febbraio 2010 e febbraio 2011, noleggiate tramite contratti *time-charter* due delle quali a d'Amico Tankers d.a.c. e due al Gruppo Glencore.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, *leader* mondiale nel trasporto marittimo con oltre 70 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 30 settembre 2021, il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 38,0 erano parte della flotta di DIS, operanti nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico, che gli fornisce servizi di gestione tecnica, assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, per la qualità e per questioni ambientali.

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 tramite 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 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 la propria profittabilità 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 e di terzi. È calcolato rapportando il risultato operativo (EBIT) al capitale impiegato, quest'ultimo definito come totale attivo al netto delle passività correnti.

Investimenti lordi (CapEx)

La spesa in conto capitale lorda, ossia la spesa per l'acquisto di immobilizzazioni nonché le spese capitalizzate 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, 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 tramite 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 per riparazioni, interventi di bacino (*drydock*) ed ispezioni, programmate 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 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 controlla una nave, sostituendosi al proprietario registrato, attraverso un contratto *time charter* o un noleggio a scafo nudo.

Contratti a tariffa fissa

Per DIS questo termine fa solitamente riferimento ai ricavi generati da contratti *time charter* o da contratti di 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 le impiega.

Noleggio spot o noleggio a viaggio

È un tipo di contratto mediante il quale ad un proprietario registrato (proprietario) o ad un proprietario conduttore di nave (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 o al proprietario conduttore della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario o il proprietario conduttore ha la responsabilità di sostenere le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la sua nave in noleggio a viaggio è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

Time charter

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

SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2021

Nel terzo trimestre dell'anno il mercato delle navi cisterna ha affrontato un contesto sfidante caratterizzato da una domanda debole, soprattutto nel settore del greggio, causata dai persistenti effetti della pandemia di Covid-19 e dai consistenti tagli alla produzione dell'OPEC+. Il mercato dovrebbe rilevare qualche miglioramento verso la fine del 2021, con i volumi di produzione dell'OPEC+ destinati ad aumentare gradualmente negli ultimi mesi dell'anno.

Nell'agosto 2021 l'uragano Ida, una delle tempeste peggiori che abbia mai colpito la Costa del Golfo del Messico, ha ridotto la produzione petrolifera di 1,7 milioni di barili al giorno, provocando una perdita di fornitura stimata dall'AIE in 30 milioni di barili. La struttura del mercato del greggio in *backwardation* dall'inizio dell'anno ha dato luogo a un significativo utilizzo delle scorte mondiali e a una riduzione della domanda di stoccaggio a bordo di navi, esercitando ulteriore pressione sui mercati delle navi cisterna.

Nel terzo trimestre 2021, i volumi di produzione delle raffinerie sono stati molto inferiori a quanto previsto dall'AIE all'inizio dell'anno, favorendo l'utilizzo delle scorte di raffinati per 1,7 milioni di barili al giorno nell'esercizio, la più consistente riduzione di scorte negli ultimi otto anni. Questo è stato probabilmente uno dei principali fattori che hanno determinato il forte rialzo dei margini di raffinazione, raddoppiati durante il trimestre in Europa e a Singapore, raggiungendo livelli osservati nel primo trimestre del 2020.

L'andamento della domanda ha continuato ad essere sfidante per le raffinerie. La domanda di GPL, nafta, olio combustibile e altri prodotti minori è stata superiore ai livelli pre-pandemia sia nel secondo che nel terzo trimestre del 2021. I consumi di benzina, diesel e carburante per aviazione nel complesso vanno ancora a rilento, nonostante picchi di consumo stagionali, settimanali o mensili, siano registrati in singoli paesi con riferimento ai carburanti per il trasporto stradale. Questi tre combustibili rimangono il pilastro che determina i margini di raffinazione per la maggior parte delle raffinerie, ad eccezione degli impianti petrolchimici integrati.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di settembre 2021 era valutata intorno a US\$ 11.750 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\$ (28,9) milioni nei primi 9 mesi del 2021 rispetto all'utile netto di US\$ 15,4 milioni registrato nello stesso periodo dello scorso esercizio. La variazione negativa è attribuibile al **consistente indebolimento del mercato delle navi cisterna rispetto ai primi nove mesi del 2020**. Escludendo i risultati da vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi nove mesi del 2020 e del 2021, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (22,6) milioni nei primi nove mesi dell'esercizio corrente rispetto a US\$ 26,1 milioni registrati nello stesso periodo del 2020. DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (13,8) milioni nel terzo trimestre 2021 rispetto ad una perdita netta di US\$ (1,7) milioni registrata nel terzo trimestre dello scorso esercizio. Escludendo le voci non ricorrenti sia per il terzo trimestre 2021 che per il terzo trimestre 2020, il risultato netto di DIS sarebbe stato rispettivamente pari a US\$ (8,2) milioni e a US\$ (0,4) milioni.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 47,9 milioni nei primi 9 mesi del 2021 rispetto a US\$ 103,4 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente, mentre i suoi flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 24,4 milioni rispetto a US\$ 70,5 milioni generati nello stesso periodo dell'anno precedente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 10.635 nei primi nove mesi del 2021** rispetto agli US\$ 18.592 nello stesso periodo del 2020 (terzo trimestre 2021: US\$ 9.248 vs. terzo trimestre 2020: US\$ 12.866), un calo attribuibile al considerevole indebolimento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Allo stesso tempo, **il 48,2% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2021 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.414** (primi 9 mesi del 2020: copertura del 63,5% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 16.041). 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\$ 12.939 nei primi nove mesi del 2021**, rispetto a US\$ 16.973 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

