



COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il progetto di bilancio 2019:

**'NEL 2019, DIS HA REALIZZATO RISULTATI SIGNIFICATIVAMENTE MIGLIORI RISPETTO AL 2018:
RISULTATO NETTO PARI A US\$ (27,5) M NEL 2019 M VS. US\$ (55,1) M NEL 2018;
RISULTATO NETTO RETTIFICATO PARI A US\$ (7,7) M NEL 2019 M VS. US\$ (57,4) M NEL 2018;
EBITDA RECURRING (ESCLUSO IFRS 16) PIU' DI QUATTRO VOLTE SUPERIORE ALLO SCORSO ANNO;
CASH FLOW OPERATIVO PARI A US\$ 59,3 M NEL 2019 VS. US\$ 7,6 M NEL 2018.**

**NEL QUARTO TRIMESTRE DEL 2019, DIS HA REGISTRATO IL PRIMO TRIMESTRE IN UTILE DAL Q1'17:
RISULTATO NETTO PARI A US\$ 4,9 M NEL Q4'19 VS. US\$ (13,9) M NEL Q4'18;
RISULTATO NETTO RETTIFICATO PARI A US\$ 7,4 M NEL Q4'19 VS. US\$ (13,0) M NEL Q4'18.'**

RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2019

- Ricavi base *time charter* (TCE) – US\$ 258,3 milioni (US\$ 244,9 milioni nel FY 2018)
- EBITDA – US\$ 104,2 milioni (40,3% sul TCE) (US\$ 17,5 milioni nel FY 2018)
- Risultato netto – US\$ (27,5) milioni (US\$ (55,1) milioni nel FY 2018)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (7,7) milioni (US\$ (57,4) milioni nel FY'18)
- Flussi di cassa da attività operative – US\$ 59,3 milioni (US\$ 7,6 milioni nel FY 2018)
- Indebitamento netto - US\$ 682,8 milioni (US\$ 560,0 million escludendo IFRS16) al 31 dicembre 2019 (US\$ 588,7 milioni alla fine del 2018)

RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2019

- Ricavi base *time charter* (TCE) – US\$ 72,2 milioni (US\$ 64,2 milioni nel Q4 2018)
- EBITDA – US\$ 34,9 milioni (US\$ 9,7 milioni nel Q4 2018)
- Risultato netto – US\$ 4,9 milioni (US\$ (13,9) milioni nel Q4 2018)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 7,4 milioni (US\$ (13,0) milioni nel Q4'18)

Lussemburgo - 12 marzo, 2020 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna la relazione relativa al progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2019.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

Nel 2019, DIS ha realizzato un Risultato netto pari a US\$ (27,5) milioni vs. US\$ (55,1) milioni registrati nel 2018. Esclusi tutti gli effetti non ricorrenti da entrambi gli anni, nonché gli impatti derivanti



dall'applicazione di IFRS 16 dal 2019, il Risultato netto di DIS è pari a US\$ (7,7) milioni nel 2019 rispetto a US\$ (57,4) milioni nell'anno precedente.

DIS è tornata alla profittabilità nel quarto trimestre del 2019, registrando un Risultato netto pari a US\$ 4,9 milioni e un Risultato netto rettificato pari a US\$ 7,4 milioni (Q4'18: Risultato netto di US\$ (13,9) milioni e Risultato netto rettificato di US\$ (13,0) milioni). Questo importante risultato è attribuibile principalmente alle migliori condizioni di mercato e alle efficienze di costo ottenute nel corso del 2019.

DIS ha realizzato una media spot giornaliera pari a US\$ 13,683 nel 2019, corrispondente ad un incremento di US\$ 2,885 al giorno rispetto alla media di US\$ 10,798 ottenuta nel 2018. In coerenza con la solita prudente strategia commerciale, DIS ha mantenuto un livello elevato di copertura nel 2019, pari al 51,9% dei giorni totali, ad una media giornaliera di US\$ 14,760. La nostra media totale TCE (spot e time-charter) è stata quindi pari a US\$ 14,239 nel 2019 vs. US\$ 12,184 nel 2018.

Come menzionato, l'ultimo trimestre dell'anno è stato particolarmente forte per il nostro settore, e questo ci ha consentito di ottenere una media spot giornaliera pari a US\$ 17,242 vs. US\$ 11,617 generata nello stesso trimestre del 2018. Tale risultato si deve all' usuale incremento stagionale della domanda e all'entrata in vigore, a partire da gennaio 2020, delle nuove regolamentazioni IMO sui carburanti marittimi. Ad eccezione di una breve correzione dovuta al raggiungimento del picco nei contagi da Coronavirus (Covid-19) in Cina, il mercato ha continuato ad essere molto forte nel primo trimestre del 2020, con un trend di noli crescente a partire da metà febbraio.

Il valore dei noleggi a periodo e delle nostre navi hanno continuato a salire nel corso del 2019. Al momento, la stima della rata time-charter per periodi di un anno è pari a US\$ 15,500 al giorno per MR2 convenzionali e di US\$ 16,750 per MR2 Eco.

Siamo ovviamente preoccupati per il Covid-19, sia da un punto di vista umano che commerciale. Al momento, l'impatto del virus sul settore delle product tanker è stato limitato. Infatti, la brusca riduzione del consumo di petrolio in Cina, è stata parzialmente compensata da un incremento delle esportazioni di prodotti raffinati, in particolare 'jet fuel', dall'Asia, su lunghe distanze, verso l'emisfero occidentale. Il mercato delle product tanker dovrebbe inoltre trarre beneficio dagli stimoli fiscali e monetari previsti a seguito del Covid-19. I reali impatti economici del Coronavirus sono comunque ancora incerti e manteniamo un approccio prudente per il secondo trimestre dell'anno. Come già comunicato nelle nostre precedenti relazioni trimestrali, DIS ha gradualmente tratto vantaggio dall'interesse crescente da parte di oil-major ed importanti trading house internazionali per fissare alcune delle proprie navi con contratti time-charter a livelli profittevoli.

Il 6 marzo, l'OPEC+ (la coalizione dei paesi membri dell'OPEC e di altre nazioni produttrici, inclusa la Russia) non ha raggiunto un accordo che prevedeva un taglio addizionale di 1,5 milioni di barili al giorno nella produzione di greggio. Questo ha comportato una inversione dei precedenti tagli, portando ad un brusco declino dei prezzi del petrolio e conseguentemente del 'bunker'. La curva dei prezzi futuri del petrolio è andata in 'contango' e potrebbe divenire ancora più ripida, stimolando una crescita delle scorte di petrolio e potenzialmente un incremento del numero di navi utilizzate per stoccaggio. Le navi dedite al trasporto di greggio dovrebbero essere i principali beneficiari di questa situazione ma, come di consueto, gli impatti positivi in quel settore dovrebbero poi riversarsi anche sul mercato delle product tanker, con effetti positivi almeno nel breve termine. L'impatto positivo sul mercato dei noli derivante da costi di carburante più bassi e da volumi crescenti di greggio erano evidenti a partire dal giorno seguente alla rottura delle negoziazioni dell'OPEC+.

Al di là di queste incertezze di breve termine, manteniamo un approccio molto positivo sul mercato delle product tanker, i cui fondamentali continuano ad essere molto solidi. Il portafoglio ordini di nuove navi è



infatti ai minimi storici, grazie principalmente alla carenza di capitali e ad incertezze normative legate ai sistemi di propulsione richiesti per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, posti da IMO per il 2030 e 2050. Dal lato della domanda, ci aspettiamo un incremento del trasporto via mare di raffinati, grazie principalmente a squilibri regionali nella disponibilità e nella domanda di prodotti e all'espansione della capacità di raffinazione in aree distanti dalle principali regioni consumatrici. Le nuove regole IMO, che limitano il contenuto di zolfo nei carburanti marittimi allo 0,5% a partire da gennaio 2020, dovrebbero inoltre stimolare l'attività delle raffinerie e conseguentemente la domanda per le nostre navi.

Ritengo che possiamo guardare al futuro con un certo livello di ottimismo e che il piano di investimenti di lungo termine di DIS, pari a US\$ 755 milioni e concluso ad ottobre 2019, consentirà alla nostra Azienda di trarre il massimo beneficio da un contesto di mercato in forte miglioramento, avendo a disposizione una delle più moderne flotte di navi cisterna al mondo. Allo stesso tempo, continueremo a perseguire una strategia commerciale prudente e a rafforzare ulteriormente la nostra struttura finanziaria.'

