



COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del Q3 & 9M 2018:

'NEI PRIMI NOVE MESI DEL 2018, IL RISULTATO NETTO DI DIS È STATO PARI A US\$ (41.2) MILIONI, GUIDATO DA UN MERCATO DELLE NAVI CISTERNA PARTICOLARMENTE DEBOLE, SPECIALMENTE NEL CORSO DEL TERZO TRIMESTRE DELL'ANNO. TUTTAVIA SI SONO VISTI SEGNALI DI MIGLIORAMENTO A PARTIRE DALLA FINE DI OTTOBRE. DIS MANTIENE UNA VISIONE DI MEDIO LUNGO TERMINE POSITIVA SUL MERCATO DELLE NAVI CISTERNA.'

RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI 2018

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 180,7 milioni (US\$ 194,2 milioni nei 9M'17)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 7,8 milioni (4.34% sul TCE) (US\$ 33,7 milioni nei 9M'17)
- Risultato netto di US\$ (41,2) milioni nei primi 9M'18 (US\$ (13,6) milioni nei 9M'17)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 0,4 milioni (US\$ (3,5) milioni nei 9M'17)
- Debito netto - US\$ 588,0 milioni al 30 settembre 2018 (US\$ 510,3 milioni alla fine di dicembre 2017)

RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2018

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US\$ 55,1 milioni (US\$ 65,5 milioni nel Q3'17)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ (2,2) milioni (US\$ 9,0 milioni nel Q3'17)
- Risultato netto di US\$ (21,0) milioni (US\$ (7,4) milioni nel Q3'17)

Lussemburgo, 08 novembre 2018 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio di gestione per il periodo chiuso al 30 settembre 2018 / terzo trimestre 2018.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Marco Fiori, Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping S.A. commenta:

'Il terzo trimestre dell'anno si è caratterizzato per un mercato delle navi cisterna particolarmente debole, che ha portato la Società a un risultato netto pari a US\$ (20,9) milioni, nel corso del periodo. Questa congiuntura è dovuta principalmente a una prolungata fase di manutenzione delle raffinerie unita ad un'eccessiva offerta di tonnellaggio creatasi tra la primavera e l'estate.

Noi operiamo in un mercato molto ciclico e credo che al momento ci troviamo nel punto piu' basso di questo ciclo. Purtroppo è sempre estremamente difficile indicare il momento esatto della ripresa ma credo davvero che sia solo questione di attendere alcuni mesi per poter vedere nuovamente il nostro mercato generare buoni ritorni. Siamo già osservando i primi segnali di miglioramento con l'inizio dell'ultimo trimestre dell'anno. Come ho già detto molte volte, tutti i fondamentali di mercato rimangono estremamente positivi, mostrando una domanda mondiale di prodotti raffinati in crescita e un limitato aumento netto dell'offerta attesa per i prossimi anni.

Inoltre, gli importanti cambiamenti nelle regolamentazioni internazionali, che entreranno in vigore a partire da gennaio 2020, volte a limitare il contenuto di zolfo nei carburanti delle navi, si stima porteranno un incremento nella domanda delle nostre navi, già a partire dal secondo semestre 2019.



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Siamo tra le principali Società a livello mondiale nel settore delle navi cisterna, grazie alle nostre forti relazioni con le maggiori compagnie petrolifere e i principali operatori di mercato, ai nostri altissimi standard qualitativi sia a bordo che a terra, e alle nostre consolidate relazioni con banche e istituti finanziari.

Siamo inoltre orgogliosi di essere parte del Gruppo d'Amico Società di Navigazione, che grazie alla sua forza finanziaria ha continuato a sostenere DIS durante questo mercato avverso, attraverso aumenti di capitale, esercizio anticipato di warrant e prestiti diretti.

Il nostro piano di investimento che comprendeva 22 nuove costruzioni sta ormai giungendo alla fine, con la consegna delle due ultime LR1, attese all'inizio del 2019. Confermo che tutte queste navi sono state ordinate a prezzi storicamente molto bassi, fattore questo estremamente importante in un business a forte intensità di capitale come il nostro.

Ritengo che DIS possa guardare con fiducia al futuro in quanto è favorevolmente posizionata per poter beneficiare del prossimo dell'attesa ripresa del mercato, grazie alla sua moderna flotta e all'ottima qualità della sua struttura organizzativa, che ho avuto l'onore di guidare per 11 anni, degli oltre 20 passati in totale nel Gruppo d'Amico.