RISULTATI OPERATIVI

3° trim. 2021	3° trim. 2020		9 MESI 2021	9 MESI 2020
		<i>US\$ migliaia</i>		
59.298	64.337	Ricavi	181.335	249.679
(17.192)	(10.255)	Costi diretti di viaggio	(50.338)	(45.523)
42.106	54.082	Ricavi base <i>time charter</i>*	130.997	204.156
(895)	(877)	Costi per noleggi passivi	(2.515)	(12.132)
(22.564)	(25.618)	Altri costi operativi diretti	(68.755)	(78.635)
(3.238)	(3.069)	Costi generali ed amministrativi	(10.228)	(9.252)
(538)	(583)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.611)	(700)
14.871	23.935	Risultato operativo lordo / EBITDA*	47.888	103.437
(22.191)	(17.085)	Ammortamenti e svalutazioni	(54.822)	(57.641)
(7.320)	6.850	Risultato operativo lordo / EBIT*	(6.934)	45.796
1.117	182	Proventi finanziari netti	2.136	250
(7.552)	(8.676)	(Oneri) finanziari netti	(23.975)	(30.367)
-	(70)	Perdite su cessione di Investimenti	-	(70)
(13.755)	(1.714)	Utile / (perdita) ante imposte	(28.773)	15.609
4	(19)	Imposte sul reddito	(157)	(203)
(13.751)	(1.733)	Utile / (perdita) netto	(28.930)	15.406

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

I **ricavi** sono stati di US\$ 59,3 milioni nel terzo trimestre 2021 (US\$ 64,3 milioni nel terzo trimestre 2020) e di US\$ 181,3 milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ 249,7 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). La riduzione dei ricavi lordi rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente è attribuibile principalmente al minor numero di navi gestite in media da DIS (primi 9 mesi del 2021: 38,3 vs. primi 9 mesi del 2020: 44,1). La percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nei primi 9 mesi del 2021 (3,1%) è sostanzialmente in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente (3,6%).

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del *mix* di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ (17,2) milioni nel terzo trimestre 2021 e US\$ (50,3) milioni nei primi 9 mesi dell'esercizio corrente (terzo trimestre 2020: US\$ (10,3) milioni e primi 9 mesi del 2020: US\$ (45,5) milioni). I maggiori costi riflettono la maggiore esposizione al mercato *spot* e i prezzi più alti del carburante bruciato dalle navi, rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 42,1 milioni nel terzo trimestre 2021 (US\$ 54,1 milioni nel terzo trimestre 2020) e di US\$ 131,0 milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ 204,2 milioni nei primi 9 mesi del 2020). L'importo totale per i primi 9 mesi dell'esercizio precedente includeva US\$ 6,2 milioni di "ricavi base *time charter*" generati dalle navi in gestione commerciale (nessun ricavo generato da tali contratti nei primi nove mesi del 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\$ 9.248 nel terzo trimestre 2021 (US\$ 12.866 nel terzo trimestre 2020) e di **US\$ 10.635 nei primi 9 mesi del 2021** (US\$ 18.592 nei primi 9 mesi del 2020⁹). Tale variazione negativa rispetto ai primi nove mesi dell'esercizio precedente è attribuibile al mercato nettamente più debole.

⁹ I ricavi base *time charter* giornalieri medi per i primi 9 mesi del 2020 non includono US\$ 6,2 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è quasi compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

Nei primi 9 mesi del 2021 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è stata del **48,2%** dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2020: 63,5%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.414** (primi 9 mesi del 2020: US\$ 16.041). Tali contratti consentono a DIS di garantire una parte dei propri ricavi, sostenendo la generazione di flussi di cassa operativi, e consentendo un ulteriore rafforzamento degli storici rapporti di DIS con le principali compagnie petrolifere.

I ricavi base **time charter** giornalieri medi totali di DIS (**spot e time charter**)¹⁰ sono stati di **US\$ 12.113 nel terzo trimestre 2021** (US\$ 14.864 nel terzo trimestre 2020) e di **US\$ 12.939 nei primi 9 mesi del 2021** (US\$ 16.973 nei primi 9 mesi del 2020).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2020 NON REVISIONATO						2021 NON REVISIONATO			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	Primi 9 mesi	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	Primi 9 mesi
Spot	17.354	25.118	12.866	18.592	11.699	16.771	9.923	12.720	9.248	10.635
Fissa	15.864	16.236	16.038	16.041	17.866	16.429	15.842	15.231	15.163	15.414
Media	16.391	19.555	14.864	16.973	15.192	16.560	12.853	13.893	12.113	12.939

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 Leasing è entrato in vigore a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del *leasing* e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi per *leasing* già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data di decorrenza. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 38,1 milioni nei primi 9 mesi del 2021 e di US\$ 43,1 milioni nello stesso periodo del 2020, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti.