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

Siamo orgogliosi di riportare il primo trimestre in utile per DIS dal Q1'17, con un Risultato netto pari a US\$ 4,9 milioni o US\$ 7,4 milioni, escludendo IFRS 16 ed altre poste non ricorrenti (Q4'18: US\$ (13,9) milioni o US\$ (13,0) milioni, escludendo poste non ricorrenti). Il miglioramento rispetto al 2018, è stato molto significativo anche su base 'full-year'; DIS ha infatti generato un Risultato netto di US\$ (27,5) milioni nel 2019 (US\$ (55,1) milioni nel 2018) ed un Risultato netto rettificato di US\$ (7,7) milioni nel 2019 (US\$ (57,4) milioni nel 2018).

Grazie ad una struttura di costi piu' efficiente e ad un mercato dei noli in miglioramento, DIS ha generato un EBITDA di US\$ 104,2 milioni nel 2019 vs. US\$ 17,5 milioni nel 2018. Escludendo gli effetti positivi derivanti dall'applicazione di IFRS 16, l'EBITDA di DIS per il 2019 è stato di quattro volte superiore rispetto all'anno precedente. Questo forte miglioramento del Risultato operativo lordo nel 2019 ha ovviamente portato anche ad una rilevante generazione di cassa operativa, pari a US\$ 59,3 milioni rispetto a US\$ 7,6 milioni nell'esercizio precedente.

Nel corso dell'anno, siamo riusciti a rafforzarci patrimonialmente e a migliorare la nostra posizione di liquidità. In aggiunta all'aumento di capitale di € 44 milioni conclusosi in aprile, DIS ha raccolto US\$ 41,2 milioni di ulteriore liquidità attraverso accordi di vendita e di vendita con lease-back.

Nel quarto trimestre dell'anno, DIS ha preso in consegna l'ultima delle proprie 'newbuilding', una LR1 con 'scrubber', portando a termine un rilevante piano di investimenti di US\$ 755 milioni avviato nel 2012. Al momento, gli investimenti futuri previsti sono legati esclusivamente alla manutenzione delle nostre navi e saranno dunque notevolmente inferiori a quelli degli scorsi anni.

Al contempo, gli ammortamenti sul nostro debito bancario si sono notevolmente ridotti a partire dal 2020, con un beneficio importante sul nostro 'breakeven' di cassa. Infatti, alla fine del 2019 abbiamo rimborsato l'ultima rata su un finanziamento LTRO concesso a d'Amico Tankers nel 2014 e che prevedeva un ammortamento semestrale di US\$ 7,5 milioni. A partire dal 2020, quindi sia i Capex che l'ammortamento del debito bancario saranno notevolmente inferiori rispetto agli scorsi anni, contribuendo ad un significativo aumento della generazione di cassa per gli azionisti di DIS.

Un contesto di mercato più favorevole ha portato anche ad un incremento del valore delle navi durante l'anno, contribuendo al rafforzamento del 'net asset value' di DIS e ad una riduzione del rapporto tra debito netto e valore di mercato della flotta, pari al 64% a fine dicembre 2019, rispetto al 65,1% di fine settembre 2019, al 66,3% di fine di giugno 2019 e al 72,9% di fine dicembre 2018.



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Dal secondo trimestre del 2016 abbiamo dovuto far fronte ad un mercato dei noli estremamente difficile. Malgrado questa grande debolezza che non era attesa, cogliendoci per certi versi di sorpresa, abbiamo reagito con forza e tempestività, implementando una serie di iniziative, alcune delle quali ho menzionato, che hanno rafforzato la nostra Società e ci consentiranno di beneficiare in pieno della ripresa di mercato in corso. Al di là di alcuni venti contrari come il Coronavirus, il nostro mercato può contare su una serie di fattori positivi, tra i quali su un 'orderbook' molto limitato e su un potenziale forte incremento dell'offerta di petrolio a seguito della rottura delle negoziazioni per un ulteriore taglio della produzione da parte dell'OPEC+. Sono fiducioso che i fattori positivi prevarranno nel breve e nel medio termine, consentendo a DIS di generare valore sostanziale per i propri Azionisti'.

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI RELATIVI AL QUARTO TRIMESTRE 2019

Nei primi nove mesi del 2019 le condizioni sul mercato delle navi cisterna impiegate nel trasporto dei raffinati sono state molto più solide rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nel quarto trimestre le sanzioni degli Stati Uniti nei confronti di specifiche organizzazioni economiche tra cui alcuni dei più grandi proprietari di navi cisterna del mondo, le problematiche legate alla situazione in Venezuela, l'attacco ad una nave cisterna in Medio Oriente, un tifone in Giappone e l'installazione dei depuratori, sono tutti fattori che hanno contribuito all'impennata dei ricavi nel settore del greggio. Tale impennata ha contribuito ad un aumento significativo dei ricavi da raffinati, mantenendo i ricavi medi annui a livelli apprezzabili. Il conseguente innalzamento delle tariffe ha indotto a indirizzare una grande quantità di navi cisterna LR2 verso il mercato del greggio. La riduzione dell'offerta di navi cisterna LR2 ed un aumento della domanda di nafta in Asia hanno comportato un miglioramento complessivo dei ricavi delle navi cisterna.

A novembre, le crescenti esportazioni di diesel dalla Cina e dall'India hanno indotto i margini di alcune raffinerie asiatiche di riferimento a scendere a livelli minimi da diversi mesi. Tuttavia, sia il miglioramento della domanda di diesel indiano che l'introduzione del tetto al contenuto di zolfo imposto dalle normative IMO 2020 a dicembre, hanno sostenuto la domanda di gasolio.

A dicembre la domanda di navi cisterna è migliorata sia nell'emisfero occidentale che in quello orientale in vista del Capodanno. Ciò è stato in parte riconducibile al consueto aumento stagionale della domanda ed all'introduzione delle nuove normative sui combustibili introdotte dall'IMO, in vigore dal gennaio 2020.

Secondo l'ultima relazione dell'AIE, si stima che la domanda di petrolio sia cresciuta di ben 1,9 miliardi di barili al giorno nel quarto trimestre 2019, il massimo dal primo trimestre 2018, in conseguenza al forte slancio nell'Asia Pacifica e all'espansione del settore petrolchimico statunitense. Si stima che la domanda petrolifera globale sia aumentata di 965.000 barili al giorno (circa 1 milione di barili al giorno) nel 2019, in calo da 1,1 milioni di barili al giorno nel 2018.

La tariffa *time charter* a un anno, che costituisce sempre il miglior indicatore delle aspettative del mercato *spot*, si è rafforzata gradualmente nel corso del 2019, chiudendo il trimestre intorno a US\$ 16.500 al giorno per le navi MR convenzionali e US\$ 18.500 al giorno per quelle di tipo *Eco*.

Il risultato netto di DIS è stato negativo per US\$ (27,5) milioni per il 2019, rispetto ad una perdita netta di US\$ (55,1) milioni registrata nel 2018. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2019 e dal 2018, nonché le svalutazioni delle immobilizzazioni e gli effetti dell'IFRS 16 dal 2019, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (7,7) milioni nel 2019 rispetto a US\$ (57,4) milioni



registrati nell'esercizio precedente. **Di conseguenza, se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tutti gli effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il 2019 avrebbe registrato un miglioramento di US\$ 49,7 milioni rispetto allo scorso esercizio.**

Nel quarto trimestre 2019, DIS ha registrato un utile netto di US\$ 4,9 milioni rispetto a una perdita netta di US\$ (13,9) milioni nel quarto trimestre 2018. Il quarto trimestre 2019 rappresenta il primo trimestre redditizio di DIS dal primo trimestre 2017. Inoltre, escludendo gli effetti trimestrali delle suddette voci non ricorrenti, l'utile per il quarto trimestre 2019 sarebbe stato di US\$ (7,4) milioni rispetto ad una perdita di US\$ (13,0) milioni per lo stesso trimestre dello scorso esercizio.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 104,2 milioni nel 2019 (US\$ 17,5 milioni nel 2018). Anche escludendo gli effetti scaturiti dall'applicazione dell'IFRS 16 (impatto positivo di US\$ 35,1 milioni), l'EBITDA di DIS per il 2019 è stato **approssimativamente di quattro volte superiore al livello raggiunto nel 2018**. Un simile consistente incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile alla combinazione di migliori condizioni di mercato e di una struttura dei costi più efficiente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 13.683 per il 2019**, con un aumento del 26,7% (pari a US\$ 2.885/giorno) rispetto agli US\$ 10.798 conseguiti nel 2018, grazie al miglioramento dei mercati. L'ultimo trimestre dell'anno è stato particolarmente positivo, con DIS che ha raggiunto una tariffa *spot* di US\$ 17.242 rispetto a US\$ 11.617 generati nello stesso trimestre del 2018.