Come già annunciato, sto lasciando il mio ruolo come Amministratore Delegato di DIS alla fine dell'anno e sono onorato di potervi annunciare che il nostro Presidente, Paolo d'Amico, prenderà il mio posto. Paolo è uno dei maggiori esponenti del mercato delle navi cisterna e credo davvero che non possa esserci persona più adatta di lui a guidare la Società in questa difficile congiuntura di mercato. Auguro a Paolo, a tutto il Management e a voi Azionisti, un grande successo e un futuro radioso.'

Carlo Balestra di Mottola, CFO della DIS commenta:

'Nonostante le previsioni positive della maggior parte degli analisti di settore e di noi stessi all'inizio dell'anno, il mercato per le navi cisterna nel 2018 è stato uno dei peggiori dell'ultimo decennio.

Come nostro solito, tuttavia, ci siamo impegnati per il continuo rafforzamento del nostro bilancio, con operazioni volte a generare liquidità, onde confrontarci con questa difficile congiuntura di mercato. Nel primo trimestre dell'anno, DIS ha venduto e ripreso a bareboat una nave e venduto e ripreso a time charter un'altra nave, generando proventi netti per US\$ 20,3 milioni. Nel corso del terzo trimestre del 2018, DIS ha finalizzato la vendita di una delle sue navi Handy size e la vendita di un'altra nave MR ripresa a bareboat, generando altri US\$ 14,3 milioni. Inoltre, ad ottobre 2018, DIS ha venduto e ripreso a bareboat un'ulteriore nave MR, che porterà altra cassa per US\$ 13,3 milioni nell'ultimo trimestre dell'anno. Al contempo, siamo alla fine del nostro piano di investimenti in nuove costruzioni, con la consegna di due LR1 attese nel primo trimestre 2019 per CAPEX residui pari a US\$ 59,0 milioni (di cui circa US\$ 35,8 milioni dovrebbero essere finanziati con debito bancario). DIS continua a beneficiare del forte e costante sostegno del proprio azionista di controllo, d'Amico International S.A., dal quale ha ricevuto finanziamenti pari a US\$ 38,7 milioni al 30 settembre 2018, dei quali US\$ 25,0 milioni a lungo termine, di cui a loro volta US\$ 15,0 milioni subordinati ai diritti ed interessi di ogni creditore privilegiato. Al 30 settembre, 2018 DIS ha 'disponibilità liquide e mezzi equivalenti' pari a US\$ 30,4 milioni e una posizione finanziaria netta pari a US\$ (588,0) milioni, che rappresentano il 73,3% del valore di mercato della flotta.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2018

Durante primi nove mesi del 2018 le condizioni di mercato in tutti i settori delle navi cisterna hanno subito un ulteriore rallentamento, in gran parte a causa dell'eccesso di offerta di tonnellaggio associata all'andamento debole della domanda. Oltre ad aver limitato i ricavi nel 2018, i prezzi più elevati del bunker hanno contribuito ad opportunità di arbitraggio dei raffinati più limitate, principalmente tra l'Atlantico e l'Asia, pesando sulla crescita del commercio di raffinati da inizio anno. Secondo Clarksons, nel 2018 la



domanda di Tpl (Dwt) delle navi cisterna dovrebbe aumentare del 2,1%, con un rallentamento della crescita rispetto agli ultimi anni, in parte risultante dal calo delle spedizioni nel Sud-Est asiatico e in Brasile; si tratta di un netto calo rispetto alle stime del gennaio 2018, quando prevedeva un aumento della domanda di Tpl (Dwt) delle navi cisterna del 3,8%.

La tariffa *time-charter* annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative del mercato *spot* per i successivi 12 mesi. Non essendoci stati segnali di miglioramento dei mercati nel terzo trimestre, questa tariffa per le MR convenzionali (non *eco*) è diminuita, attestandosi tra US\$ 12.500 e US\$ 12.750 al giorno.

DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (41,2) milioni nei primi 9 mesi del 2018 rispetto alla perdita netta di US\$ (13,6) milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio. Tale variazione è dovuta principalmente alla debolezza del mercato delle navi cisterna dall'inizio del 2018, in particolare nel terzo trimestre dell'anno (terzo trimestre 2018: perdita netta di US\$ (20,9) milioni). I primi nove mesi del 2017 avevano beneficiato anche di US\$ 2,6 milioni di "utile dalla vendita di navi" generato dalla cessione di due navi, nonché di "costi per noleggi passivi" inferiori.

Nei primi nove mesi del 2018, la tariffa *spot* giornaliera media di DIS è stata di US\$ 10.574 rispetto a US\$12.290 generati nello stesso periodo del 2017.