L'importo totale per i primi nove mesi del 2020 includeva anche US\$ 6,2 milioni di costi per noleggi in relazione alle navi in gestione commerciale (1,2 navi in media), compensati da un importo quasi equivalente iscritto nei "ricavi base *time charter*", al netto della deduzione di una commissione del 2% sul ricavo lordo generato da tali navi nel periodo; non è stato generato alcun ricavo od onere correlato a tali contratti nel 2021. Escludendo i costi legati alle navi in gestione commerciale e l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS per i primi 9 mesi del 2021 si sarebbero attestati a US\$ (40,6) milioni, inferiori agli US\$ (49,0) milioni per lo stesso periodo dell'esercizio precedente. Infatti, nei primi 9 mesi del 2021 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (10,3 navi equivalenti) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (12,2 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche e lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà ed a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 17,3 milioni nei primi 9 mesi del 2021 (aumento di US\$ 19,8 milioni nei primi 9 mesi del 2020), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (51,4) milioni nei primi 9 mesi del 2021 rispetto a US\$ (58,8) milioni nei primi 9 mesi del 2020. Nei primi nove mesi del 2021 la Società ha gestito un numero ridotto di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primi 9 mesi 2021: 28,0 vs. primo semestre 2020: 31,9). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo al contempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il

¹⁰ 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 sono quasi compensati da importi equivalenti di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** ammontavano a US\$ (3,2) milioni nel terzo trimestre 2021 (US\$ (3,1) milioni nel terzo trimestre 2020) e a US\$ (10,2) milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ (9,3) milioni nei primi 9 mesi del 2020). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

La perdita **dalla vendita di navi** è stata di US\$ (1,6) milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ (0,7) milioni nello stesso periodo dell'anno precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi vendute e riprese in *leasing*, negli esercizi precedenti.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato pari a US\$ 14,9 milioni nel terzo trimestre 2021 (US\$ 23,9 milioni nel terzo trimestre 2020) ed a US\$ 47,9 milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ 103,4 milioni nei primi 9 mesi del 2020), rispecchiando la debolezza registrata dai mercati dei noli nei primi nove mesi dell'anno in corso.

Gli ammortamenti, le svalutazioni e lo storno di svalutazioni ammontavano a US\$ (22,2) milioni nel terzo trimestre 2021 (US\$ (17,1) milioni nel terzo trimestre 2020) ed a US\$ (54,8) milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ (57,6) milioni nei primi 9 mesi del 2020). L'importo per i primi 9 mesi del 2021 include US\$ (5,8) milioni di svalutazione registrata su una nave di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. classificata come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) alla fine del periodo, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione ed il suo valore contabile, a conto economico. L'importo per i primi 9 mesi del 2020 include US\$ (6,3) milioni di svalutazione registrata su cinque navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e una nave di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che erano classificate come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 30 settembre 2020, imputando la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione ed il loro valore contabile a conto economico.

Il **risultato operativo (EBIT)** è stato pari a US\$ (7,3) milioni nel terzo trimestre 2021 (US\$ 6,9 milioni nel terzo trimestre 2020) ed a US\$ (6,9) milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ 45,8 milioni nei primi 9 mesi del 2020).

I **proventi finanziari netti** sono stati pari a US\$ 1,1 milioni nel terzo trimestre 2021 (US\$ 0,2 milioni nel terzo trimestre 2020) e a US\$ 2,1 milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ 0,3 milioni nei primi 9 mesi del 2020). L'importo dei primi 9 mesi del 2021 comprende principalmente US\$ 1,6 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,2 milioni di utili non realizzati su strumenti derivati usati per fini di copertura, US\$ 0,3 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** ammontavano a US\$ (7,6) milioni nel terzo trimestre 2021 (US\$ (8,7) milioni nel terzo trimestre 2020) e a US\$ (24,0) milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ (30,4) milioni nei primi 9 mesi del 2020). L'importo dei primi 9 mesi dell'anno comprende principalmente US\$ (23,8) 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\$ (27,6) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su *leasing* finanziari, 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.

DIS ha registrato una **perdita ante imposte** di US\$ (13,8) milioni nel terzo trimestre 2021 (perdita di US\$ (1,7) milioni nel terzo trimestre 2020) e una perdita di US\$ (28,8) milioni nei primi 9 mesi del 2021 (utile di US\$ 15,6 milioni nello stesso periodo del 2020).

Le **imposte sul reddito** sono state vicine allo zero nel terzo trimestre 2021 e ammontavano a US\$ (0,2) milioni nei primi 9 mesi del 2021, in linea con lo stesso periodo dell'anno precedente.

A causa del difficile contesto di mercato affrontato nell'anno in corso, DIS ha registrato una **perdita netta** di US\$ (13,8) milioni nel terzo trimestre 2021 (perdita netta di US\$ (1,7) milioni nel primo semestre 2020) e una **perdita**

netta di US\$ (28,9) milioni nei primi 9 mesi del 2021 (utile netto di US\$ 15,4 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente).

Escludendo i risultati da vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal terzo trimestre 2021 (US\$ 0,3 milioni¹¹) e dallo stesso periodo del 2020 (US\$ (0,7) milioni¹²), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (5,8) milioni nel terzo trimestre 2021 e US\$ (0,3) milioni nello stesso periodo del 2020) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (terzo trimestre 2021: US\$ (0,1) milioni e terzo trimestre 2020: US\$ (0,4) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (8,2) milioni nel terzo trimestre 2021** rispetto a US\$ (0,4) milioni registrati nello stesso trimestre dell'esercizio precedente.

Escludendo i risultati da vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi 9 mesi del 2021 (US\$ 0,05 milioni¹³) e dallo stesso periodo del 2020 (US\$ (3,2) milioni¹⁴), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (5,8) milioni nei primi 9 mesi del 2021 e US\$ (6,3) milioni nello stesso periodo del 2020) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primi 9 mesi del 2021: US\$ (0,6) milioni e primi 9 mesi del 2020: US\$ (1,1) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (22,6) milioni nei primi nove mesi del 2021** rispetto a US\$ 26,1 milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>(US\$ migliaia)</i>	Al 30 settembre 2021	Al 31 dicembre 2020
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	857.368	918.187
Attività correnti, ad esclusione delle attività disponibili per la vendita	88.831	114.403
Attività disponibili per la vendita	10.486	-
Totale attività	956.685	1.032.590
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	338.914	365.734
Passività non correnti	461.746	539.382
Totale passività correnti	156.025	127.474
Totale passività e patrimonio netto	956.685	1.032.590

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo (non sono presenti navi in costruzione al 30 settembre 2021). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 settembre 2021 era di US\$ 743,3 milioni, di cui US\$ 731,8 milioni riguardanti navi classificate come "Attività non correnti".