Nel contempo, il 51,6% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2019 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.760, (2018: copertura del 34,2% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.850). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che consente alla società di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include i contratti *spot* e i contratti *time charter*) era pari a US\$ 14.239 nel 2019 rispetto a US\$ 12.184 raggiunti l'anno precedente.

Nel 2019, gli **"investimenti lordi" ammontavano a US\$ 65,2 milioni**, principalmente in relazione alla consegna di due navi LR1 di nuova costruzione, rispettivamente nel primo e nel quarto trimestre. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"**¹ (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), tutte già consegnate alla fine del 2019. L'**investimento complessivo** per queste navi è stato di circa **US\$ 755,0 milioni**, in linea con la strategia del Gruppo volta a modernizzare la propria flotta con navi eco design di nuova costruzione.

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base *time charter*** nel 2019 sono stati di US\$ 258,3 milioni (US\$ 244,9 milioni nel 2018). L'importo totale per il 2019 include US\$ 9,1 milioni di "ricavi base *time charter*" generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo equivalente esposto nei "Costi per noleggi passivi".

In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 13.683 nel 2019**² rispetto a

¹ È inclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e precedentemente 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.), che è stata venduta a giugno 2019.

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



US\$ 10.798 nel 2018³. Il risultato *spot* di DIS nel 2019 rappresenta un miglioramento del 26,7% (pari a US\$ 2.885 al giorno) rispetto all'esercizio precedente. Grazie alla particolare solidità del mercato delle navi cisterna alla fine dell'esercizio, DIS è stata in grado di realizzare una tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 17.242 nel quarto trimestre 2019 rispetto a US\$ 11.617 nello stesso trimestre dell'esercizio precedente (pari a un aumento del 48,4% o di US\$ 5.625 al giorno).

In linea con la strategia di DIS, nel 2019 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta buona, assicurando una media del **51,6%** dei giorni-nave disponibili (2018: 34,2%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.760** (2018: US\$ 14.850). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)⁴** sono stati di **US\$ 14.239 nel 2019** rispetto a US\$ 12.184 nel 2018 (**quarto trimestre 2019: US\$ 15.965** vs. quarto trimestre 2018: US\$12.892)

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2018					2019				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	12.726	10.327	8.689	11.617	10.798	13.583	13.074	11.616	17.242	13.683
Fissa	15.001	14.867	14.716	14.831	14.850	14.604	14.398	14.819	15.130	14.760
Media	13.446	11.818	10.680	12.892	12.184	14.057	13.710	13.264	15.965	14.239

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di **US\$ 104,2 milioni nel 2019** rispetto a US\$ 17,5 milioni nel 2018. La rettifica al "risultato operativo lordo (EBITDA)" derivante dall'applicazione dell'IFRS 16 è positiva e pari a US\$ 35,1 milioni nel 2019, poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. **Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, nel 2019 per DIS ammonterebbe US\$ 69,1 milioni nel 2019 rispetto a US\$ 17,5 milioni nell'esercizio precedente.** Quest'enorme incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile alla maggiore solidità dei mercati dei noli e ad una struttura dei costi più efficiente raggiunta da DIS.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (58,6) milioni nel 2019 (US\$ (34,8) milioni nel 2018). L'importo per il 2019 include US\$ (15,5) milioni di svalutazione applicata su due navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e due navi (una delle quali venduta nell'ottobre 2019) di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che è stata riclassificata come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 31 dicembre 2019, e la differenza tra il loro *fair value* ed il loro valore contabile è stato imputato a conto economico.

L'**ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo derivante da leasing** è stato di US\$ (30,6) milioni nel 2019. Questa voce non ha un valore di raffronto per il 2018 in quanto sorge dall'applicazione dell'IFRS 16 a decorrere dal 1° gennaio 2019.

³ I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2018 non includono US\$ 5,4 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi.

⁴ I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2019 e del 2018 non includono gli importi generati dalle navi in gestione commerciale nel 2019 e nel 2018, in quanto tale cifra è compensata da importi equivalenti di costi per noleggi passivi.



L'**EBIT** è stato **positivo per US\$ 15,1 milioni nel 2019** rispetto a un risultato negativo di US\$ (17,3) milioni nel 2018.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 0,8 milioni nel 2019 (US\$ 5,0 milioni nel 2018). L'importo per il 2019 include interessi bancari attivi (fondi detenuti presso istituti finanziari in depositi e conti correnti) ed interessi sul finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping pari a US\$ 0,4 milioni; include inoltre US\$ 0,03 milioni di proventi realizzati su *swap* su tassi di interesse; e US\$ 0,4 milioni di differenze di cambio. L'importo totale per il 2018 comprendeva principalmente US\$ 2,2 milioni di impatto positivo sorto dall'*equity release* di alcuni contratti di *swap* su tassi di interesse (in seguito alla vendita e *lease-back* di quattro navi), oltre ad un utile non realizzato di US\$ 1,9 milioni sorto dalla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (45,0) milioni nel 2019 rispetto a US\$ (34,3) milioni del 2018. L'importo del 2019 comprende US\$ (43,6) 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\$ (1,4) milioni di perdite non realizzate in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS. L'importo per il 2019 include anche US\$ (7,1) milioni di interessi passivi per passività sorte dall'applicazione dell'IFRS 16.

Lo **storno di svalutazioni di un prestito a una partecipata secondo il metodo del patrimonio netto** del 2019 è stato positivo per US\$ 0,9 milioni a causa dello storno parziale della svalutazione del prestito degli azionisti concesso da d'Amico Tankers d.a.c. a DM Shipping (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi). L'importo per il 2018 di US\$ (7,5) milioni era dovuto alla svalutazione dello stesso prestito degli azionisti concesso a DM Shipping, in seguito alla decisione della dirigenza di vendere le due navi di proprietà di DM Shipping nel corso del 2019.

Il **risultato netto** di DIS per il **2019 è stato di US\$ (27,5) milioni** rispetto ad una perdita netta di US\$ (55,1) milioni nel 2018. L'applicazione dell'IFRS 16 ha prodotto effetti negativi sui risultati per il 2019 per US\$ (2,7) milioni, e al netto dello storno *una tantum* dei fondi per contratti onerosi dell'esercizio precedente, a sua volta attribuibile all'applicazione dell'IFRS 16, i risultati per il periodo sono stati inferiori di US\$ (2,0) milioni. Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal 2019 (US\$ (2,3) milioni⁵) e dal 2018 (US\$ 4,9 milioni⁶), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (15,5) milioni nel 2019 vs. US\$ (2,6) milioni nel 2018) e gli effetti netti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (7,7) milioni nel 2019 (US\$ 7,4 milioni nel quarto trimestre 2019) rispetto a US\$ (57,4) milioni registrati nell'esercizio precedente (US\$ (13,0) milioni nel quarto trimestre 2018). Di conseguenza, **se si escludessero gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il 2019 avrebbe superato di US\$ 49,7 milioni il valore per lo scorso esercizio**. Questo marcato miglioramento è attribuibile principalmente alle migliori condizioni di mercato e ad una struttura dei costi più efficiente nel 2019. Il quarto trimestre 2019 rappresenta inoltre il primo trimestre redditizio di DIS dal primo trimestre 2017.

⁵ US\$ (2,0) milioni di perdita su vendite, US\$ (1,3) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,2 milioni di fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping, US\$ 0,9 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.

⁶ US\$ 0,2 milioni di ricavi di vendita, US\$ 4,2 milioni di utile realizzato e non realizzato su contratti di *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,5 milioni di fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping.



FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Nel 2019 i **flussi di cassa netti di DIS per il sono stati positivi per US\$ 2,4 milioni** rispetto a US\$ 2,8 milioni nel 2018. L'importo per il 2019 include *investimenti lordi* pari a US\$ (65,2) milioni, parzialmente compensati da: i) US\$ 15,4 milioni di *variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto* (sorta dalla riduzione del prestito degli azionisti di d'Amico Tankers a DM Shipping, in seguito alla vendita delle sue due navi nel secondo e nel terzo trimestre 2019); ii) US\$ milioni 9,4 milioni di *ricavi da vendita di immobilizzazioni* (sorti dalla vendita di Glenda Megan, una nave di proprietà di Glenda International Shipping, nel quarto trimestre 2019); iii) US\$ (16,4) milioni di flussi di cassa negativi da finanziamenti; e iv) US\$ 59,3 milioni di flussi di cassa operativi positivi.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e **pari a US\$ 59,3 milioni nel 2019, contro US\$ 7,6 milioni nel 2018**. Tale miglioramento è attribuibile considerevole rafforzamento dei mercati dei noli nel 2019 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2019** ammontava a **US\$ 682,8 milioni** rispetto a US\$ 588,7 milioni alla fine del 2018. La notevole variazione rispetto alla fine del 2018 è dovuta all'applicazione dell'IFRS 16 che ha portato alla rilevazione di una passività aggiuntiva di US\$ 122,8 milioni alla fine del 2019. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16)/valore di mercato della flotta era pari al 64,0% alla fine del 2019 rispetto al 72,9% a fine dicembre 2018.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel 2019 sono stati:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

- **Riunione del Consiglio di Amministrazione:** l'8 febbraio 2019 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (il "Consiglio di Amministrazione") ha convocato l'assemblea straordinaria degli azionisti della Società da tenersi l'11 marzo 2019 (l'"Assemblea straordinaria"), proponendole di aumentare il capitale sociale autorizzato della Società da 750.000.000 a 1.750.000.000 di azioni con l'intento, ferma restando l'approvazione dell'Assemblea straordinaria e nel rispetto delle condizioni di mercato, di eseguire un Aumento di capitale nelle settimane successive all'Assemblea straordinaria, nel rispetto delle seguenti condizioni:
 - i) importo fino ad un massimo di US\$ 60 milioni;
 - ii) sconto del prezzo teorico ex diritto ("TERP") fino al 25%.

Il Consiglio di Amministrazione di DIS ha inoltre deliberato di stabilire un periodo straordinario per l'esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017 – 2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant"), come previsto all'art. 3.3.1. del regolamento allegato al prospetto della Società del 18 aprile 2017 (il "Regolamento dei Warrant 2017-2022"), dal 12 marzo 2019 al 18 marzo 2019, entrambe incluse (il "Periodo di esercizio straordinario").

- **Assemblea straordinaria degli azionisti:** l'11 marzo 2019, l'Assemblea straordinaria di DIS ha deliberato:
 - i) l'approvazione della proposta di riduzione del valore contabile di ogni azione del capitale sociale emesso della Società dal suo precedente valore di US\$ 0,10 per azione al valore di US\$ 0,05 per

azione senza l'annullamento di, né il rimborso di, qualsiasi azione in circolazione né compensazione di eventuali perdite, avanzata dal Consiglio di Amministrazione nella relazione esplicativa pubblicata l'8 febbraio 2019 e disponibile per gli Azionisti nella sezione Corporate Governance del sito *web* della Società (www.damicointernationalshipping.com);

- ii) la conseguente riduzione del valore del capitale sociale emesso dal suo precedente valore di US\$ 65.375.802,50 a US\$ 32.687.901,25, accantonando l'importo risultante dalla riduzione su un conto patrimoniale speciale (*apport en capitaux propres non rémunéré par des titres*), che fa parte dei conti sovrapprezzo azioni della Società;
- iii) la fissazione del valore del capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso, ad un totale di US\$ 87.500.000 ripartito in 1.750.000.000 azioni senza valore nominale, approvando le relative modifiche proposte allo statuto di DIS, e
- iv) rinnovo, con effetto immediato e per un periodo di cinque anni, dell'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione per aumentare il capitale in una o più *tranche* entro i limiti del capitale autorizzato modificato, nonché l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione per limitare o annullare, in tutto o in parte, il diritto di sottoscrizione privilegiata degli azionisti esistenti.

Il 18 marzo 2019 DIS ha annunciato che durante il periodo di esercizio straordinario non è stato esercitato nessun *Warrant*. Di conseguenza il capitale di DIS è rimasto invariato a US\$ 32.687.901,25, ripartito in 653.758.025 azioni senza valore nominale.

• **Riunione del Consiglio di Amministrazione:** il 20 marzo 2019 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A., esercitando i poteri delegatigli dall'Assemblea straordinaria dell'11 marzo 2019, ha deliberato:

- i) di approvare l'emissione in opzione rivolta agli azionisti della Società che consiste in (i) un'offerta da parte della Società ai titolari di diritti di sottoscrizione privilegiata (i "Diritti di sottoscrizione privilegiata") di nuove azioni (le "Nuove azioni") della Società (l'"Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione") e (ii) qualora i Diritti di sottoscrizione privilegiata vengano esercitati solo parzialmente durante l'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione, in un collocamento istituzionale, nell'ambito del quale il Consiglio di Amministrazione collocherà eventuali Nuove azioni non sottoscritte durante l'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione e con l'annullamento, in questa seconda *tranche* di offerta, di qualsiasi diritto di sottoscrizione privilegiata (il "Collocamento istituzionale", unitamente all'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione, l'"Offerta");
- ii) di approvare un aumento del capitale sociale della Società, entro i limiti del capitale autorizzato, fino ad un massimo pari all'equivalente in US\$ di €44.045.318 (compreso il sovrapprezzo azioni), tramite l'emissione di massimo 587.270.900 Nuove azioni, che in generale saranno dello stesso grado delle azioni esistenti sotto tutti gli aspetti, ad un prezzo di emissione per Nuova azione di €0,075 (il "Prezzo di emissione"), secondo il rapporto di 10 Nuove azioni ogni 11 Diritti di sottoscrizione privilegiata esercitati (il "Rapporto").

È stato altresì comunicato che i proventi netti dell'Offerta saranno utilizzati per rafforzare il bilancio della Società, riducendone la leva finanziaria e migliorandone la posizione finanziaria.

Il Prezzo di emissione delle Nuove azioni includeva uno sconto del 25% rispetto al prezzo di riferimento delle azioni di d'Amico International Shipping sul Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana S.p.A. ("MTA") al 19 marzo 2019, uno sconto del 43% rispetto alla media semplice dei prezzi di mercato di riferimento registrati dalle azioni di d'Amico International Shipping durante gli ultimi sei mesi ed uno sconto del 15% rispetto al prezzo teorico ex diritto ("Terp").

In occasione della riunione del Consiglio di Amministrazione tenutasi il 20 marzo 2019, l'azionista di controllo della Società – d'Amico International S.A. ("DAM"), che possedeva il 64,00% del capitale sociale



della Società – si è impegnato irrevocabilmente a sottoscrivere qualsiasi azione che non fosse sottoscritta nell'ambito del Collocamento istituzionale ed alle stesse condizioni (segnatamente in relazione al prezzo) stabilite dalla Società.

Nel contesto dell'Offerta DAM ha convertito un credito *revolving* subordinato a lungo termine, dell'importo di US\$ 30.600.00,00, in un debito non subordinato, liquido ed esigibile. DAM ha sottoscritto una parte dell'aumento di capitale compensando il finanziamento dovuto ed esigibile in essere.

- **Adeguamento del prezzo di esercizio dei Warrant a seguito dell'Offerta e notifica a Consob della versione aggiornata del KID riguardante i Warrant:** Il 29 marzo 2019 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che il prezzo di esercizio dei Warrant DIS è stato adeguato in base all'articolo 6.1.1 del Regolamento dei Warrant 2017-2022.

I prezzi di esercizio dei Warrant sono stati ridotti per tutti i periodi di esercizio ed i periodi di esercizio addizionali che seguiranno il completamento dell'Offerta (come definita nel prospetto del 21 marzo 2019, il "Prospetto 2019") ed erano pari a:

- €0,327 per i Warrant esercitati in tutti i giorni del mese di giugno del 2019;
- €0,341 per i Warrant esercitati in tutti i giorni a partire dal 27 novembre fino al 27 dicembre 2019;
- €0,354 per i Warrant esercitati in tutti i giorni del mese di giugno del 2020;
- €0,368 per i Warrant esercitati in tutti i giorni a partire dal 27 novembre fino al 27 dicembre 2020;
- €0,382 per i Warrant esercitati in tutti i giorni del mese di giugno del 2021;
- €0,397 per i Warrant esercitati in tutti i giorni a partire dal 27 novembre fino al 27 dicembre 2021;
- €0,412 per i Warrant esercitati in tutti i giorni del mese di giugno del 2022.

Risultati dell'Offerta pubblica costituita da diritti d'opzione

Durante il periodo di esercizio dei Diritti di sottoscrizione privilegiata, iniziato il 25 marzo 2019 e chiuso il 16 aprile 2019 (il "Periodo di sottoscrizione"), sono stati complessivamente esercitati n. 628.392.688 Diritti di sottoscrizione privilegiata rappresentanti circa il 97,3% del totale dei Diritti di sottoscrizione privilegiata. Considerando un rapporto di 10 Nuove azioni per 11 Diritti di sottoscrizione privilegiata, la Società ha emesso 571.266.080 Nuove azioni, generando ricavi lordi pari all'equivalente in US\$ di €42,8 milioni.