Nel contempo, il 32,5% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2018 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.858 (primi 9 mesi del 2017: copertura del 33,6% a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.573). Tale livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che consente al Gruppo 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 complessiva di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 11.967 nei primi nove mesi del 2018 rispetto a US\$ 13.392 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

Nei primi nove mesi del 2018, le "spese lorde in conto capitale" di DIS ammontavano a **US\$ 100,2 milioni** (US\$ 56,2 milioni nel terzo trimestre 2018), principalmente in relazione al programma di costruzione di nuove navi di DIS. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"**¹ (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui venti già consegnate alla fine del terzo trimestre 2018. L'**investimento complessivo** previsto è di circa **US\$ 755,0 milioni** ed è in linea con la strategia del Gruppo volta a modernizzare la propria flotta con navi *eco design* di nuova costruzione. Inoltre, DIS ha già fissato la maggior parte di queste navi attraverso contratti di nolo a lungo termine a tariffe remunerative, con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante società di raffinazione.

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base time charter** sono stati di US\$ 55,1 milioni nel terzo trimestre 2018 (US\$ 65,5 milioni nel terzo trimestre 2017) e di US\$ 180,7 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (US\$ 194,2 milioni nei primi 9 mesi del 2017). Tale variazione è imputabile prevalentemente al mercato *spot* relativamente più debole nei primi nove mesi del 2018 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Sulla scia di un mercato così depresso, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 8.689 nel terzo trimestre 2018** (terzo trimestre 2017: US\$ 11.960) e **di US\$ 10.574 nei primi 9 mesi del 2018**

¹ È inclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in *joint venture* con Venice Shipping and Logistics S.p.A.).



(US\$ 12.290 nei primi 9 mesi del 2017).

In linea con la strategia di DIS, nei primi nove mesi del 2018 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del **32,5%** dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2017: 33,6%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.858** (primi 9 mesi del 2017: US\$ 15.573). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)** sono stati di **US\$ 10.680 nel terzo trimestre 2018** (US\$ 12.977 nel terzo trimestre 2017) e di **US\$ 11.967 nei primi 9 mesi del 2018** (US\$ 13.392 nei primi 9 mesi del 2017).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2017 NON REVISIONATO					2018 NON REVISIONATO			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9 mesi	4° trim.	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9 mesi
Spot	13.363	11.763	11.960	12.290	11.299	12.726	10.327	8.689	10.574
Fissa	15.908	15.078	15.681	15.573	15.003	15.001	14.867	14.716	14.858
Media	14.412	12.851	12.977	13.392	12.459	13.446	11.818	10.680	11.967

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di US\$ (2,2) milioni nel terzo trimestre 2018 e di **US\$ 7,8 milioni nei primi nove mesi del 2018**, rispetto a US\$ 9,0 milioni nel terzo trimestre 2017 e US\$ 33,7 milioni nei primi nove mesi del 2017. La flessione rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente ai minori "Ricavi TCE" conseguiti nel periodo di riferimento. Il **marginale operativo di DIS si è attestato a (4,1)% nel terzo trimestre 2018 e al 4,3% nei primi 9 mesi del 2018** rispetto al 13,7% del terzo trimestre 2017 e al 17,3% dei primi 9 mesi del 2017.

Gli **ammortamenti e svalutazioni** ammontavano a US\$ 10,5 milioni (US\$ 9,2 milioni nel terzo trimestre 2017) e a US\$ 29,4 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (US\$ 27,8 milioni nei primi 9 mesi del 2017).

L'**EBIT** è stato **negativo per US\$ (12,7) milioni nel terzo trimestre 2018** (negativo per US\$ (0,3) milioni nel terzo trimestre 2017) e **negativo per US\$ (21,5) milioni nei primi 9 mesi del 2018** (positivo per US\$ 5,9 milioni nei primi 9 mesi del 2018).

Il **risultato netto** di DIS è stato negativo per US\$ (21,0) milioni nel terzo trimestre 2018 (US\$ (7,4) milioni nel terzo trimestre 2017) e di US\$ (41,2) milioni nei primi nove mesi dell'esercizio (US\$ (13,6) milioni nei primi 9 mesi del 2017). La variazione rispetto all'anno precedente è riconducibile principalmente a un mercato *spot* nettamente più debole registrato nei primi nove mesi del 2018.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