Gli **investimenti lordi (CapEx)** sono stati pari a US\$ 5,2 milioni nei primi nove mesi del 2021 rispetto a US\$ 9,1 milioni nello stesso periodo del 2020. Gli importi per i primi 9 mesi del 2021 includono principalmente i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo.

Le **attività correnti** al 30 settembre 2021 ammontavano a US\$ 99,3 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 10,5 milioni e US\$ 33,0 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 42,0 milioni e US\$ 0,4

¹¹ US\$ (0,5) milioni di perdita su vendite, US\$ 0,9 milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

¹² US\$ (0,6) milioni di perdita su vendite, US\$ (0,1) milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

¹³ US\$ (1,61) milioni di perdita su vendite, US\$ 1,66 milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

¹⁴ US\$ (0,7) milioni di perdita su vendite, US\$ (2,5) milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

milioni relativi a fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso istituti finanziari in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse.

Le attività correnti includono anche le *Attività disponibili per la vendita*. L'importo di US\$ 10,5 milioni si riferisce a una nave di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., inclusa nella categoria "Attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 30 settembre 2021, addebitando la differenza tra il suo *fair value* ed il suo valore contabile a conto economico. In seguito all'allocatione della svalutazione, un valore contabile netto di US\$ 10,5 milioni è stato trasferito in tale voce della Situazione patrimoniale e finanziaria al termine del periodo.

Le *passività non correnti* erano pari a US\$ 461,7 milioni al 30 settembre 2021 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (rimandiamo alla sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle *passività correnti*, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (rimandiamo alla sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 30 settembre 2021 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 22,9 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 36,5 milioni per passività da *leasing* e US\$ 6,3 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 338,9 milioni al 30 settembre 2021 (US\$ 365,7 milioni al 31 dicembre 2020). La variazione rispetto a fine 2020 è dovuta al risultato netto generato nei primi 9 mesi del 2021, parzialmente compensato dalla variazione nella valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari.

INDEBITAMENTO NETTO*

L'**indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2021** ammontava a **US\$ 539,2 milioni** rispetto a US\$ 561,5 milioni al 31 dicembre 2020. A causa dell'applicazione dell'IFRS 16, tali saldi includono una passività aggiuntiva, pari a US\$ 86,9 milioni alla fine di settembre 2021 rispetto a US\$ 96,4 milioni alla fine del 2020. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 60,9% al 30 settembre 2021 rispetto al 65,9% al 31 dicembre 2020, al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2021	AI 31 dicembre 2020
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	42.045	62.071
Attività finanziarie correnti	3.226	2.565
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	35	2.160
Totale attività finanziarie correnti	45.306	66.796
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	90.274	46.523
Passività per <i>leasing</i> – correnti	36.511	43.411
Altre passività finanziarie correnti – terzi	6.307	6.824
Altre passività finanziarie correnti - parte correlata	-	4.309
Totale passività finanziarie correnti	133.092	101.067
Indebitamento finanziario netto corrente	87.786	34.271
Altre attività finanziarie non correnti – terzi	10.346	12.110
Totale attività finanziarie non correnti	10.346	12.110
Debiti verso banche – non correnti	212.017	263.089
Passività per <i>leasing</i> – non correnti	246.779	269.941
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	2.950	6.352
Totale passività finanziarie non correnti	461.746	539.382
Indebitamento finanziario netto non corrente	451.400	527.272
Indebitamento finanziario netto	539.186	561.543

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

Alla fine di settembre 2021 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 45,3 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 42,0 milioni e la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back* pari a US\$ 3,2 milioni.

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

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 settembre 2021 ammontava a US\$ 302,3 milioni, comprensivo di US\$ 90,3 milioni con scadenza entro un anno. Oltre ad alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 30 settembre 2021 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

- (i) finanziamento di US\$ 279 milioni (originariamente US\$ 250,0 milioni) concesso da un pool di nove primari istituti finanziari (Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Crédit Industriel et Commercial, DnB) su 5 navi esistenti, per un debito residuo di US\$ 104,7 milioni;
- (ii) finanziamento concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per rifinanziare una nave MR costruita nel 2016, due navi MR costruite nel 2005 e una nave MR aggiuntiva costruita nel 2006, per un debito residuo di US\$ 24,8 milioni;
- (iii) finanziamento a 5 anni concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito residuo di US\$ 12,2 milioni;
- (iv) finanziamento a 5 anni concesso da ING per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito residuo di US\$ 11,7 milioni;
- (v) finanziamento a 6 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$ 11,3 milioni;
- (vi) finanziamento a 7 anni per un debito residuo di US\$ 29,3 milioni concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e 2016;
- (vii) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare una nave LR1 (consegnata nel novembre 2017), per un debito residuo di US\$ 19,7 milioni;
- (viii) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi *handysize* consegnate rispettivamente a luglio ed a ottobre 2016 e una nave MR consegnata nel gennaio 2017, per un debito residuo di US\$ 44,8 milioni;
- (ix) In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 18,8 milioni concesso alla *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. da Standard Chartered Bank per le quattro navi costruite tra il 2010 e il 2011.