- **Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato la modifica della data di chiusura del collocamento istituzionale, i risultati del collocamento istituzionale ed i risultati finali dell'emissione in opzione. Aumento di capitale sottoscritto al 100% e ricavi lordi dell'offerta pari all'equivalente in US\$ di € 44 milioni:** Il 24 aprile 2019, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A., successivamente all'offerta di un massimo di 587.270.900 Nuove Azioni con Diritti di sottoscrizione privilegiata, ha comunicato la chiusura, a tale data, del periodo di collocamento istituzionale per le Nuove azioni non sottoscritte.

Durante il Collocamento Istituzionale 16.004.820 Nuove Azioni sono state sottoscritte (rappresentanti un ulteriore aumento di capitale – incluso il sovrapprezzo – di ammontare equivalente in US\$ a €1.200.361,50).



A seguito del completamento del Collocamento Istituzionale, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.051.446,25 divisi in 1.241.028.925 azioni senza valore nominale.

- **Modifica dei vincoli finanziari (*covenant*) su tutti i prestiti bancari garantiti da DIS** – L'applicazione dell'IFRS 16 a decorrere dal 1° gennaio 2019 ha avuto un effetto negativo del 4,3% sul rapporto Valore patrimoniale netto/Attività totali di DIS, in base ai dati finanziari consolidati della Società al 31 marzo 2019. Per compensare l'impatto di questo nuovo principio contabile, prima della fine del primo trimestre 2019, tutte le banche di DIS hanno accettato di modificare i *covenant* finanziari su tutti i prestiti garantiti da DIS, con una riduzione della soglia minima per questo rapporto al 25%, dal precedente valore del 35%. I *covenant* modificati sono efficaci a decorrere dal 1° gennaio 2019.
- **Approvazione del piano d'incentivazione a lungo termine di DIS:** il 9 maggio 2019, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, con il parere positivo del suo Comitato Nomine e Remunerazione tenutosi il 3 maggio 2019, il Regolamento del piano d'incentivazione a medio-lungo termine della Società (il "Piano d'incentivazione variabile a medio-lungo termine 2019-2021" il "Piano d'incentivazione" o il "Piano"), disponibile nella sezione Corporate Governance del sito web della Società (www.damicointernationalshipping.com).

I principali beneficiari del Piano sono i seguenti alti dirigenti e direttori esecutivi di DIS: Paolo d'Amico (amministratore delegato e presidente), Carlos Balestra di Mottola (CFO e direttore esecutivo), Flemming Carlsen (COO), Cesare d'Amico (direttore esecutivo), Marie-Anne Fiorelli (responsabile delle attività operative).

Le principali caratteristiche del Piano sono:

Il piano si basa sui risultati finanziari medi raggiunti da DIS nel corso di tre periodi biennali continuativi (il/i "Periodo/i" o "Ciclo/i"). Il primo Periodo è il 2019-2020. Il piano intende allineare gli interessi degli azionisti e dei principali responsabili delle decisioni di DIS. In particolare, il piano stabilisce un *bonus pool* basato sul ROCE (ritorno del capitale investito) medio conseguito da DIS nel corso di ogni Periodo biennale consecutivo, con una soglia del 5% stabilita – l'obiettivo di "*gate*". Il *bonus pool* viene quindi calcolato come il 10% della differenza, se positiva, tra l'EBIT medio raggiunto durante il Periodo e l'EBIT corrispondente ad un ROCE medio del 5%, fino ad un EBIT massimo corrispondente ad un ROCE del 7,5%.

Il *bonus pool* viene allocato secondo tre obiettivi che intendono misurare la *performance* finanziaria di DIS tenendo conto dei rischi assunti, della solidità della strategia di copertura dei contratti e dell'efficienza in termini di costi della struttura gestionale. In particolare, i tre obiettivi misurati sono:

- i) il ROCE rettificato (40% del *pool*), che modifica il ROCE tramite una matrice che tiene conto della leva finanziaria nella struttura del capitale di DIS e della percentuale di copertura dei contratti;
- ii) l'efficacia di copertura (35% del *pool*), che misura se la copertura adottata abbia contribuito positivamente o negativamente ai ricavi base *time charter* combinati;
- iii) la variazione percentuale dei costi generali ed amministrativi giornalieri (25% del *pool*), che tenta di misurare il livello di efficienza con il quale sono state gestite le navi.

Per ognuno dei suddetti obiettivi vengono stabilite soglie minime, con un aumento lineare della percentuale allocata quando tale soglia viene superata, fino ad un massimo del 110% dell'importo attribuibile al raggiungimento di tale obiettivo. Al *bonus pool* viene applicata una rettifica finale per riflettere il ritorno totale per gli azionisti (TSR) ottenuto dagli azionisti di DIS durante il Periodo, rispetto al TSR che sarebbe stato raggiungibile investendo nelle azioni di un gruppo di concorrenti.



Il *bonus* finale così calcolato viene versato al 70% in contanti al termine del periodo di maturazione di ogni Ciclo, ed il restante 30% mediante azioni di DIS (gratuite) nei due anni successivi al periodo di maturazione (15% all'anno).

Il numero di azioni di DIS assegnate si baserà sulla media aritmetica dei prezzi di chiusura ufficiali del mercato delle azioni ordinarie di DIS nel mese precedente al Consiglio di Amministrazione della Società che verificherà i risultati conseguiti nel corrispondente periodo di maturazione.

Le azioni di DIS a servizio del Piano sono quelle detenute in portafoglio dalla Società al 12 marzo 2020 (n. 8.642.027 azioni proprie senza valore nominale, in seguito al riacquisto di 882.000 azioni proprie tra il 20 e il 24 gennaio 2020 – si vedano i Fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio).

- **Secondo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 31 maggio 2019, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi giorno di negoziazione su Borsa Italiana S.p.A. ("Borsa") dal 3 giugno 2019 al 28 giugno 2019, entrambe le date incluse (il "Secondo Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito dalla Borsa, senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"), in un rapporto di una (1) azione ordinaria di DIS per (1) Warrant esercitato. Il prezzo di esercizio per il Secondo Periodo di Esercizio ammontava ad EUR 0,327 (zero virgola trecentoventisette euro) per Azione di Compendio. A seguito del completamento del Secondo Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 3.199 Warrant, portando all'emissione di 3.199 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.051.606,20, ripartito in 1.241.032.124 azioni senza valore nominale.
- **Approvazione del programma di riacquisto modificato:** il 13 novembre 2019, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato alcune modifiche al programma di riacquisto inizialmente approvato il 4 maggio 2016, in forza dell'autorizzazione conferita dall'Assemblea annuale degli azionisti della Società del 20 aprile 2016 (il "Programma").

L'autorizzazione all'acquisto di azioni proprie in una o più volte è stata conferita al Consiglio di Amministrazione, con facoltà di subdelega, per un periodo massimo di cinque (5) anni a partire dal 20 aprile 2016 (data della delibera assembleare di autorizzazione) e, quindi, terminerà il 20 aprile 2021.

La finalità prescelta dalla Società che rimane invariata rispetto a quanto comunicato in data 4 maggio 2016 riguarda la creazione di una riserva di azioni di tesoreria utilizzabile per pagamenti, permuta, trasferimenti, conferimenti, cessioni o altre azioni dispositive nell'ambito delle transazioni legate alla Società e alle attività delle sue controllate e di qualsiasi altro progetto che offra un'effettiva opportunità di investimento coerente con la politica strategica della Società. Tra questi rientrano accordi con partner strategici, l'acquisizione di partecipazioni o pacchetti azionari o altre operazioni finanziarie straordinarie che coinvolgono l'allocazione o la cessione di azioni proprie (ad es. fusione, scissione, emissione di obbligazioni convertibili o *warrant*, ecc.), e più ampiamente per qualsiasi scopo consentito dalle leggi e dalle normative applicabili, incluso mettere la Società nella posizione di proporre la distribuzione di tutte le azioni proprie, agli amministratori, funzionari o dipendenti della Società o delle sue controllate e controllanti, nell'ambito o meno dell'attuazione di un piano di *stock option* approvato e/o di volta in volta modificato dalla Società.