I **flussi di cassa netti di DIS per i primi 9 mesi del 2018 sono stati negativi per US\$ (4,0) milioni** rispetto a US\$ (0,9) milioni dei primi 9 mesi del 2017. Nel corso dei primi nove mesi del 2018 la spesa in conto capitale lorda per US\$ 100,2 milioni è stata parzialmente compensata da US\$ 21,9 milioni di incassi da vendita navi e US\$ 73,7 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati negativi per US\$ (0,5) milioni nel terzo trimestre 2018 (negativi per US\$ (2,4) milioni nel terzo trimestre 2017) e positivi per US\$ 0,4 milioni nei primi 9 mesi del 2018 (negativi



per US\$ (3,5) milioni nei primi 9 mesi del 2017). Il miglioramento del risultato nei primi nove mesi del 2018 è attribuibile principalmente ad una riduzione del capitale circolante.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2018** ammontava a **US\$ 588,0 milioni** rispetto a US\$ 510,3 milioni alla fine del 2017. L'**indebitamento netto/il rapporto del valore di mercato della flotta** era pari a 73,7% al 30 settembre 2018 rispetto al 66,6% al 31 dicembre 2017.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

Gli eventi principali per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 9 mesi del 2018 sono stati i seguenti:

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta in "noleggio passivo":** nel mese di gennaio 2018, il contratto per la M/T Carina, una nave MR costruita nel 2010 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2013, è stato prorogato per altri due anni a partire da maggio 2018 ad una tariffa scontata.

Nel mese di gennaio 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Said, una nave MR costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers d.a.c. e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di febbraio 2018, il contratto per la M/T SW Cap Ferrat I, una nave MR costruita nel 2002 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2015 e in scadenza nel dicembre 2018, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.

Nel mese di aprile 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Stewart, una nave *handysize* costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers d.a.c. e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di maggio 2018, il contratto per la nave M/T High Power, una nave MR costruita nel 2004 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2015 e in scadenza nel maggio 2018, è stato prorogato per un altro periodo di 12 mesi ad una tariffa ridotta.

Nel mese di maggio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T High Navigator, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Japan Marine United Co. (Giappone), per un periodo di 8 anni, e la M/T High Explorer, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Onomichi Dockyard (Giappone), per un periodo di 8 anni con possibilità di proroga del contratto.

Nel mese di giugno 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T High Leader, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Japan Marine United Co. (Giappone), per un periodo di 8 anni.

Nel mese di luglio 2018, il contratto per la M/T Freja Baltic, una nave MR costruita nel 2008 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2014 e in scadenza nell'agosto 2018, è stato prorogato per altri due anni ad una tariffa ridotta.



Nel mese di agosto 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Silver Express, una nave MR costruita nel 2009, sottoscritto con d'Amico Tankers d.a.c. e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di agosto 2018, i contratti di noleggio sulle navi M/T High Beam, M/T High Current, M/T High Glow, M/T High Enterprise e M/T High Force, tutti in scadenza tra agosto e ottobre 2018, sono stati prorogati per altri 1-3 viaggi *spot*. La tariffa di noleggio, originariamente fissa, è stata modificata in una "tariffa variabile" in base ai ricavi sul mercato *spot* di ognuna delle navi. d'Amico sta quindi di fatto agendo in qualità di gestore commerciale di tali navi, guadagnando una commissione del 2% su tutti i relativi ricavi lordi. Alla fine di settembre questo nuovo piano commerciale includeva già quattro di queste navi, alle quali si unirà la quinta all'inizio di ottobre.

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di gennaio 2018 è scaduto un contratto *time charter* triennale tra d'Amico Tankers d.a.c. e un'importante compagnia petrolifera, pertanto la nave è ora impiegata sul mercato *spot*.

Nel mese di febbraio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha "fissato" una delle sue navi MR di tipo "Eco" con un'importante compagnia petrolifera attraverso un contratto *time charter* di 1 anno ad una tariffa remunerativa.

Nel mese di marzo 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* di 6 mesi con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 9 mesi con possibilità per il noleggiatore di optare per altri 6 mesi ad una tariffa superiore.

Nel mese di marzo 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su tre navi MR. Il primo di questi contratti è stato prorogato per 28 mesi a una tariffa remunerativa con opzione per altri 8 mesi; il secondo è stato prorogato per 12 mesi a una tariffa remunerativa con opzione per altri 12 mesi; il terzo è stato prorogato per 32 mesi a una tariffa remunerativa con opzione per altri 6 mesi.

Nel mese di maggio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 di tipo "Eco" di nuova costruzione, la cui consegna era prevista nel terzo trimestre 2018, ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione attraverso un contratto *time charter* di 9 mesi con possibilità per il noleggiatore di optare per altri 6 mesi.

Nel mese di agosto 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi a decorrere da settembre 2018. Contestualmente d'Amico Tankers d.a.c. ha "fissato" due delle sue navi MR con la stessa compagnia petrolifera attraverso un contratto *time charter* di 12 mesi, con opzione per altri 12 mesi.

- **Flotta in costruzione:** Nel mese di gennaio 2018, la M/T Cielo di Rotterdam, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

Nel gennaio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (Corea del Sud) di assumersi la consegna delle navi LR1 in costruzione rimanenti, secondo la seguente programmazione approssimativa: una nave a gennaio 2018, 2 navi a luglio 2018 e le ultime 2 navi a gennaio 2019.



Nel mese di luglio 2018, la M/T Cielo di Cagliari, una nuova nave cisterna LR1 di tipo “Eco” costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

Nel mese di agosto 2018, la M/T Cielo Rosso, una nuova nave cisterna LR1 di tipo “Eco” costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

- **Vendite di navi:** nel mese di luglio 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d’Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d’intesa per la vendita della M/T Cielo di Milano, una nave cisterna *handysize* da 40.081 Tpl (Dwt), costruita nel 2003 da Shina Shipbuilding (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 8,025 milioni. L’operazione permette a d’Amico Tankers d.a.c. di generare una liquidità di circa US\$ 2,4 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave.

Nel mese di luglio 2018, DIS ha annunciato che la sua interamente controllata d’Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d’intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Trust, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2016 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 29,5 milioni. L’operazione permette a d’Amico Tankers d.a.c. di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 11,9 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all’operazione, d’Amico Tankers d.a.c. manterrà il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l’acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d’Amico Tankers d.a.c. mantiene un’opzione di riacquisto della nave, a partire dal secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

Nel mese di agosto 2018, DIS ha annunciato che la sua interamente controllata d’Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d’intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Loyalty, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2015 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 28,5 milioni. L’operazione permette a d’Amico Tankers d.a.c. di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 13,3 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all’operazione, d’Amico Tankers d.a.c. manterrà il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l’acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d’Amico Tankers d.a.c. mantiene un’opzione di riacquisto della nave, a partire dal secondo anniversario della sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

D’AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

Prestito degli azionisti: Il 26 giugno 2018, d’Amico International Shipping S.A. (il “Mutuatario”) ha sottoscritto un contratto di finanziamento con il suo azionista di maggioranza, d’Amico International S.A. (il “Finanziatore”). Su richiesta del Mutuatario, il Finanziatore ha accettato di mettergli a disposizione un credito *revolving* a termine in dollari USA fino a US\$ 30.000.000 (il “Finanziamento”). Il Finanziamento è destinato a finalità societarie di lungo periodo del Mutuatario e le parti accettano che parte del Finanziamento sia stato concesso dal Finanziatore al Mutuatario in data 30 giugno 2018 (la “Data di efficacia”) per un importo pari a US\$ 25.000.000. La scadenza del Finanziamento cadrà il giorno successivo a tre (3) anni dalla Data di efficacia (la “Data di scadenza”), ferma restando la possibilità di una Data di scadenza precedente coincidente con il termine del Periodo di preavviso di rimborso. Ogni anticipo



nell'ambito del Finanziamento sarà gravato da interessi ad un tasso pari al LIBOR USD a 3 mesi più il margine applicabile convenuto al 2% annuo. Il Mutuatario ha il diritto di rimborsare anticipatamente, integralmente o parzialmente, un singolo anticipo o l'intero importo residuo in qualsiasi momento. In questo caso l'importo rimborsato anticipatamente sarà disponibile per anticipi futuri. Il Finanziatore può richiedere che l'importo residuo del Finanziamento gli sia integralmente o parzialmente rimborsato in qualsiasi momento, dandone un preavviso di un anno e un giorno (il "Periodo di preavviso di rimborso"). Se, contestualmente alla richiesta di rimborso dell'intero importo residuo, il Finanziatore chiede anche il recesso anticipato del finanziamento, la data di scadenza del Finanziamento sarà l'ultimo giorno del periodo di preavviso di rimborso.

Risultati dei Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022: il 2 luglio 2018 il capitale sociale di DIS è stato aumentato in seguito alla conclusione del primo periodo di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017 – 2022" (codice ISIN LU1588548724). Nel corso del Primo Periodo di Esercizio sono stati esercitati n. 518.602 Warrant e sono state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni Warrant esercitato) n. 518.602 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,315 ciascuna ammesse alla quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche (incluso il diritto a dividendi) delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"). A seguito di tali sottoscrizioni il capitale sociale di DIS risulta pertanto pari a US\$ 65.373.392 rappresentato da n. 653.733.920 azioni ordinarie prive del valore nominale.

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

Dimissioni di Marco Fiori, Amministratore delegato della Società: il 23 ottobre 2018 Marco Fiori, Consigliere di Amministrazione e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping S.A., ha annunciato al Consiglio di Amministrazione la sua intenzione di dimettersi dalla posizione di Amministratore e Amministratore Delegato per motivi personali; le sue dimissioni assumeranno efficacia il 31 dicembre 2018. Il Consiglio di Amministrazione ha accettato le dimissioni, esprimendogli il suo più sentito ringraziamento per l'importante contributo fornito alla società nel corso degli anni e augurandogli ulteriori successi professionali futuri.

Flotta in "noleggio passivo": Nel mese di ottobre 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Citrus Express, una nave MR costruita nel 2006, sottoscritto con d'Amico Tankers d.a.c. e la nave è stata riconsegnata ai proprietari. Nello stesso mese si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T High Sun, una nave MR costruita nel 2014, sottoscritto con d'Amico Tankers d.a.c. e la nave è stata riconsegnata ai proprietari (Eco Tankers Limited, della quale DIS detiene una partecipazione del 33%).

Flotta impiegata a noleggio: Nel mese di ottobre 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* di 6 mesi con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 9 mesi a decorrere da ottobre 2018 con opzione per altri 9 mesi.



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

	Al 30 settembre 2018 NON REVISIONATO				All'8 ottobre 2018 NON REVISIONATO			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	4,0	15,0	7,0	26,0	4,0	14,0	7,0	25,0
Noleggio a scafo nudo*	0,0	5,0	0,0	5,0	0,0	6,0	0,0	6,0
Nolo a lungo termine	0,0	15,5	1,0	16,5	0,0	15,5	1,0	16,5
Nolo a breve termine	0,0	6,0	0,0	6,0	0,0	3,0	0,0	3,0
Contratto commerciale ²	0,0	4,0	0,0	4,0	0,0	5,0	0,0	5,0
Totale	4,0	45,5	8,0	57,5	4,0	43,5	8,0	55,5

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nel "Global Economic Outlook", il Fondo Monetario Internazionale (FMI) ha previsto che la crescita globale per il 2018-19 rimarrà stabile ai livelli del 2017, pari al 3,7%, ma ad un ritmo meno sostenuto rispetto a quanto previsto nel mese di aprile (inferiore dello 0,2% ogni anno). La revisione al ribasso rispecchia le sorprese che hanno soffocato l'attività all'inizio del 2018 in alcune delle principali economie avanzate, gli effetti negativi delle misure commerciali attuate o approvate tra aprile e metà settembre, nonché l'indebolimento delle prospettive per alcuni mercati-chiave emergenti e in via di sviluppo, derivanti da fattori specifici del paese, inasprimento delle condizioni finanziarie, tensioni geopolitiche e maggiori costi per le importazioni di petrolio.

Di conseguenza l'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE) ha rivisto al ribasso la sua previsione di crescita della domanda nel 2018 e nel 2019 di 110.000 barili al giorno in entrambi gli anni, e si attesterà rispettivamente a 1,3 milioni e 1,4 milioni di barili al giorno. Tale riduzione è imputabile principalmente al peggioramento delle prospettive economiche, ai timori nell'ambito del commercio ed all'aumento dei prezzi petroliferi.

Sempre secondo l'AIE, la domanda dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE), sostenuta da un solido primo trimestre 2018 e da una robusta crescita degli Stati Uniti, aumenterà di 300.000 barili al giorno nel 2018, per poi rallentare a 130.000 barili al giorno nel 2019. La domanda dei paesi non OCSE aumenterà di 1 milione di barili al giorno nel 2018, trainata da Cina ed India, che complessivamente rappresentano il 60% dell'aumento globale.

Nell'ultimo trimestre del 2018 è previsto un aumento della domanda di navi cisterna, favorito dall'espansione dei volumi di raffinazione del 3,1% circa, dal valore minimo di 81,5 milioni di barili al giorno a ottobre 2018 a 84,0 milioni di barili al giorno a dicembre 2018. Nei primi nove mesi del 2018 il ritmo di crescita del commercio di raffinati è stato limitato dal calo delle spedizioni verso alcuni paesi del Sud-Est asiatico, e dai maggiori volumi di raffinazione in Brasile che hanno causato una riduzione delle importazioni del paese. Tuttavia, viste le continue difficoltà affrontate dal settore della raffinazione in Messico, la crescita delle importazioni di raffinati da parte di questo paese dovrebbe portare ad un

² Nel mese di agosto 2018, i contratti di noleggio sulle navi M/T High Beam, M/T High Current, M/T High Glow, M/T High Enterprise e M/T High Force, tutti in scadenza tra agosto e ottobre 2018, sono stati prorogati per altri 1-3 viaggi *spot*. La tariffa di noleggio, originariamente fissa, è stata modificata in una "tariffa variabile" in base ai ricavi sul mercato *spot* di ognuna delle navi. d'Amico sta quindi di fatto agendo in qualità di gestore commerciale di tali navi, guadagnando una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

risultato favorevole, insieme alla spinta al commercio di raffinati proveniente dall'aumento delle esportazioni dal Medio Oriente e dagli Stati Uniti.

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 14.00 CET (8.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. È possibile collegarsi componendo i seguenti numeri telefonici: dall'Italia + 39 02 8058811, dal Regno Unito + 44 808 23 89 561, dagli USA + 1 866 63 203 28. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: www.damicointernationalshipping.com

Da oggi questo comunicato stampa è disponibile nella sezione Investor Relations del sito internet della Società, depositato presso la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), diffuso utilizzando il circuito e-market SDIR ed archiviato presso Borsa Italiana S.p.A. tramite il sistema e-market STORAGE e presso Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di OAM.

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

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

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

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

E-Mail: damicotankers@capitallink.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

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

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com

Antonio Buozzi

Tel.: +39 320.0624418

E-Mail: antonio.buozzi@havaspr.com



ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2018	3° trim. 2017	US\$ migliaia	9 MESI 2018	9 MESI 2017
98.819	101.082	Ricavi	301.181	289.184
(43.766)	(35.575)	Costi diretti di viaggio	(120.479)	(95.013)
55.053	65.507	Ricavi base time charter*	180.702	194.171
(33.900)	(33.390)	Costi per noleggi passivi	(99.565)	(93.005)
(19.305)	(19.334)	Altri costi operativi diretti	(61.372)	(59.023)
(3.978)	(3.815)	Costi generali e amministrativi	(12.078)	(11.108)
(103)	4	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	149	2.642
(2.233)	8.972	Risultato operativo lordo / EBITDA*	7.836	33.677
(10.461)	(9.236)	Ammortamenti	(29.354)	(27.815)
(12.694)	(264)	Risultato operativo / EBIT*	(21.518)	5.862
1.060	83	Proventi finanziari netti	4.131	1.734
(10.463)	(7.004)	(Oneri) finanziari netti	(24.661)	(20.688)
1.342	2	Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	1.341	92
(20.755)	(7.183)	Utile / (perdita) ante imposte	(40.707)	(13.000)
(199)	(201)	Imposte sul reddito	(467)	(584)
(20.954)	(7.384)	Utile / (perdita) netto	(41.174)	(13.584)
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>				
(0,032)	(0,013)	Utile / (perdita) per azione in US\$⁽¹⁾	(0,064)	(0,028)

* Si faccia riferimento agli Indicatori alternativi di performance a pagina 10

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2018	3° trim. 2017	US\$ migliaia	9 MESI 2018	9 MESI 2017
(20.954)	(7.384)	Utile / (perdita) del periodo	(41.174)	(13.584)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in</i>				
<i>Profitti o Perdite</i>				
(1.964)	864	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	1.317	656
(86)	102	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(185)	271
(40.042)	(6.418)	Utile/(Perdita) complessivo del periodo	(40.042)	(12.657)

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 645.455.291 nei primi nove mesi del 2018 (490.084.754 azioni nei primi nove mesi del 2017) e pari a 646.068.256 nel terzo trimestre del 2018 (terzo trimestre 2017: 560.930.465 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2018 e nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2017 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.



SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA INTERMEDIA CONSOLIDATA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2018	AI 31 dicembre 2017
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni tecniche	921.361	792.851
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.110	3.269
Altre attività finanziarie non correnti	27.750	27.632
Totale attività non correnti	953.221	823.752
Attività disponibili per la vendita	-	77.750
Rimanenze	20.000	15.495
Crediti a breve e altre attività correnti	57.260	66.200
Altre attività finanziarie correnti	599	344
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	30.391	29.694
Totale attività correnti	108.250	189.483
TOTALE ATTIVITÀ	1.061.471	1.013.235
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	65.373	65.322
Utili portati a nuovo	(15.281)	26.389
Altre riserve	306.817	302.721
Patrimonio netto totale	356.909	394.432
Banche e altri finanziatori	370.137	357.544
Passività per <i>leasing</i> finanziari	114.193	63.144
Finanziamenti degli azionisti *	25.000	-
Altre passività finanziarie non correnti	2.323	5.469
Totale passività non correnti	511.653	426.157
Banche e altri finanziatori	104.667	128.488
Passività per <i>leasing</i> finanziari	5.994	3.267
Finanziamenti degli azionisti	13.739	-
Debiti e passività correnti	57.824	50.811
Altre passività finanziarie correnti	10.677	10.043
Debiti per imposte correnti	8	37
Totale passività correnti	192.909	192.646
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.061.471	1.013.235

* Di cui US\$ 15.0 milioni subordinati ai diritti ed interessi di ogni creditore privilegiato



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2018	3° trim. 2017	US\$ migliaia	9 MESI 2018	9 MESI 2017
(20.954)	(7.883)	Utile (perdita) del periodo	(41.174)	(13.583)
10.461	9.236	Ammortamenti e svalutazioni	29.354	27.815
133	201	Imposte correnti e differite	374	584
8.525	6.380	Oneri (proventi) finanziari	20.303	18.831
879	541	Risultato della differenza di cambio non realizzata	228	123
(1.343)	(2)	Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	(1.342)	(2.642)
103	(4)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(148)	(92)
(2.196)	8.969	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	7.595	31.036
(2.035)	1.290	Variazioni delle rimanenze	(4.505)	(1.997)
(4.831)	- *	Variazione delle attività contrattuali	(8.010)	- *
14.332	(12.123)	Variazione degli altri crediti	16.653	(14.160)
(302)	4.895	Variazione degli altri debiti	6.139	(1.711)
(132)	(198)	Imposte (pagate) ricevute	(106)	(606)
(6.262)	(5.297)	Interessi netti (pagati)	(18.946)	(16.112)
884	96	Variazioni di altre passività finanziarie	1.448	96
42	73	Variazioni della riserva sovrapprezzo azioni	174	183
(500)	(2.295)	Flussi di cassa netti da attività operative	442	(3.271)
(28.181)	(37.020)	Acquisto di immobilizzazioni	(100.213)	(99.868)
(19.246)	27.938	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	21.857	78.229
-	-	Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	83	132
32	29	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	94	87
(47.395)	(9.053)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(78.179)	(21.420)
211	(106)	Aumento di capitale	191	37.788
(33)	90	Altre variazioni del patrimonio netto	(131)	271
11.739	-	Finanziamenti degli azionisti	38.739	(10.001)
(167)	-	Variazioni di altri crediti finanziari	1.000	-
197	-	Variazione netta di altri debiti finanziari	572	(2.000)
(43.625)	(30.465)	Rimborso finanziamenti bancari	(98.706)	(95.142)
49.238	4.374	Utilizzo finanziamenti bancari	79.920	38.543
27.850	28.000	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	55.850	55.000
(1.592)	(401)	Rimborso di un leasing finanziario	(3.724)	(654)
43.818	1.492	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	73.711	23.805
(4.077)	(9.856)	Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(4.026)	(886)
17.720	29.134	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	17.669	20.164
13.643	19.278	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	13.643	19.278
30.391	31.497	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	30.391	31.497
(16.748)	(12.219)	Scoperti di conto a fine periodo	(16.748)	(12.219)

*Come consentito dall'espedito pratico di cui all'IFRS 15, la Società non riporta le variazioni delle attività e delle passività contrattuali in riferimento a periodi comparabili del 2017.



Il manager responsabile della redazione dei documenti contabili societari, Carlos Balestra di Mottola, dichiara nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la Società) che l'informativa contabile contenuta nel presente comunicato corrisponde alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili.

Carlos Balestra di Mottola
Chief Financial Officer

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

Ricavi base time charter

Costituiscono uno *standard* nel settore dei trasporti marittimi che consente di confrontare i ricavi di nolo netti in base alla durata del viaggio, non influenzati dal fatto che le navi siano state impiegate in noleggi *spot*, noleggi a viaggio o Contratti di nolo (si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari). Come indicato nel Conto economico del bilancio, corrispondono alla differenza tra ricavi (di viaggio) e 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* e 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 e il margine di EBITDA siano utili indicatori aggiuntivi che gli investitori possono utilizzare per valutare i risultati operativi del Gruppo.

EBIT e margine di EBIT

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

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

Comprende i finanziamenti bancari e 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.



IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

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

Percentuale di copertura

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

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

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

Off-hire

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

Ricavi base *time charter* giornalieri

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

Numero medio di navi

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

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

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



Noleggjo

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

Proprietario conduttore

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

Contratti a tariffa fissa

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

Noleggjo spot o noleggio a viaggio

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

Time charter

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