Passività da leasing comprende i leasing finanziari per M/T High Fidelity, M/T High Discovery, M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty, H/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in leasing tra il 2017 ed il 2019. Inoltre, le "passività da *leasing*" al 30 settembre 2021 includono US\$ 86,9 milioni derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come "*leasing operativi*".

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

FLUSSI DI CASSA

I flussi di cassa netti di DIS per i primi 9 mesi del 2021 sono stati negativi per US\$ (20,9) milioni rispetto a US\$ 22,1 milioni dello stesso periodo del 2020 (terzo trimestre 2021: US\$ (10,2) milioni vs. terzo trimestre 2020: US\$ 6,7 milioni).

3° trim. 2021	3° trim. 2020	US\$ migliaia	9 MESI 2021	9 MESI 2020
5.838	11.437	Flussi di cassa da attività operative	24.371	70.499
(970)	10.436	Flussi di cassa da attività di investimento	(1.954)	22.084
(15.072)	(15.220)	Flussi di cassa da attività finanziarie	(43.307)	(70.457)
(10.204)	6.653	Variazioni della liquidità	(20.890)	22.126
34.608	32.990	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	45.294	17.517
24.404	39.643	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	24.404	39.643
42.045	59.339	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	42.045	59.339
(17.641)	(19.696)	Scoperti di conto a fine periodo	(17.641)	(19.696)

I flussi di cassa da attività operative sono stati positivi, attestandosi a US\$ 5,8 milioni nel terzo trimestre 2021 rispetto a US\$ 11,4 milioni nel terzo trimestre 2020 ed a US\$ 24,4 milioni nei primi 9 mesi del 2021, rispetto a US\$ 70,5 milioni nei primi 9 mesi del 2020. Tale variazione negativa è attribuibile al considerevole indebolimento dei mercati *spot* nei primi 9 mesi del 2021 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

I flussi di cassa netti da attività di investimento sono stati negativi per US\$ (1,0) milioni nel terzo trimestre 2021 (US\$ 10,4 milioni nel terzo trimestre 2020) e per US\$ (2,0) milioni nei primi 9 mesi del 2021 (US\$ 22,1 milioni nei primi 9 mesi del 2020). L'importo per i primi nove mesi del 2021 comprende principalmente costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, parzialmente compensati dal rimborso di US\$ 3,2 milioni di un credito relativo alla vendita e rinoleggio di due MR nel 2017. L'importo per lo stesso periodo del 2020 comprendeva costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, compensati da US\$ 30,7 milioni generati dalla vendita delle navi M/T Cielo di Guangzhou e M/T Glenda Meredith nel secondo trimestre 2020 e M/T High Progress nel terzo trimestre 2020 e da US\$ 0,5 milioni derivanti dal rimborso del finanziamento soci di d'Amico Tankers a DM Shipping, in seguito alla vendita delle sue due navi nell'esercizio 2019.

I flussi di cassa da attività finanziarie sono stati negativi e pari a US\$ (43,3) milioni nei primi 9 mesi del 2021. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ (23,0) milioni di ammortamento del debito programmato; (ii) US\$ 13,8 milioni di utilizzo di linee di credito, derivante da un rifinanziamento da US\$ 3,8 milioni con Crédit Agricole della nave M/T High Priority (una nave MR noleggiata a scafo nudo da d'Amico Tankers al 31 dicembre 2020 e la cui opzione di acquisto è stata esercitata il 5 febbraio 2021), e un utilizzo di US\$ 10,0 milioni di una linea di credito "hot money" con Banca Intesa; (iii) US\$ (35,5) milioni di rimborso di passività da *leasing*, compresi US\$ (9,6) milioni derivanti dall'esercizio dell'opzione di acquisto sulla nave M/T High Priority; (iv) US\$ (0,3) milioni di acquisizione di azioni proprie di DIS.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 9 mesi del 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 riacquisito, 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 Piano di incentivazione a lungo termine), poiché DIS ha raggiunto gli obiettivi stabiliti, i Beneficiari sono stati ricompensati con la relativa parte in "contanti" del bonus con saldo finale erogato in azioni, attraverso un'allocazione 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 condotti 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.

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.:

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 una società di intermediazione di materie prime 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 noleggiato 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 noleggiato una delle sue navi *handysize* ad una società di intermediazione di materie prime 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 società di intermediazione di materie prime 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, ed ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante società di intermediazione di materie prime 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 prorogato 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 società di intermediazione di materie prime per 12 mesi con un'opzione per altri 12 mesi, a partire da metà giugno 2021.

Nel mese di luglio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi *handysize* ad una controparte rinomata per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 3 mesi, a partire da luglio 2021.

Nel mese di settembre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 ad una società di intermediazione di materie prime per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da settembre 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.

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Flotta impiegata a noleggio a scafo nudo: nel mese di ottobre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi LR1 a una controparte industriale rinomata, tramite un contratto a scafo nudo di una durata di 5 anni. Inoltre, il noleggiatore ha l'opzione di prorogare il contratto per altri due anni.

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di ottobre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* di 6 mesi con una società di intermediazione di materie prime su una delle sue navi MR per un periodo di 6 mesi con un'opzione per altri 6 mesi.

Nel mese di novembre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 ad una società di intermediazione di materie prime per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da novembre 2021.

Vendita di navi: a ottobre 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Venture, una nave cisterna MR da 51.087 Tpl (Dwt), costruita nel 2006 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 10,7 milioni.