In considerazione delle novità normative recentemente introdotte in tema di prassi di mercato ammesse inerenti l'acquisto di azioni proprie per la costituzione di un c.d. "magazzino titoli" e del fatto che il piano di *stock option* approvato dalla Società in data 20 aprile 2016 e richiamato in occasione del lancio del *buyback* di cui al comunicato stampa della Società del 4 maggio 2016 non è più vigente, il Consiglio d'Amministrazione della DIS ha deciso di allocare l'intero quantitativo di azioni proprie della Società riacquistabili in conformità alla autorizzazione assembleare (pari a residue 35.091.329 azioni proprie) indistintamente alla suddetta finalità individuata.

Il controvalore massimo di azioni acquistabili non sarà superiore ad euro 17,5 milioni.

Il programma di acquisto potrà essere effettuato tramite l'utilizzo delle riserve disponibili e/o degli utili distribuibili, i quali dovranno essere sufficienti per il previsto riacquisto di azioni proprie interamente liberate, in modo tale che le acquisizioni non avranno l'effetto di ridurre il patrimonio netto al di sotto dell'importo indicato nei paragrafi 1 e 2 dell'articolo 461-2 della Legge Lussemburghese (ossia il totale del capitale sottoscritto e delle riserve non distribuibili conformemente alla legge o allo Statuto) ad un prezzo unitario compreso tra:

- (i) un minimo che non potrà essere inferiore al 10% del prezzo ufficiale delle azioni registrato nella seduta di borsa del giorno precedente all'esecuzione di ciascuna transazione;
- (ii) un massimo che non potrà essere superiore al 10% del prezzo ufficiale delle azioni registrato nella seduta di borsa del giorno precedente all'esecuzione di ciascuna transazione.

Ai fini dell'attuazione di tale programma di acquisto la Società conferma che opererà attraverso un intermediario specializzato e, a tale fine, ha conferito specifico incarico a Equita SIM S.p.A. In particolare, l'intermediario incaricato di coordinare ed eseguire le operazioni su azioni proprie opererà in piena indipendenza anche con riguardo ai tempi in cui effettuare l'acquisto delle azioni, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa applicabile e dalla citata delibera assembleare del 2016.

- **Terzo periodo di esercizio addizionale dei Warrant DIS 2017-2022:** il 26 novembre 2019, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022", potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi giorno di negoziazione su Borsa Italiana S.p.A. ("Borsa") dal 27 novembre 2019 al 27 dicembre 2019, entrambe le date incluse (il "Terzo Periodo di Esercizio Addizionale"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito dalla Borsa, senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione, in un rapporto di una azione ordinaria di DIS per Warrant esercitato. Il prezzo di esercizio per il Terzo Periodo di Esercizio Addizionale ammontava a EUR 0,341 per Azione di Compendio, che deve essere versato integralmente al momento della presentazione della comunicazione di esercizio. A seguito del completamento del Terzo Periodo di Esercizio Addizionale, in cui sono stati esercitati 350 Warrant ed emesse 350 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società al 31 dicembre 2019 ammontava a US\$ 62.051.623,70, ripartito in 1.241.032.474 azioni senza valore nominale.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2019, la M/T Cielo di Houston, 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 ottobre 2019, la M/T Cielo di Londra, 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.

- **Flotta in “noleggio passivo” ed in “gestione commerciale”:** nel mese di gennaio 2019 è scaduto il contratto *time charter* sulla M/T Freja Hafnia, una nave MR costruita nel 2006, e d’Amico Tankers d.a.c. agiva in qualità di gestore commerciale della nave, guadagnando una commissione del 2% sui suoi ricavi lordi. Nello stesso mese, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T High Beam e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Tra febbraio e marzo 2019, si sono conclusi i contratti di gestione sulla M/T Freja Hafnia e sulla M/T High Force e le navi sono state riconsegnate ai proprietari.

Nel mese di aprile 2019, si sono conclusi i contratti di gestione sulla M/T High Glow e sulla M/T High Current e le navi sono state riconsegnate ai proprietari.

Nel mese di aprile 2019, d’Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T Celsius Rimini (ex High Force), una nave MR costruita nel 2009 a Shin Kurushima (Giappone), per un periodo di 12 mesi.

Nel mese di maggio 2019, la M/T High Power, nave MR costruita nel 2004 e presa a nolo da d’Amico Tankers d.a.c. nel 2015, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di maggio 2019 la M/T Philoxenia, una nave MR costruita nel maggio 2019, è stata consegnata a d’Amico Tankers d.a.c., che ora agisce in qualità di gestore commerciale della nave, guadagnando una commissione del 2% sui suoi ricavi lordi.

Nel mese di settembre 2019, la M/T Di Matteo (ex High Strength), nave MR costruita nel 2009 e presa a nolo da d’Amico Tankers d.a.c. dall’aprile 2019, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di ottobre 2019 la M/T Falcon Bay (ex Glenda Megan), una nave MR costruita nel 2009, è stata consegnata a d’Amico Tankers d.a.c., che ora agisce in qualità di gestore commerciale della nave, guadagnando una commissione del 2% sui suoi ricavi lordi.

Nel mese di novembre 2019, la M/T SW Cap Ferrat, una nave *handysize* costruita nel 2002 e presa a nolo da d’Amico Tankers d.a.c. nel dicembre 2015, è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di dicembre 2019 la M/T Eagle Bay, una nave MR costruita nel 2008, è stata consegnata a d’Amico Tankers d.a.c., che ora agisce in qualità di gestore commerciale della nave, guadagnando una commissione del 2% sui suoi ricavi lordi.

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di marzo 2019: i) d’Amico Tankers d.a.c. ha prorogato i suoi contratti *time charter* con un’importante compagnia petrolifera su due delle sue navi *handysize* per 12 mesi a decorrere rispettivamente da marzo e maggio 2019; ii) un’importante agenzia commerciale di intermediazione ha esercitato la propria opzione di prorogare per 6 mesi un contratto *time charter* per una delle navi LR1 di d’Amico Tankers a una tariffa maggiorata, a decorrere da maggio 2019.



Nel mese di aprile 2019, 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 29 mesi, con un'opzione per ulteriori sei mesi, a decorrere dal 30 aprile 2019.

Nel mese di giugno 2019, 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 dal 6 settembre 2019.

A luglio 2019: i) un'importante agenzia commerciale di intermediazione ha esercitato la propria opzione di prorogare per un minimo di 12 mesi e un massimo di 18 mesi i suoi contratti *time charter* per due LR1 di d'Amico Tankers a una tariffa maggiorata, a decorrere rispettivamente dal terzo e dal quarto trimestre 2019; ii) un'importante compagnia petrolifera ha prorogato il suo contratto *time charter* su una nave LR1 di d'Amico Tankers per altri 12 mesi, con un'opzione per altri 12 mesi, a decorrere da gennaio 2020; iii) d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi MR a un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 150 giorni; iv) un'importante compagnia petrolifera ha esercitato la propria opzione di prorogare un contratto *time charter* su una delle navi MR di d'Amico Tankers per altri 12 mesi a una tariffa maggiorata.

Nel mese di agosto 2019: i) un'importante compagnia petrolifera ha esercitato la propria opzione di prorogare un contratto *time charter* su una delle navi MR di d'Amico Tankers per altri 12 mesi ad una tariffa più elevata; ii) d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato la sua nave LR1 di nuova costruzione, consegnata nel terzo trimestre 2019, ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 24 mesi, con un'opzione per 12 mesi aggiuntivi; iii) d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante compagnia petrolifera per 3 anni.

Nel mese di settembre 2019: i) d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi *handysize* ad un'importante compagnia petrolifera per un periodo compreso tra 11 e 14 mesi; ii) un'importante compagnia petrolifera ha esercitato la propria opzione di prorogare un contratto *time charter* su una delle navi *handysize* di d'Amico Tankers per altri 6 mesi ad una tariffa più elevata.

Nel mese di ottobre 2019, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi MR ad un'importante compagnia petrolifera per 6 mesi.

Nel mese di dicembre 2019, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato: i) due delle sue navi MR ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione rispettivamente per 24 e 6 mesi; ii) una delle sue navi MR ad un'importante compagnia petrolifera per 3 anni; iii) un'importante compagnia petrolifera ha prorogato il suo contratto *time charter* su una delle MR di d'Amico Tankers per altri 12 mesi a partire da gennaio 2020.

- **Vendite e vendita e rilocalizzazione di navi:** nel mese di gennaio 2019, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa ed un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T Cielo di Houston, una nave cisterna LR1 da 75.000 Tpl (Dwt), costruita da Hyundai Mipo (Corea del Sud) presso il proprio cantiere vietnamita Vinashin, e consegnata nel gennaio 2019. La nave è stata venduta per un corrispettivo di US\$ 38,6 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 10,2 milioni, al netto delle commissioni e degli oneri aggiuntivi relativi al finanziamento della nave precedentemente esistente. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers ha mantenuto il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto di 10,2 anni di noleggio a scafo nudo. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene



un'opzione di riacquisto della nave, dopo circa 5 anni e dopo circa 7 anni dall'inizio del periodo di noleggio a condizioni finanziarie favorevoli.

Nel mese di febbraio 2019, DIS ha annunciato che DM Shipping d.a.c., una *joint venture* con il Gruppo Mitsubishi in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 51%, ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* per la vendita della M/T High Strength, una nave cisterna MR da 46.800 Tpl (Dwt), costruita nel 2009 da Nakai Zosen Corporation (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 16,4 milioni. La nave ha portato avanti il proprio contratto di *time charter* attuale con d'Amico Tankers d.a.c. fino ad ottobre 2019. La nave è stata consegnata ai nuovi proprietari il 2 aprile 2019, permettendo a DM Shipping di generare una liquidità di circa US\$ 12,3 milioni alla stessa data, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave.

Nel mese di marzo 2019, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* ed un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Voyager, una nave cisterna *medium range* da 45.999 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 25,7 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers d.a.c. di generare, alla consegna della nave, il 25 aprile 2019, una liquidità di circa US\$ 9,6 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers 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 periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers d.a.c. mantiene un'opzione di riacquisto della nave in qualsiasi momento a partire dal terzo anniversario dalla sua vendita a condizioni finanziarie favorevoli, con un preavviso di tre mesi.

Nel mese di maggio 2019, DIS ha annunciato che Eco Tankers Limited, una *joint venture* con Venice Shipping and Logistics S.p.A. in cui d'Amico Tankers Shipping S.A. ("DIS") detiene una partecipazione del 33%, ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* per la vendita della M/T High Sun, una nave cisterna MR da 49.990 Tpl (Dwt) (la "Nave"), costruita nel 2014 da Hyundai-Mipo, Corea del Sud (Vinashin), per un corrispettivo di US\$ 28,7 milioni. L'operazione ha prodotto un ricavo di vendita e ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 12,8 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della Nave.

Nel mese di giugno 2019, DIS ha annunciato che DM Shipping d.a.c., una *joint venture* con il Gruppo Mitsubishi in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 51%, ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* per la vendita della M/T High Efficiency, una nave cisterna MR da 46.547 Tpl (Dwt), costruita nel 2009 da Nakai Zosen Corporation (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 16,1 milioni. La nave è stata consegnata ai nuovi proprietari nel settembre 2019, permettendo a DM Shipping di generare una liquidità di circa US\$ 13,2 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della Nave.

Nel mese di agosto 2019, Glenda International Shipping d.a.c., una *joint venture* con il Gruppo Glencore in cui d'Amico Tankers detiene una partecipazione del 50%, ha sottoscritto un *memorandum d'intesa* per la vendita della M/T Glenda Megan, una nave cisterna MR da 47.147 Tpl (Dwt), costruita nel 2009 da Hunday Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 19,0 milioni. La vendita della nave è stata finalizzata nel mese di ottobre 2019.



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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Programma di riacquisto eseguito: il 27 gennaio 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 20 gennaio e il 24 gennaio 2020, 882.000 azioni proprie (corrispondenti lo 0,07107% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,1495 euro, per un corrispettivo complessivo di 131.869,20 euro. Alla data del 24 gennaio 2020, d'Amico International Shipping S.A. detiene n. 8.642.027 azioni proprie, corrispondenti allo 0,7% del capitale sociale.

Le operazioni sono state eseguite e coordinate da un intermediario indipendente debitamente incaricato a tal fine, Equita Sim S.p.A., in conformità con quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 13 novembre 2019 e nel rispetto dell'autorizzazione conferita dall'Assemblea degli Azionisti della Società in data 20 aprile 2016 (come ricordato per mezzo di un comunicato stampa rilasciato il 13 novembre 2019).

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta impiegata a noleggio:** Nel mese di gennaio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi.
- **Flotta in "noleggio passivo":** Nel mese di febbraio 2020, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Freja Baltic, una nave MR costruita nel 2008, e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

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

	Al 31 dicembre 2019				Al 12 marzo 2020			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	11,5	7,0	23,5	5,0	11,5	7,0	23,5
Noleggio a scafo nudo*	1,0	8,0	0,0	9,0	1,0	8,0	0,0	9,0
Nolo a lungo termine	0,0	10,0	0,0	10,0	0,0	9,0	0,0	9,0
Nolo a breve termine	0,0	4,0	0,0	4,0	0,0	4,0	0,0	4,0
Totale	6,0	33,5	7,0	46,5	6,0	32,5	7,0	45,5

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il recente scoppio dell'infezione da Covid-19 ha ridotto in maniera significativa le aspettative di crescita per il 2020; il 9 marzo 2020 Capital Economics le prevedeva di soltanto il 2%.



Anche l'AIE ha ridotto in modo significativo le previsioni di crescita della domanda per il 2020, a causa del Covid-19; mentre nel mese di gennaio per il 2020 si prevedeva un'accelerazione della crescita a 1,2 milioni di barili al giorno, nel mese di marzo si aspettavano una contrazione di 100mila barili al giorno.

L'*outlook* più recente di Clarksons per il mercato delle navi cisterna è positivo per il 2020, prevedendo un rallentamento della crescita delle Tpl (Dwt) nominali nella flotta "commerciale" al 2,4%, con un aumento ancora più ridotto dell'offerta effettiva, in quanto si prevede che il periodo di fermo per l'installazione dei depuratori assorbirà una media dello 0,7% della capacità della flotta di navi cisterna nel corso dell'anno, in aumento dallo 0,5% nel 2019. Clarksons stima inoltre che – nonostante gli effetti del Covid-19, le nuove normative IMO 2020 sul tetto al contenuto di zolfo supporteranno un'accelerazione della domanda di navi cisterna durante l'anno al 3.75% circa, in quanto la domanda di combustibili conformi dovrebbe sostenere la crescita del commercio di gasolio, favorendo potenzialmente le esportazioni da Stati Uniti, Medio Oriente e Cina.

La domanda di navi cisterna è rimasta solida fino a Capodanno sulla scia dell'aumento stagionale di dicembre. Tuttavia, nella prima metà di febbraio i margini delle raffinerie, la manutenzione delle raffinerie e la carenza di opportunità di arbitraggio hanno messo sotto pressione il mercato delle navi cisterna. Lo scoppio del Coronavirus in Cina e le lunghe vacanze di Capodanno hanno ridotto in misura significativa la domanda di raffinati, soprattutto di quelli legati al settore dei trasporti come i carburanti per aviazione e il diesel.

I volumi tra Nord America e Sud America (Messico incluso) sono aumentati per il terzo mese consecutivo a gennaio grazie principalmente all'aumento delle importazioni brasiliane. Ciò nonostante, vista la mancanza di arbitraggi tra gli Stati Uniti e l'Europa si è registrato un eccesso di offerta di navi che a gennaio ha portato al calo delle tariffe di nolo. Secondo Clarksons, le esportazioni di raffinati degli Stati Uniti sono destinate ad aumentare del 6% nel 2020.

Dalla seconda metà di febbraio, i noli hanno incominciato a migliorare nel Bacino atlantico, Medio-oriente ed Asia del nord, spinti da esportazioni crescenti dagli Stati Uniti verso il Sud America e l'Europa, dall'aumento delle esportazioni dall'Europa verso l'Africa orientale, dalle ridotte manutenzioni delle raffinerie in Medio-oriente e dall'aumento delle esportazioni dalla Cina verso l'emisfero occidentale, in particolare di carburanti per aviazione.

A gennaio le autorità statunitensi hanno rimosso COSCO Dalian dall'elenco delle sanzioni, rilasciando 26 VLCC e 3 Suezmax, pari a circa il 10% della flotta di VLCC.

L'interruzione delle negoziazioni dell'OPEC+ (cartello che insieme all'OPEC comprende altre nazioni, inclusa la Russia) il 6 marzo 2020, che ha indotto la decisione di non proseguire con i notevoli tagli dei rifornimenti, ha portato ad una caduta improvvisa dei prezzi del petrolio. Ci si attende un effetto immediato positivo nel settore delle cisterne, dato il prezzo dei carburanti per le navi in calo e dato l'aumento delle quantità di greggio commercializzate.

ALTRE DELIBERE

RELAZIONE SULLA CORPORATE GOVERNANCE E SUGLI ASSETTI PROPRIETARI 2019 E CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA ANNUALE DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione ha preso in esame ed approvato anche la relazione sulla Corporate Governance e sugli Assetti proprietari della Società riferita all'esercizio 2019 ed ha stabilito di convocare



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti in data 21 Aprile 2020 (l' "Assemblea"). L'Assemblea sarà chiamata a deliberare, *inter alia*: i) sull'approvazione del bilancio d'esercizio della Società e del bilancio consolidato al 31 Dicembre 2019; ii) sulla riduzione del numero dei membri del Consiglio di Amministrazione da sette (7) a sei (6) e iii) sulla nomina della società di revisione legale dei conti ("réviseur d'entreprises agréé") che resterà in carica fino all'assemblea annuale ordinaria degli azionisti chiamata ad approvare il bilancio della Società al 31 dicembre 2022. L'avviso di convocazione e tutta la documentazione relativa all'Assemblea verrà resa disponibile al pubblico prossimamente, nel rispetto delle tempistiche e delle modalità previste dalla legge applicabile alla Società.

RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE DEL 2019 E POLITICA GENERALE DELLE REMUNERAZIONI 2020

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre deliberato, previo parere favorevole ricevuto dal Comitato Nomine e Remunerazioni, l'approvazione della politica per la remunerazione relativa all'esercizio 2020 e della relazione del Consiglio di Amministrazione sulla remunerazione per l'esercizio 2019 (la "Relazione sulle Remunerazioni 2020").

La Relazione sulle Remunerazioni 2020 verrà inoltre sottoposta al voto non-vincolante dell'Assemblea, conformemente a quanto disposto dagli artt. 7bis e 7ter della legge del Grand Ducato del Lussemburgo del 1 agosto 2019.

CONFERENCE CALL

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

La relazione annuale, al 31 dicembre 2019 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 3 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, e successive modifiche, che recepisce la Direttiva 2004/109/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza, in relazione alle informazioni sugli emittenti le cui azioni sono ammesse alle negoziazioni su un mercato regolamentato. Il documento integrale è depositato nei termini prescritti dalle leggi e dai regolamenti applicabili alla Società presso Borsa Italiana S.p.A., la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), tramite il sistema eMarket SDIR and STORAGE, la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di meccanismo ufficiale prescelto dalla Società per lo stoccaggio delle informazioni regolamentate (OAM) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF). Lo stesso è altresì reso disponibile, presso la sede legale della Società ed il sul suo sito internet (<http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>).



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

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

Investor Relations

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

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

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

E - Mail: damicotankers@capitallink.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

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

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com



ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	2019	2018
Ricavi	353.534	399.046
Costi diretti di viaggio	(95.202)	(154.176)
Ricavi base <i>time charter</i>*	258.332	244.870
Costi per noleggi passivi	(31.750)	(129.750)
Altri costi operativi diretti	(108.325)	(81.572)
Costi generali ed amministrativi	(11.989)	(16.196)
Utile dalla vendita di navi	(2.042)	167
Risultato operativo lordo / EBITDA *	104.226	17.519
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(58.597)	(34.844)
Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	(30.604)	-
Risultato operativo / EBIT *	15.025	(17.325)
Proventi finanziari	823	5.035
(Oneri) finanziari	(44.968)	(34.296)
Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	1.243	(8)
(Svalutazione) Storno della svalutazione di un prestito ad una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	934	(7.526)
Utile / (perdita) ante imposte	(26.943)	(54.120)
Imposte e tasse	(584)	(980)
Utile / (perdita) netto	(27.527)	(55.100)
Utile / (perdita) base per azione in US\$(1)	(0,026)	(0,085)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 27

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	2019	2018
Utile / (perdita) del periodo	(27.527)	(55.100)
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedge</i>)	(3.583)	(633)
Variazioni nella riserva di conversione	17	(136)
Utile/(Perdita) netto complessivo	(31.093)	(55.869)
Utile/(Perdita) base complessivo per azione in US\$(1)	(0,031)	(0,086)

(1) L'utile base per azione per il 2019 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 1.062.413.650, mentre nel 2018 è stato calcolato su un numero medio di 645.714.080 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione né nel 2019 né nel 2018.



SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2019	AI 31 dicembre 2018
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali	838.863	911.281
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	119.449	-
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.382	3.228
Altre attività finanziarie non correnti	17.348	9.655
Totale attività non correnti	980.042	924.164
Rimanenze	10.080	13.492
Crediti a breve e altre attività correnti	41.433	52.163
Altre attività finanziarie correnti	7.265	18.205
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	33.598	31.713
Attività correnti	92.376	115.573
Attività disponibili per la vendita	59.631	-
Totale attività correnti	152.007	115.573
TOTALE ATTIVITÀ	1.132.049	1.039.737
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.052	65.376
Perdite portate a nuovo	(59.801)	(30.270)
Sovrapprezzo azioni	368.846	316.697
Altre riserve	(18.632)	(14.460)
Patrimonio netto totale	352.465	337.343
Banche ed altri finanziatori	270.169	338.622
Passività non correnti da <i>leasing</i>	313.418	165.298
Prestito a lungo termine degli azionisti	-	30.600
Altre passività finanziarie non correnti	7.282	4.998
Totale passività non correnti	590.869	539.518
Banche ed altri finanziatori	72.692	91.238
Passività correnti per <i>leasing</i>	37.736	8.369
Prestito a breve termine degli azionisti	5.000	1.280
Debiti a breve e altre passività correnti	38.222	54.013
Altre passività finanziarie correnti	12.473	7.876
Debiti per imposte correnti	342	100
Passività correnti	166.465	162.876
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	22.250	-
Totale passività correnti	188.715	162.876
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.132.049	1.039.737



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO

US\$ migliaia	2019	2018
Perdita del periodo	(27.527)	(55.100)
Ammortamenti e svalutazioni	43.062	39.789
Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	30.604	-
Svalutazione	15.535	-
Imposte correnti e differite	584	979
Costo netto dei <i>leasing</i> finanziari	21.408	-
Altri oneri (proventi) finanziari	22.737	29.523
Risultato della differenza di cambio non realizzata	-	(261)
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	2.042	8
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.243)	(168)
Perdite di valore e svalutazioni (" <i>impairment</i> ") (storno) di attività finanziarie verso parte correlata	(934)	7.526
Storno di svalutazione delle navi	-	(4.945)
Variazioni della riserva dei diritti d'opzione	(607)	182
Variazione del risultato differito dalla cessione di attività in vendita e <i>lease-back</i>	131	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	105.792	17.533
Variazioni delle rimanenze	3.413	2.003
Variazioni dei crediti a breve	9.161	13.181
Variazioni dei debiti a breve	(18.653)	(4.466)
Pagamento netto della quota di interessi della passività/credito per <i>leasing/ Crediti</i>	(21.408)	-
Imposte pagate	(342)	(619)
Interessi netti (pagati)	(18.689)	(20.045)
Flussi di cassa netti da attività operative	59.274	7.587
Acquisto di immobilizzazioni	(65.231)	(101.485)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	9.405	21.856
Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto ETL	-	83
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	15.401	126
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(40.425)	(79.420)
Aumento di capitale	49.788	199
Altre variazioni del patrimonio netto	(822)	(178)
Finanziamenti degli azionisti	(26.880)	31.880
Variazioni di altri crediti finanziari	(2.000)	3.900
Variazioni di altri debiti finanziari	4.908	(1.533)
Rimborso finanziamenti bancari	(91.926)	(175.690)
Utilizzo finanziamenti bancari	25.250	111.770
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	62.952	117.211
Rimborso di un <i>leasing</i> finanziario	(37.722)	(12.970)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(16.452)	74.589
Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.397	2.756
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	15.120	12.363
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	17.517	15.120
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	33.598	31.713
Scoperti di conto corrente	(16.081)	(16.593)



Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci d'esercizio e consolidato 2019, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione intermedia del management sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Carlos Balestra di Mottola
Chief Financial Officer

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

Ricavi base time charter

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

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

ROCE (Return on capital employed)

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

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

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

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

Impatto dell'IFRS 16

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

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

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

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

Percentuale di copertura

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

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

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

Off-hire

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

Ricavi base *time charter* giornalieri

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



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

Numero medio di navi

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

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

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

Noleggio

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

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

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

Proprietario conduttore

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

Contratti a tariffa fissa

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

Noleggio spot o noleggio a viaggio

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

Time charter

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



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