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

	Al 30 settembre 2021				Al 11 novembre 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
Totale	6,0	26,0	6,0	38,0	6,0	26,0	6,0	38,0

* con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile della gestione

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, (v) il tasso di aumento della flotta di navi cisterna, (vi) l'efficienza della flotta dovuta *inter alia* alla congestione e alle velocità medie di navigazione, e (vii) la lunghezza media delle tratte di navigazione. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che potrebbero favorire una ripresa del mercato delle navi cisterna nel medio periodo:

Domanda di navi cisterna

- Nella relazione di ottobre, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha previsto una crescita dell'economia globale del 5,9% nel 2021 e di un ancora forte 4,9% nel 2022 (una riduzione di 0,1 punti percentuali rispetto alla precedente previsione di luglio 2021). La revisione al ribasso per il 2021 rispecchia le stime di crescita inferiori sia per le economie più avanzate (in parte dovute alle interruzioni delle forniture) che per i paesi in via di sviluppo e a basso reddito, soprattutto a causa del peggioramento delle dinamiche della pandemia. Tale previsione è parzialmente compensata da prospettive a breve termine più solide in alcuni dei mercati emergenti esportatori di materie prime ed in altre economie in via di sviluppo. In generale, l'occupazione dovrebbe continuare a rimanere indietro rispetto alla ripresa della produzione. Guardando oltre il 2022, la crescita globale dovrebbe assestarsi intorno al 3,3% sul medio termine. In particolare, si prevede che la produzione delle economie avanzate superi le proiezioni di medio periodo precedenti alla pandemia (rispecchiando in buona parte le ulteriori forti politiche di supporto previste negli Stati Uniti e in Europa). Per contro, nei mercati emergenti e nelle economie in via di sviluppo si prevedono persistenti perdite di produzione dovute alla più lenta diffusione dei vaccini e a politiche di supporto generalmente ridotte rispetto alle economie avanzate.
- Secondo l'AIE, in agosto il totale delle scorte petrolifere industriali dell'OCSE ha registrato un considerevole calo per il terzo mese consecutivo, scendendo al disotto del minimo dell'intervallo degli ultimi cinque anni. Le scorte industriali totali dell'OCSE hanno subito una riduzione di 27,9 milioni di barili, pari a 900.000 barili al giorno, attestandosi a 2.824 milioni di barili. Questo calo è attribuibile principalmente al minore accumulo di scorte di prodotti raffinati da parte dell'industria, rispetto alle normali tendenze stagionali. A fine agosto

le scorte di petrolio totali erano 214,8 milioni di barili al disotto della media del periodo 2016-2020 e 162,2 milioni di barili in meno rispetto alla media pre-Covid del periodo 2015-2019. Rispetto alla domanda attesa, le scorte industriali dell'OCSE coprivano 61,8 giorni a fine agosto, con una riduzione di 0,4 giorni su base mensile e di 3,7 giorni rispetto alla media del quinquennio 2016-2020.

- Secondo la relazione di ottobre dell'AIE, i volumi raffinati dovrebbero aumentare di 3,2 milioni di barili al giorno tra settembre e dicembre 2021, con i volumi di dicembre comunque inferiori di 2,3 milioni di barili al giorno rispetto a quelli dello stesso mese del 2019.
- La sostituzione del gas con il petrolio per la produzione di elettricità potrebbe potenzialmente dar vita ad un incremento della domanda durante il prossimo inverno nell'emisfero settentrionale. Secondo il rapporto dell'AIE di ottobre 2021, la domanda di petrolio e raffinati per la produzione di energia potrebbe contribuire ad un aumento della domanda di crudo di 0,5 milioni di barili al giorno.
- Secondo quanto riportato nel rapporto dell'AIE di ottobre 2021, la domanda di petrolio nel 2022 dovrebbe aumentare di 3,3 milioni di barili al giorno rispetto al 2021.
- Nel 2022, l'AIE prevede che i volumi di produzione delle raffinerie continuino ad aumentare, superando i livelli pre-Covid nella seconda metà dell'anno.
- Nel rapporto di settembre 2021, Clarksons stima che nel 2022 la domanda di navi cisterna crescerà del 5,3%, ben al di sopra dell'aumento previsto per l'offerta di navi (si veda sotto).
- 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 chiusa una 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 e le dislocazioni strutturali nel settore della raffinazione dovrebbero portare ad un incremento del trasporto a lungo raggio di prodotti petroliferi.

Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2021 sarebbero state consegnate 97 MR e LR1, di cui 77 avrebbero dovuto essere consegnate nei primi nove mesi dell'anno. Di fatto, solo 57 di quelle navi sono state consegnate nei primi tre trimestri del 2021.
- Nel rapporto di settembre 2021, Clarksons stima che nel 2022 la flotta di navi cisterna crescerà dell'1,4%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi nel 2020 durante la pandemia. Tuttavia, la ripresa dei prezzi dell'acciaio ha migliorato la domanda per il riciclaggio di tonnellaggio. Le demolizioni dovrebbero continuare a ritmo sostenuto nel prossimo futuro, fintanto che i mercati dei noli rimangono deboli.
- Secondo Clarksons, i nuovi prezzi di costruzione per le MR e le LR1 sono aumentati di poco più del 15% nel 2021. Ciò è attribuibile principalmente a una riduzione degli spazi destinati alla costruzione di nuove navi cisterna, dovuta alle considerevoli commesse negli altri settori, e a un aumento del prezzo dell'acciaio.
- Secondo Clarksons, il 6,3% della flotta di navi MR e LR1 ha più di 20 anni, mentre l'attuale portafoglio ordini in questi segmenti rappresenta solo il 4,8% dell'attuale flotta commerciale.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere il settore della 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 società di intermediazione di materie prime 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 valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030.

- I cambiamenti tecnologici previsti, necessari 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. Inoltre, l'attrattiva delle nuove costruzioni è stata scalfita anche dall'aumento dei prezzi richiesti e dalla riduzione della disponibilità dei cantieri.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30 SETTEMBRE 2021

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2021	3° trim. 2020	US\$ migliaia	9 MESI 2021	9 MESI 2020
59.298	64.337	Ricavi	181.335	249.679
(17.192)	(10.255)	Costi diretti di viaggio	(50.338)	(45.523)
42.106	54.082	Ricavi base time charter*	130.997	204.156
(895)	(877)	Costi per noleggi passivi	(2.515)	(12.132)
(22.564)	(25.618)	Altri costi operativi diretti	(68.755)	(78.635)
(3.238)	(3.069)	Costi generali ed amministrativi	(10.228)	(9.252)
(538)	(583)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.611)	(700)
14.871	23.935	Risultato operativo lordo / EBITDA*	47.888	103.437
(22.191)	(17.085)	Ammortamenti e svalutazioni	(54.822)	(57.641)
(7.320)	6.850	Risultato operativo lordo / EBIT*	(6.934)	45.796
1.117	182	Proventi finanziari netti	2.136	250
(7.552)	(8.676)	(Oneri) finanziari netti	(23.975)	(30.367)
-	(70)	Perdite su cessione di investimenti	-	(70)
(13.755)	(1.714)	Utile / (perdita) ante imposte	(28.773)	15.609
4	(19)	Imposte sul reddito	(157)	(203)
(13.751)	(1.733)	Utile / (perdita) netto	(28.930)	15.406
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>				
(0,011)	(0,001)	Utile / (perdita) per azione in US\$⁽¹⁾	(0,024)	0,013

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

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2021	3° trim. 2020	US\$ migliaia	9 MESI 2021	9 MESI 2020
(13.751)	(1.733)	Utile / (perdita) del periodo	(28.930)	15.406
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in profitti o perdite</i>				
230	657	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	2.504	(3.397)
(46)	73	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(61)	(89)
(13.567)	(1.003)	Utile/(Perdita) complessivo del periodo	(26.487)	11.916

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società

(1) L'utile base per azione è calcolato sul numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.854.116 nei primi nove mesi del 2021 (1.230.890.447 azioni nei primi nove mesi del 2020) e pari a 1.222.726.438 nel terzo trimestre del 2021 (terzo trimestre 2020: 1.230.890.447 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2021 e nel terzo trimestre/primi nove mesi 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 settembre 2021	AI 31 dicembre 2020
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	847.022	901.765
Partecipazioni in società a controllo congiunto	-	4.312
Altre attività finanziarie non correnti	10.346	12.110
Totale attività non correnti	857.368	918.187
Rimanenze	10.477	8.885
Crediti a breve ed altre attività correnti	33.048	38.722
Altre attività finanziarie correnti	3.261	4.725
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	42.045	62.071
Attività correnti, al netto delle attività disponibili per la vendita	88.831	114.403
Attività disponibili per la vendita	10.486	-
Totale attività correnti	99.317	114.403
TOTALE ATTIVITÀ	956.685	1.032.590
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Perdite portate a nuovo	(72.237)	(43.307)
Sovrapprezzo azioni	368.822	368.853
Altre riserve	(19.724)	(21.865)
Patrimonio netto totale	338.914	365.734
Banche ed altri finanziatori	212.017	263.089
Passività non correnti da <i>leasing</i>	246.779	269.941
Altre passività finanziarie non correnti	2.950	6.352
Totale passività non correnti	461.746	539.382
Banche ed altri finanziatori	87.388	46.523
Passività correnti da <i>leasing</i>	36.511	43.411
Debiti a breve ed altre passività correnti	22.867	26.367
Altre passività finanziarie correnti	6.307	11.133
Debiti per imposte correnti	66	40
Passività correnti, escluse banche associate ad attività disponibili per la vendita	153.139	127.474
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	2.886	-
Totale passività correnti	156.025	127.474
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	956.685	1.032.590

11 novembre 2021

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente e Amministratore Delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2021	3° trim. 2020	US\$ migliaia	9 MESI 2021	9 MESI 2020
(13.751)	(1.732)	Utile (perdita) del periodo	(28.930)	15.406
16.428	16.805	Ammortamenti	49.059	51.354
5.763	2.300	Svalutazione	5.763	6.286
(4)	19	Imposte correnti e differite	157	203
4.185	4.930	Costo netto dei <i>leasing</i> finanziari	13.101	15.072
2.250	3.564	Altri oneri (proventi) finanziari	8.738	15.045
538	583	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	1.611	(700)
-	70	Saldo su cessione di investimenti	2	70
(71)	322	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(76)	(65)
15.338	24.839	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale	49.425	104.071
267	708	Variazioni delle rimanenze	(1.591)	2.483
(1.813)	(381)	Variazioni dei crediti a breve	2.485	1.667
(1.131)	(6.217)	Variazioni dei debiti a breve	(3.628)	(11.238)
(41)	(43)	Imposte (pagate) ricevute	(184)	(506)
(4.183)	(4.935)	Deflussi netti per la quota di interessi dei <i>leasing</i> relativa all'IFRS 16	(13.100)	(15.072)
(2.599)	(2.534)	Interessi netti (pagati) ricevuti	(9.036)	(10.906)
5.838	11.437	Flussi di cassa netti da attività operative	24.371	70.499
(970)	(2.090)	Acquisto di immobilizzazioni	(5.154)	(9.118)
-	12.507	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	-	30.692
-	-	Afflussi differiti dalla vendita di immobilizzazioni	3.200	-
-	19	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	510
(970)	10.436	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(1.954)	22.084
*-	5	Aumento di capitale	*-	5
(17)	73	Altre variazioni del patrimonio netto	(31)	(354)
-	-	Acquisto di azioni proprie	(336)	-
-	-	Finanziamenti degli azionisti	-	(5.000)
658	1.426	Variazioni di altri crediti finanziari	1.769	2.256
-	-	Variazione netta di altri debiti finanziari	-	(2.700)
(6.996)	(17.627)	Rimborso finanziamenti bancari	(22.956)	(46.618)
-	9.956	Utilizzi di linee di credito	13.756	9.956
(8.717)	(9.053)	Rimborsi della quota capitale della passività del <i>leasing</i>	(35.509)	(28.002)
(15.072)	(15.220)	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(43.307)	(70.457)
(10.204)	6.653	Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(20.890)	22.126
34.608	32.990	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	45.294	17.517
24.404	39.643	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	24.404	39.643
42.045	59.339	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	42.045	59.339
(17.641)	(19.696)	Scoperti di conto a fine periodo	(17.641)	(19.696)

* In seguito all'esercizio dei *warrant*, il 1° luglio 2021 ha avuto luogo un aumento di capitale pari a US\$ 157; tale importo è inferiore alla soglia di rendicontazione di US\$ 1 migliaia di DIS.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
Saldo al 1 gennaio 2021	62.053	(43.307)	368.853	(16.155)	(5.710)	365.734
Aumento di capitale	*_	-	*_	-	-	*_
Azioni proprie	-	-	-	(336)	-	(336)
Altre variazioni	-	-	(31)	34	-	3
Utile (perdita) complessivo	-	(28.930)	-	(61)	2.504	(26.487)
Saldo al 30 settembre 2021	62.053	(72.237)	368.822	(16.518)	(3.206)	338.914

* In seguito all'esercizio dei *warrant*, il 1° luglio 2021 ha avuto luogo un aumento di capitale pari a US\$ 157; tale importo è inferiore alla soglia di rendicontazione di US\$ 1 migliaia di DIS.

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
Saldo al 1° gennaio 2020	62.052	(59.801)	368.846	(15.380)	(3.252)	352.465
Aumento di capitale	1	-	4	-	-	5
Azioni proprie	-	-	-	(261)	-	(261)
Altre variazioni	-	67	-	(67)	-	-
Utile (perdita) complessivo	-	15.406	-	(93)	(3.397)	11.916
Saldo al 30 settembre 2020	62.053	(44.328)	368.850	(15.801)	(6.649)	364.125

Le seguenti note formano parte del bilancio intermedio consolidato.

NOTE

Il Gruppo d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (*société anonyme*) di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 ed avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo è d'Amico Società di Navigazione. DIS è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo che opera principalmente tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), oltre che tramite altre società controllate indirettamente. Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere ed società d'intermediazione di materie prime.

Il presente bilancio consolidato sintetico intermedio al 30 settembre 2021, e per i nove mesi chiusi in tale data, è stato redatto in conformità allo IAS 34 – Bilanci intermedi, come adottato dall'Unione europea.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio annuale e dovrebbe essere letto congiuntamente al bilancio annuale al 31 dicembre 2020 del Gruppo.

Il bilancio consolidato è predisposto secondo la convenzione del costo storico, a eccezione di alcune attività e passività finanziarie che sono rilevate al *fair value* a conto economico o nelle altre componenti dell'utile complessivo per la parte efficace delle coperture.

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

1. PRINCIPI CONTABILI

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

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

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

Informazioni di settore

d'Amico International Shipping fornisce servizi di trasporto di prodotti petroliferi raffinati e oli vegetali operando in un solo segmento, quello delle navi cisterna. In termini geografici, il segmento di riferimento è unico poiché il Gruppo valuta le opportunità d'impiego a livello mondiale. L'alta dirigenza del Gruppo monitora, valuta e alloca le risorse del Gruppo nel complesso e le attività sono condotte in un'unica valuta, il dollaro USA; DIS considera pertanto quello delle navi cisterna come un unico settore.

Principi contabili

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2021

Non sono stati adottati nuovi principi contabili per il periodo chiuso al 30 settembre 2021.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

Riforma del tasso di interesse di riferimento

I tassi LIBOR in USD per periodi di 3 e di 6 mesi, che costituiscono i tassi di riferimento per tutti i nostri prestiti ipotecari, non dovrebbero più essere pubblicati dal 30 giugno 2023. Al momento la dirigenza sta valutando le possibili ripercussioni della sostituzione del LIBOR in USD con un tasso privo di rischio, sui prestiti del Gruppo DIS e sulle esposizioni su coperture di tassi di interesse, tuttavia una valutazione definitiva sarà possibile solo quando il comitato negli Stati Uniti per i tassi di riferimento alternativi, avrà definito le condizioni per un tasso a termine.

Non ci sono principi non ancora in vigore che avrebbero prevedibilmente un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso o futuri e sulle operazioni future prevedibili. Al momento non si prevede l'adozione anticipata di nuovi principi.

2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Controversie legali in corso

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

Tassazione differita in regime di *tonnage tax*

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

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

11 novembre 2021

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente e Amministratore Delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

Il manager responsabile della redazione del bilancio, Antonio Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, il bilancio per i primi nove mesi/terzo trimestre 2021, redatto in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicato nel presente documento, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che il resoconto intermedio di gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente ad una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario