



d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.
RELAZIONE ANNUALE 2019
BILANCIO D'ESERCIZIO E CONSOLIDATO
Esercizio chiuso al 31 dicembre 2019

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.
Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
RCS B124790
Capitale sociale al 31 dicembre 2019 US\$ 62.051.623,70

INDICE

LETTERA AGLI AZIONISTI.....	3
ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO.....	4
DATI DI SINTESI	5
INFORMAZIONI DI NATURA NON FINANZIARIA.....	6
STRUTTURA DEL GRUPPO.....	6
RESPONSABILITÀ SOCIALE D'IMPRESA (RSI).....	14
RISORSE UMANE E QUESTIONI SOCIALI.....	20
INFORMAZIONI PER GLI AZIONISTI	27
INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP).....	29
SINTESI DEI RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE E DELL'ESERCIZIO 2019	31
RISULTATI TRIMESTRALI	39
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO	52
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO	53
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO	53
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA.....	54
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO.....	55
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	56
NOTE.....	57
D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO	102
RESOCONTO DI GESTIONE	103
D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. BILANCIO E NOTA INTEGRATIVA PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2019	115
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	135

LETTERA AGLI AZIONISTI

[•]

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente e Amministratore Delegato

Paolo d'Amico

Amministratori

Carlos Balestra di Mottola *Direttore finanziario*

Cesare d'Amico

Massimo Castrogiovanni

Stas Andrzej Jozwiak

John Joseph Danilovich

SOCIETÀ DI REVISIONE

Moore Audit S.A.

DATI DI SINTESI

Dati finanziari

US\$ migliaia	2019	2018
Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)*	258.332	244.870
Risultato operativo lordo / EBITDA *	104.226	17.519
<i>margin sul TCE in %</i>	40,35%	7,15%
Risultato operativo / EBIT *	15.025	(17.325)
<i>margin sul TCE in %</i>	5,82%	(7,07)%
Utile / (perdita) netto	(27.527)	(55.100)
<i>margin sul TCE in %</i>	(10,66)%	(22,50)%
Utile / (perdita) netto rettificato **	(7.699)	(57.383)
Utile / (perdita) per azione (US\$)	(0,026)	(0,085)
Flussi di cassa operativi	59.268	7.587
Investimenti lordi (CapEx)*	(65.231)	(101.485)
	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Totale attività	1.132.049	1.039.737
Indebitamento finanziario netto*	682.810	588.708
Patrimonio netto	352.465	337.343

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 29;

** Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16 – si veda anche la sintesi dei risultati finanziari per il quarto trimestre e l'intero 2019.

ALTRI DATI OPERATIVI *

	2019	2018
Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> * per giorno di utilizzo (US\$) ¹	14.239	12.184
Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	48,8	54,4
- Di proprietà e a scafo nudo	23,4	25,9
- A noleggio	8,6	4,6
- A noleggio	16,8	23,9
Numero medio di navi in gestione commerciale	2,0	1,5
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	1,8%	0,9%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	51,6%	34,2%

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 29

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

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

³ Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo dato rappresenta il numero di giorni in cui le imbarcazioni sono impiegate con contratti *time charter*, inclusi i giorni di *off-hire*.

INFORMAZIONI DI NATURA NON FINANZIARIA

STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 31 dicembre 2019:



Glenda International Management e Eco Tankers Limited stanno affrontando un processo di cancellazione volontaria (*strike off*); DMS andrà in liquidazione volontaria.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo, d'Amico International Shipping o la Società) è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo, appartenente al Gruppo d'Amico, fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) una flotta di 46,5 navi al 31 dicembre 2019, di cui 32,5 navi di proprietà e a scafo nudo (con obbligo di acquisto) con un'età media di circa 6,6 anni, rispetto ad un'età media di settore⁴ di 11,5 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 11,1 anni per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e agenzie commerciali di intermediazione. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), e ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 dicembre 2019 l'87,1% delle navi della flotta controllata di d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

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

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

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

Presenza globale di DIS

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

Al 31 dicembre 2019 il Gruppo impiegava l'equivalente di 706,5 dipendenti come personale marittimo e 29 dipendenti come personale di terra.

Flotta

Al 31 dicembre 2019, DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 46,5 navi cisterna e 3 navi aggiuntive in gestione commerciale (31 dicembre 2018: 49,5 navi cisterna e 4 navi aggiuntive in gestione commerciale). Le navi cisterna di DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

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

⁴ Fonte: Clarksons Research al 1° gennaio 2020.

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

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 31 dicembre 2019.

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese	Classe IMO
Flotta LR1				
Di proprietà				
Cielo di Londra	75.000	2019	Hyundai Vinashin, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Vinashin, Corea del Sud	IMO II/III
Flotta MR				
Di proprietà				
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melissa ⁵	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Meryl ⁶	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melody ⁵	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melanie ⁶	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Meredith ⁶	46.147	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Venture	51.087	2006	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Performance	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Progress	51.303	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Valor	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
High Courage	46.975	2005	STX, Corea del Sud	IMO II/III
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Priority	46.847	2005	Nakai Zosen, Giappone	-
Navi noleggate a lungo termine con opzioni d'acquisto				
High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Explorer	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Adventurer	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III

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

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

Navi noleggiate a lungo termine senza opzione d'acquisto

High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe ⁷	48.700	2005	Imabari, Giappone	-
SW Southport I	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III
SW Tropez	46.992	2004	STX, Corea del Sud	IMO II/III

Navi noleggiate a breve

Carina	47.962	2010	Iwagi Zosen, Giappone	-
Celsius Rimini	53.603	2009	Shin Kurushima Dockyard, Giappone	-
Freja Baltic	47.548	2008	Onimichi Dockyard, Giappone	-

Navi gestite tramite Contratto

Philoxenia	49.999	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Falcon Bay	47.147	2009	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Eagle Bay	47.134	2008	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

Flotta handysize

Di proprietà

Cielo di Salerno	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Guangzhou	38.877	2006	Canton, Cina	IMO II

Impiego della flotta e partnership

Al 31 dicembre 2019, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 46,5 navi: 6 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 19,5 MR (navi a "Medio Raggio") e 4 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 14 MR e 3 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*. Inoltre, al 31 dicembre 2019 DIS aveva 3 navi MR in gestione commerciale. Alcune di queste navi di DIS sono impiegate tramite le sue *joint venture*.

GLENDIA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 50%. Al 31 dicembre 2019, la JV possedeva 5 navi MR costruite tra febbraio 2010 e febbraio 2011, tre delle quali fornite in *time-charter* a d'Amico Tankers d.a.c. e tre al Gruppo Glencore.

DM Shipping d.a.c. (DMS), una società a controllo congiunto con il Gruppo Mitsubishi, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 51%. Questa società possedeva 2 navi MR costruite nel 2009, una delle quali è stata venduta ad aprile 2019 e l'altra a settembre 2019. In seguito a una decisione del Consiglio di Amministrazione, DMS andrà in liquidazione volontaria.

Eco Tankers Limited, una *joint venture* con Venice Shipping Logistics S.p.A., nella quale d'Amico International Shipping SA detiene una partecipazione del 33%. La *joint venture* possedeva una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt) "*Eco design*" costruita presso Hyundai-Vinashin Shipyard Co., Ltd e venduta a giugno 2019. Il Gruppo d'Amico era responsabile della gestione commerciale, tecnica e amministrativa della nave. La società è attualmente in liquidazione volontaria.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico (d'Amico), *leader* mondiale nel trasporto marittimo con oltre 70 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 31 dicembre 2019, il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 49,5 erano parte della flotta di DIS (comprese tre navi in gestione commerciale), operanti nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico che gli fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità e ambientali per le navi di DIS.

⁷ Ex High Presence venduta da d'Amico Tankers d.a.c. nel febbraio 2018 e ripresa a noleggio con contratto *time charter* per 6 anni

⁸ DIS trasferisce i Ricavi base *time charter* (TCE) generati dalle "navi in gestione commerciale" ai rispettivi proprietari, al netto della deduzione di una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.

Il settore delle navi cisterna

Le navi cisterna sono dotate di cisterne rivestite e trasportano principalmente una serie di raffinati, solitamente benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile e nafta. Le navi classificate “IMO II/III” possono anche trasportare prodotti chimici e oli alimentari. La movimentazione via mare di prodotti petroliferi raffinati tra le diverse regioni geografiche del mondo è alimentata dagli squilibri tra domanda e offerta, causati principalmente dalla mancanza di risorse o di capacità di raffinazione nei paesi consumatori. Si verificano inoltre fenomeni di “arbitraggio”, che traggono vantaggio dalle differenze tra i diversi centri di raffinazione, sia in termini di prezzo che di domanda di raffinati specifici.

Nell’ambito di questo settore, d’Amico International Shipping opera principalmente nel segmento a Medio Raggio (MR), che include navi di tonnellaggio compreso tra 25.000 e 55.000 Tpl (Dwt). Questa specifica dimensione fornisce la massima flessibilità in termini di rotte commerciali e accesso ai porti. Inoltre, a fine esercizio 2019 DIS aveva sei navi a “Lungo Raggio 1” (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)), navi che hanno ancora un certo grado di flessibilità e apportano migliori economie di scala su viaggi più lunghi.

Classe della nave cisterna Tpl (Dwt)	Breve raggio (SR) 10.000 – 25.000	Medio raggio (MR) 25.000 – 55.000	Lungo raggio (LR) 55.000 – 120.000
Caratteristiche	Opera su mercati regionali specializzati	Accesso a un maggior numero di porti rispetto a navi di lungo raggio	Migliori economie di scala per i viaggi a lungo raggio
	Incentrato principalmente sulla distribuzione	Migliori economie di scala su distanze medie e lunghe rispetto alle navi SR	
Viaggi	Solo brevi	Brevi e lunghi	Brevi e lunghi
Flessibilità	Alta	Alta	Media (LR1) / Bassa (LR2)
Viaggi di Arbitraggio	No	Sì	Sì
% della flotta complessiva ⁹	21,1%	47,6%	31,3%

⁹ Fonte: Clarksons Research, al 1° gennaio 2020. La percentuale delle navi cisterna totali (4.797 navi) esclude le navi con cisterne in acciaio inossidabile.

CORPORATE GOVERNANCE E ASSETTO PROPRIETARIO

L'organizzazione e il governo della Società sono conformi alle leggi e alle normative in materia societaria applicabili in Lussemburgo e non è tenuta al rispetto del regime di corporate governance della Borsa di Lussemburgo. Per quanto possibile, comunque, la Società rispetta le raccomandazioni del Codice di autodisciplina di Borsa Italiana (consultabile sul sito web di Borsa Italiana all'indirizzo www.borsaitaliana.it), essendo tenuta, tuttavia, ad attenersi ad alcune di tali raccomandazioni in modo da rimanere quotata nel segmento STAR di Borsa Italiana (MTA). Essendo inoltre costituita in Lussemburgo e quotata sulla Borsa Italiana, la Società è soggetta agli obblighi di trasparenza stabiliti dai regolamenti europei direttamente applicabili di volta in volta, dalla legge lussemburghese dell'11 gennaio 2008 e successive modifiche, nonché a quelli previsti dalle leggi e normative italiane in vigore nello specifico momento.

Conformemente all'articolo 123-bis del D.Lgs. 58/98 e in linea con le raccomandazioni del Codice di autodisciplina di Borsa Italiana, la Società fornisce un'informativa completa del proprio assetto proprietario e del sistema di governo societario al 31 dicembre 2019 nella Relazione sulla *Corporate Governance* e sull'assetto proprietario 2019 (la "Relazione"). Un paragrafo specifico della Relazione è dedicato alla legislazione applicabile alla Società in materia di offerte pubbliche di acquisto che include, *in particolare*, tutte le informazioni richieste dall'articolo 11 della legge lussemburghese del 19 maggio 2006 e successive modifiche e/o integrazioni, che recepisce la direttiva 2004/25/CE del 21 aprile 2004 concernente le offerte pubbliche di acquisto (la "Legge sulle acquisizioni")¹⁰. La relazione è liberamente consultabile presso la sede legale della Società e sul suo sito [web \(www.damicointernationalshipping.com\)](http://www.damicointernationalshipping.com) nella sezione *Corporate Governance*, che contiene altri documenti concernenti il Sistema di *Corporate Governance* della Società. È inoltre depositata presso Borsa Italiana S.p.A. e, tramite il sistema eMarket SDIR e eMarket STORAGE, presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) e la Société de la Bourse de Luxembourg S.A., in veste di Meccanismo ufficialmente nominato (OAM) per l'archiviazione centralizzata delle informazioni regolamentate.

ETICA E INTEGRITÀ

DIS da sempre riconosce l'importanza di condurre trattative di business e professionali, a diversi livelli organizzativi, con integrità e trasparenza, agendo in maniera professionale, equa e onesta, consapevole che tali qualità dimostrino un forte senso di responsabilità sociale. La politica anticorruzione implementata da DIS si propone infatti di prevenire qualsiasi forma di corruzione, promuovendo un approccio di "tolleranza zero", anche nei confronti di qualsiasi forma di corruzione scaturita da comportamenti di consulenti, agenti o appaltatori.

¹⁰ La Società rientra nella sfera di applicazione della Legge sulle acquisizioni. In applicazione delle sue disposizioni e ai sensi dell'articolo 101-ter del TUF, l'autorità competente per vigilare su un'offerta di acquisizione delle azioni della Società sarà l'autorità di vigilanza italiana, la CONSOB. Il diritto italiano è il diritto applicabile per quanto concerne (i) il prezzo dell'offerta; (ii) la procedura dell'offerta e, in particolare, le informazioni sulla decisione degli offerenti di fare un'offerta; (iii) il contenuto del documento di offerta; e (iv) la pubblicizzazione dell'offerta. L'autorità di vigilanza lussemburghese, la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), sarà invece competente (e sarà applicabile il diritto lussemburghese) conformemente alla Legge sulle acquisizioni e la circolare della CSSF n. 06/258 in relazione a questioni riguardanti le informazioni da fornire ai dipendenti della Società e a questioni relative al diritto societario, in particolare la percentuale di diritti di voto che conferisce il controllo e qualsiasi deroga dall'obbligo di lanciare un'offerta, nonché le condizioni in base alle quali il Consiglio di Amministrazione ha facoltà di intraprendere qualsiasi azione che potrebbe contrastare con gli obiettivi dell'offerta.

La Società è inoltre assoggettata alla legge del Lussemburgo del 21 luglio 2012 sullo *squeeze-out* e il *sell-out* dei titoli delle società ammessi alla negoziazione su un mercato regolamentato o che sono stati soggetti ad un'offerta pubblica, e alla circolare della CSSF n. 12/545 se qualsiasi persona fisica o giuridica, agendo da sola o di concerto con un'altra, diventa proprietaria direttamente o indirettamente di un numero di Azioni rappresentative di almeno il 95% del capitale sociale con diritto di voto e del 95% dei diritti di voto della Società.

Lo statuto non fa alcun riferimento alla procedura di offerta di acquisizione, pertanto si ritiene direttamente e integralmente applicabile la Legge sulle acquisizioni, che stabilisce che:

- gli azionisti della Società hanno facoltà di deliberare, anche prima che un'offerta di acquisizione sia stata resa pubblica, di imporre al Consiglio di Amministrazione di sottoporre alla loro previa approvazione l'adozione di qualsiasi azione difensiva da parte del Consiglio di Amministrazione che potrebbe contrastare con gli obiettivi dell'offerta di acquisizione. In assenza di tale delibera, se del caso, il Consiglio di Amministrazione può essere libero di adottare azioni difensive senza la previa approvazione degli azionisti (misure difensive);
- gli azionisti della Società hanno facoltà di deliberare che qualsiasi vincolo alla cessione applicabile ai propri titoli, nonché qualsiasi vincolo ai diritti di voto e/o a qualsiasi diritto di voto eccezionale cessi di essere applicabile ad un'offerta di acquisizione (regola di neutralizzazione).

POLITICA ANTICORRUZIONE

Il Gruppo è esposto al rischio di frode derivante dall'importanza dei volumi e dei valori delle operazioni effettuate. Per mitigare e prevenire il rischio di manifestazione di diversi tipi di frode (ad es. rischio finanziario e commerciale di frode) il Gruppo ha messo in atto diversi controlli, procedure e una matrice dei poteri che include, a titolo esemplificativo e non limitativo:

- (i) Limitazione di poteri e deleghe fissata per qualsiasi persona fisica (ad es. procure limitate nell'oggetto, limite d'importo per le operazioni);
- (ii) Controlli sui poteri di firma bancaria (ad es. principio del doppio controllo per specifiche operazioni);
- (iii) Controlli sulle gare d'appalto, compresa la conduzione di *due diligence* di nuove controparti (clienti, agenti, partner in *joint venture* e fornitori chiave) prima della firma del contratto, al fine di evitare qualsiasi violazione di sanzioni imposte dagli Stati Uniti, dalle Nazioni Unite, dall'UE o da altre nazioni;
- (iv) Valutazione dei rischi prima di entrare in un nuovo paese;
- (v) Monitoraggio della conformità alle norme in materia di viaggio, vitto, alloggio e intrattenimento;
- (vi) Monitoraggio della conformità alle norme in materia di sponsorizzazioni, liberalità e donazioni;
- (vii) Comunicazione interna continuativa in materia di conformità, progresso e formazione di tutti i dipendenti del Gruppo;
- (viii) Supervisione congiunta della funzione di Audit Interno, del Comitato di Controllo e Rischi, del direttore di Controllo e Rischi, del dirigente incaricato della predisposizione dei bilanci della Società e del Comitato di Supervisione;
- (ix) Impegno della dirigenza a tutti i livelli;
- (x) Adozione del Codice Etico (il "Codice") che include le principali norme di buona condotta volte a ridurre e prevenire in modo rilevante il rischio di commissione dei diversi tipi di reati, compresa la frode. Il 7 maggio 2014 il Consiglio di Amministrazione di DIS ha approvato una versione aggiornata del Codice in seguito alla revisione svolta dal Comitato di Controllo e Rischi. La Società ha deciso di adottare i principali principi etici della sua controllante di ultima istanza, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., ma adattandoli in modo che fossero in linea con la legislazione lussemburghese applicabile; Il 26 novembre 2018 la Società ha rilasciato una nuova versione del codice adattandolo al regolamento sulla protezione dei dati. La Società ha incoraggiato anche le sue controllate ad adottare un codice etico che sia sostanzialmente simile al suo;
- (xi) Adozione di un programma di conformità ("**Modello organizzativo di gestione e controllo**" o "**Modello 231**") volto a elaborare un sistema organico e strutturato di procedure, norme e controlli da attuare sia preventivamente (*ex ante*) che successivamente (*ex post*), al fine di ridurre e prevenire il rischio di commissione degli illeciti (corruzione compresa) di cui al D.Lgs. 231/2001 dell'8 giugno 2001 (il "Decreto 231") e istituzione del **Comitato di Supervisione**, un organismo di supervisione interna con la funzione di monitorare l'efficace attuazione del Modello 231 e il suo costante aggiornamento.

Il Decreto 231, al quale DIS adempie in virtù della propria quotazione su Borsa Italiana nel segmento STAR, ha introdotto la responsabilità amministrativa degli enti in caso di reati commessi da soggetti che agiscono per conto della Società, quali rappresentanti, dirigenti, amministratori, subordinati e persone che, anche *de facto*, svolgono attività di gestione o controllo. Il Decreto 231 prevede che gli enti siano ritenuti responsabili di un elenco specifico di illeciti commessi, o anche tentati, nell'interesse o a vantaggio della società.

Gli enti non saranno considerati responsabili se la persona ha commesso il reato nell'interesse esclusivo proprio o di terzi (non legati alla Società) o qualora venga dimostrato che l'organo dirigente ha adottato ed efficacemente attuato, prima della commissione del fatto, il Modello 231 e ha nominato un Comitato di Supervisione che non ha omesso di esercitare il proprio dovere di vigilanza o qualora l'illecito sia stato commesso da una persona fisica con l'intento fraudolento di eludere il Modello 231 attuato dalla Società.

Il Modello 231 di DIS (modificato da ultimo il 9 maggio 2019):

- identifica nello specifico le attività nel cui ambito potrebbero essere commessi i reati indicati nel Decreto 231 ("Aree di rischio");
- identifica adeguate procedure volte a prevenire i reati indicati nel Decreto 231, ivi compreso il dovere in capo a ogni divisione della Società di segnalare violazioni e fornire informazioni rilevanti al Comitato di Supervisione;
- individua procedure specifiche riguardanti il processo decisionale del Comitato di Supervisione e l'attuazione delle sue decisioni;
- prevede un'adeguata gestione finanziaria, per impedire la commissione di reati finanziari;
- prevede uno specifico obbligo di informazione nei confronti del Comitato di Supervisione in caso di violazione del Modello 231 (l'*account e-mail* del Comitato di Supervisione reso pubblico sul sito *web* di DIS costituisce un canale diretto da utilizzare per le segnalazioni di violazioni);
- istituisce un sistema di sanzioni disciplinari, in modo da punire ogni violazione delle procedure;

- prevede lo svolgimento di attività di formazione da parte di tutti i dipendenti della Società.

Inoltre DIS provvede al costante miglioramento dell'attuazione di specifiche attività di controllo (COSO Framework) finalizzate a prevenire la commissione di reati citati nel Decreto 231 e monitora la necessità di aggiornare il Modello 231. Nel 2019 DIS ha approvato lo svolgimento di una nuova valutazione generale dei rischi volta ad aggiornare il modello con alcuni reati introdotti di recente e ha approvato il rilascio di una nuova politica sulle segnalazioni che disciplina sia le comunicazioni a terra che quelle a bordo, che attualmente sono gestite tramite due siti *web* diversi, dedicati rispettivamente alle non conformità a bordo e a terra.

Nel 2019 DIS ha inoltre introdotto una nuova politica anticorruzione. L'impegno di lunga data di DIS verso l'integrità negli affari dimostra un profondo senso di responsabilità sociale.

Per il Gruppo DIS riveste la massima importanza agire in modo professionale, corretto, onesto ed etico in tutte le operazioni e i rapporti commerciali in cui la Società opera (o preveda di operare), attuando e applicando sistemi efficaci di lotta alla corruzione; significa evitare la corruzione in qualsiasi forma, incluse le tangenti, e rispettare le leggi anticorruzione di ogni paese in cui il Gruppo opera, anche promuovendo un approccio di "tolleranza zero" agli atti corruttivi, anche da parte di consulenti, agenti o appaltatori.

Essenzialmente, tutti i dipendenti del Gruppo DIS sono responsabili della prevenzione, rilevazione e segnalazione di tangenti e altre forme di corruzione; sono inoltre tenuti a evitare qualsiasi attività che potrebbe comportare o suggerire una violazione della politica anticorruzione. Grazie all'attuazione di misure specifiche, il Gruppo DIS garantisce che tutti i casi di sospetta corruzione vengano gestiti coerentemente e, indipendentemente dal fatto che un'indagine ne corrobora l'esistenza, non ci saranno ritorsioni o conseguenze negative per la persona che segnala un possibile caso di violazione: nella divisione Risorse Umane del Gruppo d'Amico è stato messo in atto un sistema di segnalazione anticorruzione che utilizza un indirizzo *e-mail* dedicato.

Analogamente, nessun dipendente di DIS subirà ritorsioni o conseguenze negative per essersi rifiutato di adottare una condotta illecita o per aver segnalato in buona fede violazioni delle norme e regolamenti anticorruzione applicabili.

La conformità alla politica anticorruzione viene verificata attraverso vari metodi tra cui, a titolo esemplificativo e non limitativo, il monitoraggio attivo dei sistemi di rimborso delle spese e di tracciamento dei regali, le relazioni prodotte dagli strumenti aziendali disponibili, i controlli interni ed esterni, l'autovalutazione, le segnalazioni di potenziali violazioni e altri *feedback* alla divisione Risorse Umane, che è il titolare della politica.

SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATA

L'implementazione di un Sistema di gestione integrata (IMS) è il risultato di una scelta aziendale che assegna un'importanza primaria ai temi della qualità dei servizi forniti ai clienti, della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro, dell'efficienza energetica, della salvaguardia dell'ambiente e della responsabilità sociale d'impresa, attraverso l'adozione di riconosciuti *standard* e certificazioni internazionali. L'IMS, sviluppato con un approccio basato sui processi aziendali, permette al Gruppo d'Amico, e a sua volta a d'Amico International Shipping, di identificare, mantenere e migliorare un modello organizzativo gestionale dinamico; la sua prospettiva unitaria soddisfa le esigenze e le specificità dei diversi settori, sfruttando al meglio le possibili strategie, in conformità con le numerose normative e legislazioni nazionali e internazionali. Il Gruppo d'Amico si impegna a rispettare tutte le normative in vigore (cercando di anticipare quelle future) attraverso l'adozione di procedure operative, di sicurezza e ambientali.

Un monitoraggio continuo, un'adeguata misurazione degli indicatori di prestazione, una scrupolosa esecuzione delle ispezioni interne, un'analisi approfondita dei dati raccolti e una pronta implementazione delle azioni correttive e di miglioramento, consentono alla Società di accrescere continuamente le proprie *performance* e quelle dei suoi *stakeholder* in termini di sicurezza, di protezione ambientale e di soddisfazione del cliente.

L'IMS, già conforme al Codice internazionale di gestione della sicurezza, è stato esteso ai seguenti *standard* certificati dal RINA (Registro Italiano Navale): ISO 9001 (qualità), ISO 14001 (ambiente), OHSAS 18001 (sicurezza) e ISO 50001 (efficienza energetica).

L'applicazione di questi *standard* ha permesso al Gruppo d'Amico di ottenere, per primo in Italia, la prestigiosa certificazione RINA Best 4 Plus, che riconosce le conformità ai principali *standard* vigenti.

Il Gruppo d'Amico ha inoltre ricevuto l'attestato ISO 26000 per l'applicazione delle linee guida per la corretta integrazione della responsabilità sociale d'impresa nelle proprie attività, politiche, strategie, procedure e obiettivi all'interno del Sistema di gestione integrata.

GESTIONE DEL RISCHIO

Il sistema di controllo interno e gestione del rischio consiste in una serie di norme, procedure e strutture organizzative nonché prassi societarie volte a identificare, misurare, gestire e monitorare i principali rischi per la Società, in modo da limitarne gli effetti negativi sull'organizzazione. Il sistema consente alla Società di condurre i propri affari in linea con gli obiettivi definiti dal suo Consiglio di Amministrazione, favorendo un processo decisionale informato e garantendo al contempo la salvaguardia delle attività della Società, l'efficienza e l'efficacia dei processi aziendali, l'affidabilità delle informazioni fornite agli organi sociali e al mercato, la conformità a leggi e normative nonché allo statuto e alle procedure interne della Società, come definito dal Codice di autodisciplina delle società quotate di Borsa Italiana.

L'attuale sistema di controllo interno è il risultato di modifiche e aggiornamenti successivi, volti ad attuare un modello di governance sempre più avanzato in linea con i modelli di riferimento e le *best practices* esistenti. Il sistema di controllo e gestione del rischio coinvolge tutti i livelli operativi della Società e diversi soggetti, ai quali vengono attribuiti ruoli e responsabilità specifici come previsto dalla sua struttura di *governance*.

Con l'obiettivo di supportare l'alta dirigenza, sono stabiliti i seguenti livelli di controllo per il monitoraggio complessivo del sistema di controllo della Società:

- un primo livello, in mano alla direzione operativa, che definisce e gestisce i cosiddetti "controlli di linea", connaturati ai processi operativi. Si tratta di controlli procedurali, informatici, finanziari e comportamentali eseguiti sia da chi svolge un'attività specifica sia da chi li supervisiona. Tutte le funzioni della Società conducono questi controlli diretti nella gestione delle proprie responsabilità;
- un secondo livello, che supervisiona il processo di valutazione e controllo e del rischio, accertandosi che sia in linea con gli obiettivi della Società e che risponda ai criteri di separazione organizzativa richiesti per un monitoraggio efficace. Quest'ambito è gestito dalle funzioni centrali di monitoraggio e controllo, come il Financial Reporting Manager, Qualità e Sicurezza e altre forme di controlli del sistema di gestione, come previsto dagli *standard* internazionali (ad es. UNI EN ISO 9001: 2015, ecc.). Queste forme di controllo solitamente non soddisfano i criteri di piena indipendenza e pertanto sono considerati validi controlli di secondo livello;
- un terzo livello, supervisionato dalla funzione Audit Interno, che fornisce valutazioni indipendenti attraverso un controllo generale della struttura e della funzionalità dei controlli interni.

RESPONSABILITÀ SOCIALE D'IMPRESA (RSI)

UNA PANORAMICA GENERALE DELLA STRATEGIA DI RSI DEL GRUPPO D'AMICO

La strategia di Responsabilità sociale d'impresa di d'Amico International Shipping, attraverso il Gruppo d'Amico Group, si è evoluta considerevolmente negli ultimi anni. La strategia rispecchia l'impegno che il Gruppo DIS dedica alle questioni legate ad aspetti sociali e ambientali e viene monitorata costantemente.

Allo scopo di strutturare ulteriormente la sua strategia di RSI, il Gruppo d'Amico ha redatto il suo primo Bilancio di sostenibilità (il Bilancio), che evidenzia come la sua responsabilità sociale sia ripartita in strategie, politiche e impegni nei confronti dei suoi *stakeholder*. Il Bilancio deriva dalla necessità di sensibilizzare in merito agli aspetti sociali, ambientali e di *governance* dell'attività del Gruppo d'Amico. Al suo interno il Gruppo ha identificato i principali temi che influiscono sulla sua sostenibilità e pertanto sulla sua capacità di creare e preservare valore (economico, sociale e ambientale) per i suoi *stakeholder*. Il Bilancio è stato redatto conformemente ai *GRI Sustainability Reporting Standards*

della Global Reporting Initiative. Il Gruppo d'Amico sta lavorando, attraverso attività specifiche, per raggiungere 16 dei 17 obiettivi di sviluppo delle Nazioni Unite.

Il Bilancio tratta i seguenti temi:

- Responsabilità ambientale, riferendo tutte le attività, i progetti, le prassi, i processi e le procedure in relazione con ambiente, salute, qualità e sicurezza.
- Responsabilità sociale, mettendo in evidenza la gestione delle risorse umane (personale di terra e marittimo) e tutti gli aspetti legati alla comunità, come descritto più dettagliatamente nella sezione Risorse umane della presente relazione annuale.
- Responsabilità economica, descrivendo la presenza della Società sul mercato e i risultati ottenuti, così come il valore economico prodotto e distribuito ai suoi *stakeholder* (come descritto nella presente relazione annuale).

PRINCIPALI RISCHI, POLITICHE E RISULTATI DI SALUTE, SICUREZZA, QUALITÀ E AMBIENTE (HSQE)

Salute, sicurezza e qualità – obiettivi oltre la compliance

d'Amico International Shipping, attraverso il Gruppo d'Amico, promuove la sicurezza a bordo ed il rispetto dell'ambiente, con l'obiettivo di eliminare il rischio di incidenti quali incagli, incendi, collisioni e fuoriuscite di raffinati. A tal riguardo, la capogruppo d'Amico, la d'Amico Società di Navigazione S.p.A., stipula coperture assicurative per la Flotta di DIS e coordina sia il programma di gestione e autovalutazione delle navi cisterna (*Tanker Management and Self-Assessment - TMSA*) lanciato nel 2004 dall'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), che il sistema di gestione integrata di salute, sicurezza, qualità, ambiente ed efficienza energetica (*Health, Safety, Quality, Environment and Energy Efficiency - HSQE*) dal 2003.

Pur non essendo obbligatorio, il programma TMSA è raccomandato dalle principali compagnie petrolifere come strumento per incoraggiare gli operatori marittimi a misurare, valutare e migliorare i loro sistemi di gestione della sicurezza rispetto ad un elenco di indicatori chiave di *performance* (KPI). Il programma stabilisce inoltre alcune *best practices* per la risoluzione di problemi e per l'ottimizzazione della *performance* in materia di sicurezza e ambiente. È previsto l'utilizzo di strumenti elettronici di controllo e misurazione dei KPI per diverse aree del sistema di gestione tecnica ed ogni sei mesi viene svolta un'analisi del TMSA. A tal riguardo, l'OCIMF ha rilasciato una nuova versione del TMSA, TMSA 3, allo scopo di mantenerne la rilevanza, riflettere i cambiamenti avvenuti nella legislazione e nelle *best practices*, fornire chiarezza di interpretazione, incoraggiare un'interpretazione più unificata dei KPI e degli orientamenti sulle *best practices*, nonché promuovere il miglioramento continuo.

Il nuovo TMSA ha introdotto requisiti legislativi di settore aggiornati, tra cui le modifiche alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (*Manila Amendments*), il Codice Polare e la Convenzione per la gestione delle acque di zavorra (Ballast Water Management Convention), ha rivisto elementi della Gestione ambientale ed energetica (precedentemente Gestione ambientale) integrando il documento informativo sull'efficienza energetica e la gestione del carburante (*Energy Efficiency and Fuel Management*) dell'OCIMF e aggiungendo un nuovo elemento sulla sicurezza marittima.

La valutazione costituisce inoltre il punto di partenza per un piano di costante miglioramento volto a raggiungere e garantire elevati standard di sicurezza e di tutela ambientale.

Anche prima dell'introduzione del programma TMSA, DIS, attraverso il Gruppo d'Amico, ha promosso procedure interne di gestione delle questioni riguardanti HSQE, avvalendosi di un sistema di gestione integrata su tutte le navi in conformità con gli *standard* qualitativi e ambientali ISO 9001 e ISO 14001 introdotti dall'Organizzazione internazionale per la normazione, come certificato dalla società di classificazione internazionale RINA S.p.A. (Registro Italiano Navale) nel 2003. L'ISO ha rilasciato nuove versioni di questi due *standard* (ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015) allo scopo di favorire una migliore armonizzazione dei vari requisiti previsti dalle norme. Il Gruppo d'Amico ha ottenuto la conformità ai nuovi certificati in occasione dell'*audit* annuale del RINA a luglio 2018.

Per promuovere la sicurezza degli equipaggi, il Sistema di gestione del Gruppo include la certificazione di conformità allo *standard* internazionale OHSAS 18001, volto a migliorare la salute e la sicurezza a bordo delle navi e in qualsiasi ambiente di lavoro. Una valutazione dettagliata dei rischi, unitamente ad un'opportuna formazione del personale marittimo e di terra, permette di esaminare correttamente *ex ante* ogni situazione di pericolo e adottare misure preventive adeguate.

Rischi ambientali – l'eccellenza della flotta di DIS

Il principale obiettivo dei sistemi e delle procedure sopra descritti è la preservazione dell'ambiente marittimo. Il Gruppo è impegnato a promuovere un comportamento responsabile nei confronti dell'ambiente all'interno della sua forza lavoro. Per il Gruppo d'Amico la protezione e il rispetto dell'ambiente costituiscono una missione e fanno parte dei suoi valori d'impresa.

Oltre alle iniziative precedentemente descritte, la direzione tecnica del Gruppo d'Amico ha adottato e attuato un approccio di manutenzione predittiva (*condition-based maintenance* - CBM) attraverso l'uso di strumenti, tecniche e sistemi *hardware* e *software* specifici, con l'intento di perseguire un continuo miglioramento e raggiungere una maggiore affidabilità dei macchinari, una maggiore flessibilità della flotta nella gestione dei piani di manutenzione, una migliore conoscenza dei macchinari e del loro comportamento in mutevoli condizioni operative, una maggiore affidabilità e disponibilità della flotta, una maggiore efficienza e pertanto un miglior rendimento energetico.

L'utilizzo di tecnologie/tecniche come la videoendoscopia, la termografia, la vibrotecnica, la tribologia e la misurazione digitale favorisce la rilevazione precoce di potenziali guasti e degrado dei componenti, riducendo il costo dei guasti e migliorando la sicurezza dei lavoratori.

Il CBM attuato ha inoltre permesso alla società di raggiungere il livello più alto richiesto dal TMSA 3 (programma di Tanker Management and Self-Assessment) in ambito di gestione della manutenzione.

Ogni anno le navi cisterna di DIS devono superare i seguenti esami condotti da enti esterni:

- Ispezione e monitoraggio della conformità alle norme e ai regolamenti internazionali da parte dello stato di bandiera;
- Ispezioni delle navi straniere nei porti nazionali (c.d. "*port-state control*"), al fine di verificare che lo stato della nave e delle sue attrezzature sia conforme ai requisiti previsti dalle convenzioni internazionali e se la nave sia dotata di equipaggio e gestita nel rispetto di tali regole;
- Ispezioni (c.d. "*vetting inspection*") da parte delle principali società operanti nel settore petrolifero ed energetico, che consente di valutare la qualità della nave e ottimizzarne la selezione.

Sulla base di un contratto di gestione delle navi, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., la controllante di ultima istanza del Gruppo DIS, con la collaborazione e la supervisione di d'Amico Tankers d.a.c., è responsabile della gestione tecnica delle navi di proprietà e noleggiate a scafo nudo dal Gruppo d'Amico International Shipping (si rimanda inoltre alla nota pertinente del bilancio consolidato "Altri costi operativi diretti" e "Operazioni con parti correlate").

Le responsabilità dei gestori delle navi includono lo svolgimento di interventi generali di manutenzione e ispezioni/controlli delle navi, la garanzia della conformità ai requisiti normativi e delle società di classificazione navale, la soddisfazione delle procedure di "*vetting*" applicate dalle principali compagnie petrolifere, la supervisione della manutenzione e promozione dell'efficienza delle navi, l'organizzazione e la supervisione degli interventi di bacino e delle riparazioni, l'acquisto di forniture e ricambi, e la nomina di supervisori e consulenti tecnici.

Di recente la direzione tecnica del Gruppo d'Amico ha adottato tecnologie robotiche, come i droni dotati di capacità di volo in spazi confinati con superfici irregolari (serbatoi di carico), per condurre ispezioni CAP sulle navi, migliorando gli aspetti di sicurezza legati alle ispezioni strutturali e riducendone al contempo l'impatto sulla disponibilità dei serbatoi per finalità commerciali.

Nel 2019 sono stati introdotti nuovi controlli interni ambientali specifici (MARPOL) insieme a nuove procedure, istruzioni e *best practices* societarie che vanno oltre i requisiti previsti da MARPOL, oltre a numerosi piani e procedure interni volti a garantire la massima conformità ambientale a ciascun livello operativo.

La digitalizzazione di gran parte dei registri di bordo (registro idrocarburi parte 1 e parte 2, registro rifiuti, registro carico, registro gestione zavorra) condotta nel 2019 dalla dirigenza tecnica del Gruppo d'Amico, permette alla società di monitorare in tempo reale le operazioni eseguite da bordo per la corretta gestione e smaltimento di acque di sentina, morchie e rifiuti prodotti dalle navi. Rappresenta inoltre un importante cruscotto a disposizione della direzione tecnica sui livelli di produzione di sentina fanghi per area geografica, giorni di navigazione e per stagione.

Non si tratta solo di un registro elettronico, ma di uno strumento che coadiuva il Gruppo d'Amico nell'esecuzione corretta delle operazioni, in conformità alle normative ambientali e MARPOL vigenti e anche in base alle specifiche delle navi previste dai rispettivi certificati e *layout* impiantistici.

Il Gruppo d'Amico ha iniziato la digitalizzazione dei registri di bordo con molto anticipo rispetto alle linee guida stabilite a maggio 2019 dalla MEPC 74, confermando la grandissima attenzione ai temi MARPOL e l'orientamento del Gruppo all'innovazione.

La *Matrice degli ufficiali* è il modulo destinato a gestire le informazioni degli ufficiali su tutte le navi; nel 2019 sono state introdotte nuove attività di formazione volte a seguire attentamente l'attuazione della normativa sui combustibili a basso contenuto di zolfo entrata in vigore il 1° gennaio 2020. L'ultimo progetto lanciato nel 2019 riguarda il registro elettronico (ORB) in cui sono annotate le azioni concernenti la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento.

È stata istituita una *Matrice di formazione* dell'equipaggio che fornisce orientamenti a tutti gli uffici di gestione del personale. Si tratta di uno strumento dinamico che viene mantenuto costantemente aggiornato dalla divisione Equipaggi così da rispettare qualsiasi modifica o variazione rispetto alla Convenzione internazionale sugli *standard* di formazione, certificazione e tenuta della guardia della gente di mare ed è tenuta a bordo delle navi impegnate in viaggi internazionali. La qualità della formazione dell'equipaggio viene misurata durante l'ispezione delle navi condotta dai sovrintendenti tecnici e marittimi. Inoltre, le relazioni redatte a seguito delle Ispezioni delle navi straniere in ciascun porto nazionale (c.d. "port-state control") e delle "vetting inspection", rispecchiano la qualità e il livello delle competenze degli equipaggi, valutando le prassi dei marinai e le politiche in materia di sicurezza e tutela ambientale.

Tutte le navi gestite sono conformi alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (MARPOL) e ai requisiti di qualsiasi altra legge nazionale o internazionale in materia di tutela ambientale.

Le navi vengono ispezionate regolarmente da un sovrintendente allo scopo di accertarsi che tutte le procedure in vigore siano debitamente attuate e che siano presenti gli strumenti di prevenzione dell'inquinamento quali registri, dispositivi di tenuta e misurazioni.

Per garantire la conformità e rafforzare la consapevolezza dei marinai, la Società ha adottato la politica "STOP Working Card", uno strumento che consente a qualsiasi marinaio attivo a bordo delle navi gestite del Gruppo d'Amico di INTERROMPERE qualsiasi attività in caso di pericolo imminente per l'ambiente.

In linea con l'impegno del Gruppo d'Amico di promuovere la trasparenza nelle comunicazioni, è stata adottata una procedura di segnalazione ambientale ("Sistema di segnalazione aperta") per fornire a tutto il personale uno strumento per segnalare casi di non conformità ambientale senza timori di ritorsioni: infatti, secondo il Codice Etico elaborato dal Gruppo DIS non sarà espressa alcuna responsabilità o pregiudizio nei confronti del personale in caso di segnalazioni di non conformità ambientali. Le informazioni riguardanti tale procedura di segnalazione sono disponibili su tutte le navi della flotta; tutto il personale, sia di terra che marittimo, può segnalare in forma anonima tramite un portale *web* gratuito, un *account* di posta elettronica indipendente o numeri verdi, qualsiasi caso di mancata conformità al sistema di gestione ambientale della Società, ai requisiti di protezione ambientale marittimi e al piano di conformità ambientale attuato.

Inoltre, la comprensione e la consapevolezza riguardanti gli aspetti ambientali vengono misurate regolarmente e approfonditamente nel corso della valutazione della *performance* di Ufficiali e Ingegneri, in particolare per quelli in posizioni più alte).

Efficienza energetica e riduzione delle emissioni

Nel rispetto della norma ISO 50001, la norma internazionale riconosce i sistemi di gestione volti a promuovere l'efficienza energetica, e dello *standard* ambientale ISO 14001, il Gruppo d'Amico misura e analizza il consumo energetico delle proprie navi, dimostrando il proprio impegno verso la protezione delle persone e dell'ambiente, con l'intento di promuovere l'efficienza energetica e riducendo al contempo le emissioni: aumentare il risparmio energetico rappresenta uno dei mezzi più efficaci per proteggere l'ambiente. Il Piano di gestione dell'efficienza energetica delle navi (*Ship Energy Efficiency Management Plan*), coerentemente agli orientamenti dell'IMO sull'efficienza delle stesse, viene applicato sulle navi del Gruppo fin dall'inizio del 2013 per ottimizzare i processi operativi e migliorare la redditività tramite l'utilizzo efficiente delle risorse umane e dei beni della Società.

In sintesi, la dirigenza di DIS si impegna a:

- Aumentare il risparmio energetico;

- Ridurre le emissioni;
- Investire in tecnologie pulite, a elevata efficienza energetica, ove finanziariamente possibile;
- Ridurre l'impatto ambientale derivante dal consumo energetico;
- Sensibilizzare il personale e aumentare il suo impegno verso la riduzione del consumo energetico.

La *performance* delle navi viene analizzata nell'ambito della revisione annuale del Sistema di gestione integrata. L'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici (2015), dedicato alle emissioni dei gas serra, stabilisce un piano d'azione globale con l'obiettivo di evitare pericolosi cambiamenti climatici nei paesi del mondo mantenendo il riscaldamento globale al di sotto di 2 °C.

L'Unione europea è stata la prima grande economia a presentare il proprio piano volto a ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 40% entro il 2030. A tal riguardo, l'UE ha emesso il regolamento 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica prodotte dalle navi nel corso dei viaggi tra i porti europei. Per rispettare tale regolamento, il Gruppo d'Amico ha predisposto uno specifico Piano di monitoraggio e comunicazione per ogni nave, assieme alla procedura per fornire tutti i dati necessari per le attività relative. Il monitoraggio è iniziato nel gennaio 2018. Alla fine di ogni anno solare, tutti i dati devono essere verificati e inseriti in una relazione sulle emissioni di anidride carbonica che deve essere presentata alla Commissione europea, che rilascerà un certificato specifico per ogni nave. Tutte le navi di d'Amico coinvolte in viaggi nell'UE hanno ottenuto i certificati opportuni. Al momento tutti i dati sulle navi raccolti per il 2019 sono oggetto di esame da parte della divisione Monitoraggio della *Performance* e saranno trasmessi conformemente al regolamento UE 2015/757.

Allo stesso tempo, anche l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha modificato l'Allegato VI di MARPOL (Prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi) introducendo, tramite la risoluzione MEPC.278(70), un sistema per la raccolta di dati in relazione al consumo di olio combustibile delle navi. Secondo le modifiche, le navi aventi una stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate sono tenute, a decorrere dal gennaio 2019, a raccogliere dati sui consumi per ogni tipo di olio combustibile utilizzato, oltre ad altri dati specifici tra cui mandati per attività di trasporto. Successivamente al termine di ogni anno solare i dati aggregati vengono riferiti allo Stato di bandiera della nave, il quale, dopo aver stabilito che i dati sono stati riportati in conformità ai requisiti, rilascia una Dichiarazione di Conformità alla nave. Gli Stati di bandiera devono successivamente trasferire tali dati nella Banca dati sul consumo dell'olio combustibile delle navi dell'IMO. L'IMO dovrà produrre una relazione annuale di sintesi dei dati raccolti destinata al Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC). La metodologia utilizzata per raccogliere e riportare i dati deve essere inclusa nella seconda parte del Piano di gestione dell'efficienza energetica della nave (SEEMP) esistente, creata *ad hoc*. Nel corso del 2018 d'Amico ha aggiornato il SEEMP di tutte le navi, ottenendo la Conferma di Conformità (CoC) dai rispettivi Stati di bandiera. Tutti i dati sulle navi raccolti per il 2019 sono attualmente oggetto di esame da parte della divisione Monitoraggio della *Performance* e saranno trasmessi agli Stati di bandiera della nave.

Dal 2016 la direzione tecnica del Gruppo d'Amico ha rafforzato il monitoraggio della *performance* delle navi attraverso la creazione di un *team* dedicato e tramite l'adozione di strumenti specifici a bordo (sensori e piattaforme di dati) integrati in *software* come BMT e RINA Ego. Queste misure contribuiranno decisamente ad un'analisi più accurata delle prestazioni delle navi per ottimizzarne l'efficienza, il risparmio di carburante *bunker* e il taglio delle emissioni di gas.

Consumo di bunker e relative emissioni di gas - Confronto, per le navi di proprietà e a scafo nudo, del consumo di bunker e delle relative emissioni di gas quali CO₂, NO_x e SO_x nell'atmosfera nel 2018 e nel 2019

Nel 2019 il Gruppo DIS ha predisposto la sua flotta per l'utilizzo di combustibili con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,50%, come previsto dalla normativa 14 della MARPOL di IMO, Allegato VI, in vigore dal 1° gennaio 2020.

Gli ossidi di zolfo (SO_x) sono noti per essere nocivi per la salute umana, che causa sintomi respiratori e malattie polmonari. Nell'atmosfera, gli SO_x possono inoltre causare le piogge acide, che possono danneggiare raccolti, foreste e specie acquatiche e contribuire all'acidificazione degli oceani.

Questo tetto al contenuto di zolfo previsto a livello globale – che va ad aggiungersi al precedente limite dello 0,10% sul contenuto di zolfo nei combustibili in Aree di controllo delle emissioni in vigore dal 1° gennaio 2015 – ridurrà in misura significativa la quantità di ossidi di zolfo rilasciati dalle navi e dovrebbe avere importanti benefici per la salute e l'ambiente, in particolare per le popolazioni che vivono in prossimità di porti e coste.

Per mitigare i rischi associati alla transizione ai nuovi combustibili e gestirne adeguatamente l'uso, la direzione tecnica del Gruppo d'Amico ha predisposto e adottato procedure per l'acquisto di bunker, conformemente alle raccomandazioni dei produttori, e piani di implementazioni specifici per le navi.

Nel 2019 le misurazioni dei consumi sono migliorate, sia in termini di efficienza energetica che di principi e raccomandazioni del settore: i calcoli sono stati normalizzati in base all'*Attività di trasporto totale*, che corrisponde alle miglia totali percorse moltiplicate per le tonnellate totali di carico trasportato; i valori comparativi per il 2018 sono stati ricalcolati seguendo questo metodo.

Mix di bunker consumati per attività di trasporto totale ¹¹	2018	2019	Variazione
Olio combustibile con contenuto di zolfo superiore all'1% (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	0,005763	0,005684	(1,38)%
Olio combustibile con contenuto di zolfo inferiore all'1% (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	-	0,000138	n.d.
Marine Diesel Oil con contenuto di zolfo superiore allo 0,1% (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	-	-	-
Marine Diesel Oil con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1% (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	0,001396	0,001290	(7,61)%

Emissione di diversi tipi di gas per attività di trasporto totale	2018	2019	Variazione
CO ₂ (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	0,022426	0,022301	(0,56)%
NO _x (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	0,000623	0,00062	(0,54)%
SO _x (grammi x tonnellata caricata x miglia percorse)	0,000256	0,000253	(0,96)%

Sistema di trattamento dell'acqua di zavorra

Nel settembre 2017 è entrata in vigore la nuova Convenzione dell'IMO sulla gestione dell'acqua di zavorra. L'acqua di zavorra contiene diversi organismi, come flora e fauna marine e costiere provenienti da diverse regioni del mondo. Se raccolti in un posto e rilasciati in un altro, alcuni organismi potrebbero sopravvivere e prosperare nel nuovo ambiente; queste "specie non native" possono avere un grave impatto ecologico, economico e sulla salute pubblica dell'ambiente ricevente. Per prevenire il problema del rilascio di specie invasive dall'acqua di zavorra, nel 2004 l'IMO ha adottato la prima Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi.

d'Amico International Shipping, attraverso il Gruppo d'Amico, ha predisposto e sta attuando piani, registri e procedure non solo al fine di rispettare i requisiti della Convenzione ma anche e soprattutto per garantire la prevenzione di questo tipo di inquinamento da parte delle sue navi. Tutte le navi di nuova costruzione sono dotate di questa attrezzatura mentre l'installazione sulle navi rimanenti è prevista nei prossimi interventi di bacino. Sono inoltre in atto misure specifiche di emergenza per prevenire e reagire a eventuali guasti e operazioni errate di tali sistemi.

Altri progetti a tutela dell'ambiente

Tramite il Gruppo d'Amico, DIS supporta la protezione dell'ambiente marittimo dall'inquinamento e dallo sfruttamento eccessivo, partecipando a diversi progetti. DIS inoltre promuove costantemente il comportamento responsabile del proprio personale nei confronti dell'ambiente sia a bordo delle navi che a terra.

¹¹ Si notino alcune considerazioni che rendono le suddette tabelle meramente indicative:

- I dati sui consumi, che costituiscono il principale punto di partenza per questo tipo di misurazioni, potrebbero essere influenzati generalmente da condizioni esterne (accordi contrattuali su velocità e tempi, condizioni meteo in mare, ecc.).
- Nella seconda metà del 2019 alcuni bunker utilizzati da certe navi hanno iniziato a cambiare per essere pronti per la normativa Imo 2020. Di conseguenza, il coefficiente per calcolare le emissioni di gas deve essere aggiornato. Il periodo di transizione potrebbe fornire risultati non del tutto attendibili.
- Molti risultati riguardanti energia/emissioni dovrebbero essere analizzati a livello di nave per fornire dati più significativi.
- Vista la novità della questione e la soggettività del metodo di calcolo, al momento non è disponibile alcun KPI settoriale. Stiamo conducendo indagini per trovare nuovi KPI che consentano di ottenere una misura della *performance* più oggettiva e significativa.

Il Gruppo d'Amico è inoltre partner dell'Istituto Italiano di Navigazione. Fondata nel 1959, questa organizzazione si considera il tramite tra le varie istituzioni e imprese allo scopo di *promuovere lo sviluppo tecnico e scientifico della navigazione e del trasporto marittimo*.

Allo scopo di promuovere e far crescere l'eredità marittima italiana, ivi compresa la sua attenzione per l'ambiente, il Gruppo d'Amico sostiene la ONG "Associazione Promotore Musei del Mare e della Navigazione Onlus"; inoltre sostiene il Museo oceanografico di Monaco partecipando a progetti volti a proteggere gli oceani e la loro biodiversità, nonché a sensibilizzare le persone su questioni marine.

RISORSE UMANE E QUESTIONI SOCIALI

QUESTIONI LEGATE AD ASPETTI SOCIALI E AI DIPENDENTI

Al 31 dicembre 2019 il Gruppo DIS impiegava 706,5 dipendenti come personale marittimo e 29 dipendenti come personale di terra.

Lo sviluppo del capitale umano ha rappresentato una delle priorità strategiche del Gruppo DIS nel 2019, con la ferma convinzione che investire sui suoi dipendenti contribuirà a rafforzare il suo vantaggio competitivo.

Il Gruppo DIS continua a promuovere una cultura basata su politiche e prassi volte a massimizzare e fidelizzare il talento, a incentivare l'uso della tecnologia e dell'innovazione e a migliorare il benessere dei dipendenti, cercando al contempo di prevenire comportamenti illeciti. Il suo obiettivo è creare un ambiente di lavoro in cui ogni dipendente sia in grado di offrire un livello superiore di *performance*, garantendo al contempo l'equilibrio casa-lavoro per entrambi i generi.

Uno dei principali obiettivi del 2019 è stato il consolidamento della sua politica su diversità e inclusione in riferimento alle persone fisiche. Questa priorità strategica è confermata anche dalla composizione di nazionalità e dalla distribuzione di genere della forza lavoro del Gruppo DIS. A tal riguardo, il Gruppo può contare su dipendenti a terra provenienti da 12 nazioni a fine 2019, praticamente in linea con l'esercizio precedente, nonché una percentuale bilanciata di donne e uomini nell'organico, rispettivamente del 41% e del 59%.

L'attenzione strategica rivolta al personale è stata espressa anche attraverso l'elaborazione e l'adozione di un "Modello di privacy del Gruppo d'Amico" che mette in atto un processo completo costituito da misure legali, organizzative e tecniche in conformità con il regolamento UE n. 679/2016 e altre leggi internazionali in materia di protezione dei dati personali.

Per quanto riguarda l'uso delle tecnologie e dell'innovazione, attraverso le risorse del Gruppo d'Amico, DIS fa parte di un sistema di Risorse Umane sviluppato di recente, chiamato "d'Amico People", costituito da una banca dati globale che supporta il controllo delle attività legate alle risorse umane, che garantisce informazioni sulle risorse umane consolidate in tempo reale tra tutte le sedi in tutto il mondo.

I *team* di tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) della soprintendenza marittima e tecnica hanno ampliato la propria presenza a Mumbai, dove il mercato indiano ha un'esperienza comprovata nel fornire personale marittimo altamente professionale e competente con conoscenza della lingua inglese. Inoltre la divisione Gestione degli equipaggi ha recentemente consolidato la sua presenza a Manila.

In termini di condizioni lavorative e retributive, il Gruppo DIS offre una retribuzione in linea con il diritto locale e gli *standard* di settore in cui opera, in piena conformità con le leggi vigenti in materia di salari e stipendi, benefici e orario di lavoro; l'accordo sulla remunerazione si basa su criteri oggettivi.

Per quanto concerne la tutela di salute e sicurezza, il Gruppo offre un luogo di lavoro sano e sicuro per tutto il suo personale conformemente alle leggi in materia di salute e sicurezza in vigore, con l'impegno di mantenere ogni luogo di lavoro sicuro e produttivo, riducendo al minimo i rischi di incidenti o infortuni e coinvolgendo i suoi lavoratori nel costante miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza sul posto di lavoro; il diritto di accedere alla prevenzione sanitaria e il beneficio dell'assistenza medica sono garantiti ai sensi delle condizioni stabilite dalle leggi e dalle prassi locali.

Il sistema di valutazione interna per i dipendenti del Gruppo, chiamato “Gestione della performance dei dipendenti” continua a rivestire un ruolo essenziale nella valutazione della performance del personale, nella gestione del talento e nella definizione di un sistema di incentivi, che è stato allineato con le best practices più recenti.

Attraverso i suoi programmi di *corporate leadership* destinati sia al personale di terra che marittimo, e ai corsi sulle competenze tecniche chiave, il Gruppo cerca di incoraggiare la produttività, la collaborazione, il coinvolgimento e l’assunzione di responsabilità dei dipendenti. Un quarto delle ore di formazione erogate è stato incentrato sul consolidamento delle capacità gestionali, mentre i restanti tre quarti sono stati dedicati alle competenze tecniche chiave e a programmi di formazione sulla sicurezza informatica. Viene prestata un’attenzione continua alla fidelizzazione e allo sviluppo del personale che d’Amico International Shipping ritiene fondamentale per la gestione della flotta, con un tasso medio complessivo di stabilità del posto di lavoro pari all’83% nel 2019.

Congiuntamente al sistema di ricompensa, DIS ha confermato anche il suo sistema di incentivazione a lungo termine, il cui scopo è incrementare l’allineamento degli interessi dei dipendenti coinvolti nel piano (“Beneficiari”) e dei suoi Azionisti. Il piano di *stock option* promuove la creazione di valore a medio-lungo termine tramite la definizione di vari obiettivi legati all’andamento della quotazione del titolo della Società e ad altri indicatori della *performance* economica (si veda anche la nota 8 al bilancio, in cui è illustrata dettagliatamente la remunerazione del personale).

Il personale di bordo riveste un ruolo fondamentale per garantire l’utilizzo sicuro ed efficiente della flotta.

Dal 2017 DIS, attraverso il Gruppo d’Amico, ha rafforzato la sua organizzazione istituendo una *Divisione Equipaggi*, che gestisce e supervisiona i processi e le funzioni allo scopo di ottenere sinergie ed economie di scala applicando le stesse politiche in tutta l’organizzazione (*standard* di formazione, gestione della carriera, contratti di lavoro dell’equipaggio, tabelle salariali). Tutte le mansioni operative e amministrative sono affidate a SIRIUS, un agente di reclutamento di equipaggi appartenente al Gruppo d’Amico, sotto la responsabilità della divisione equipaggi del Gruppo.

La gestione dell’intera funzione legata agli equipaggi attraverso un’unica divisione ambisce a ridurre i rischi, in quanto tutte le procedure interne vengono continuamente aggiornate e prontamente comunicate a tutte le navi gestite, concentrandosi sulla promozione della sicurezza e della tutela dell’ambiente.

La fidelizzazione del personale marittimo rappresenta uno degli obiettivi del Gruppo d’Amico, che viene monitorato impiegando diversi KPI, tra cui il numero di contratti dei marinai che vengono interrotti prima della scadenza contrattuale, che il Gruppo ambisce a tenere sotto il 10%, e il tasso di stabilità del posto di lavoro, per il quale il Gruppo intende raggiungere almeno lo *standard* di settore dell’80%.

Il settore della navigazione è fortemente disciplinato e rigoroso con i suoi operatori quando si tratta di conformità agli *standard* internazionali sulla sicurezza. Per ridurre ulteriormente i rischi inerenti alle sue attività di navigazione, la divisione Equipaggi del Gruppo d’Amico ha adottato politiche molto restrittive riguardanti la *Sicurezza della vita* e, in generale, la prevenzione di qualsiasi incidente che potrebbe causare gravi decessi, infortuni o malattie. Tutti i membri dell’equipaggio investiti di qualsiasi responsabilità riguardante la sicurezza o la tutela ambientale sono formati adeguatamente e valutati regolarmente.

Al fine di gestire i rischi legati alle condizioni d’impiego dei marinai, tutto il personale marittimo viene selezionato tramite agenti di reclutamento debitamente autorizzati dalle autorità pubbliche locali o da organizzazioni riconosciute, al fine di garantire il completo rispetto dei principi e delle norme previste dalla Convenzione sul lavoro marittimo (MLC 2006). d’Amico inoltre ispeziona periodicamente tali agenzie per accertarne l’ottemperanza anche alle proprie procedure. In conformità alle disposizioni previste dalla MLC 2006, ogni nave e società di gestione di navi deve essere ispezionata periodicamente dall’autorità di bandiera, che rilascia un certificato di conformità per la nave e il gestore. Tutte le navi gestite dal Gruppo d’Amico sono dotate di un Certificato del lavoro marittimo valido.

Tutte le navi di DIS sono dotate delle certificazioni *Blue Card* rilasciate dalla Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti (ITF). I benefici sociali sono garantiti ai marinai conformemente alle leggi applicabili del loro paese di origine.

La filosofia degli “ufficiali cresciuti internamente” costituisce un aspetto fondamentale della strategia di sviluppo del personale. In tale contesto, il Gruppo d’Amico mette in campo piani personalizzati di sviluppo e gestione della carriera, che vengono costantemente monitorati e aggiornati. Il punto di partenza è la strategia per i cadetti, che include una

collaborazione con istituti nautici per l'istruzione dei suoi cadetti, che potrebbero diventare i futuri ufficiali della sua flotta.

RISPETTO PER I DIRITTI DELL'UOMO

Nel 2019 il Gruppo DIS ha rafforzato la sua politica su diversità e inclusione in relazione alle persone fisiche e più in generale in relazione ai diritti umani del personale sia di terra che marittimo.

Uno dei principali obiettivi della divisione HR del Gruppo d'Amico è far sentire i dipendenti apprezzati, rispettati e coinvolti nella Società, fornendo loro accesso a pari opportunità andando ben oltre gli obblighi di legge. Il Gruppo DIS incoraggia la promozione di una condotta etica sul posto di lavoro come previsto nel suo Codice Etico, che ha stabilito che le attività interne ed esterne dovrebbero essere condotte conformemente ai valori di equità, onestà e trasparenza, in conformità alle leggi e rispettando la dignità della persona.

A bordo delle navi gestite, le ore di lavoro e di riposo sono monitorate tempestivamente e costantemente per evitare qualsiasi violazione delle normative applicabili.

A tutti i marinai è garantita l'assistenza sanitaria durante la loro intera permanenza in servizio e anche successivamente alla scadenza del contratto in caso di malattia o infortunio. In tutti i casi è sempre tutelato il diritto dei marinai di essere rimpatriati in sicurezza.

Il Gruppo segue rigide procedure per evitare bullismo e molestie nei confronti di tutto il suo personale impiegato a bordo delle sue navi gestite. Non è tollerato alcun tipo di molestia o bullismo e i dipendenti sono incoraggiati a segnalare immediatamente qualsiasi episodio, in modo da poter adottare adeguate misure correttive.

QUESTIONI UMANITARIE, EDUCATIVE E CULTURALI

Il Gruppo DIS sostiene anche progetti di solidarietà, di formazione e di ambito culturale nei paesi in cui opera.

Attraverso il Gruppo d'Amico, contribuisce a iniziative di beneficenza in tutto il mondo per fornire assistenza alle popolazioni e ai territori più bisognosi, dedicando un'attenzione particolare ai bambini; inoltre sostiene eventi a favore della protezione della vita umana e della ricerca scientifica. Inoltre, contribuisce alla ricostruzione di paesi, villaggi e città colpiti da calamità naturali. Ad esempio, nel 2017 il Gruppo d'Amico ha aiutato gli abitanti dei villaggi della provincia di Khanh Hoa in Vietnam, gravemente colpiti dal violento tifone "Damrey". Nel 2014 il Gruppo d'Amico ha aiutato le famiglie dei marinai e dei dipendenti filippini a ricostruire le loro case. Nel 2013, in seguito a un tifone che ha devastato ampie zone delle Filippine, il Gruppo d'Amico ha erogato un'importante donazione per la costruzione di barche ambulanza per il comune di Iloilo, una delle aree più colpite dal disastro e città di provenienza di alcuni dei nostri marinai. Inoltre, nel 2011 ha partecipato alla ricostruzione di un piccolo villaggio in Giappone colpito dallo tsunami che si è abbattuto sulla costa nordorientale del Paese.

Dal 2013 il Gruppo d'Amico è a fianco dell'organizzazione Save the Children, che sostiene nei suoi progetti di emergenza e sviluppo in tutto il mondo, attraverso programmi specifici per l'infanzia e la campagna natalizia.

Dal 2018 il Gruppo d'Amico supporta l'associazione "Il Porto dei Piccoli", che si rivolge a tutti i bambini che affrontano l'esperienza della malattia e alle loro famiglie, con l'obiettivo di costituire un supporto, indipendentemente dalla patologia, nel percorso di cura e rappresentare un porto sicuro in cui trovare comprensione e sostegno.

Il Gruppo d'Amico sostiene da anni le attività di Fondazione Telethon, che sostiene la ricerca sulle malattie genetiche, facendo regolarmente donazioni alla Fondazione malattie renali dei bambini che finanzia i migliori ricercatori e istituti di ricerca in Italia e nel mondo.

Il Gruppo d'Amico fornisce inoltre istruzione, sviluppo professionale e orientamento ai propri dipendenti e a studenti esterni alla Società interessati al settore marittimo, allo scopo di contribuire a gettare le basi per una carriera di successo all'interno e all'esterno dell'organizzazione, finanziando vari progetti a diversi livelli d'istruzione e stringendo *partnership* con diverse istituzioni marittime a livello nazionale e internazionale.

In particolare, il Gruppo d'Amico è uno dei soci fondatori dell'Istituto Tecnico Superiore (ITS) per la Mobilità Sostenibile - Fondazione G. Caboto, un istituto privato composto da organismi pubblici e privati il cui scopo è promuovere la

cultura tecnica e scientifica nella navigazione, nonché la formazione di personale tecnico specializzato impiegato anche sulle navi del Gruppo.

Il Gruppo d'Amico supporta da oltre sei anni il National Maritime College of Ireland, offrendo ogni anno a 18 cadetti l'opportunità di imbarcarsi per 90 giorni sulle navi della flotta d'Amico. I nuovi ufficiali della Marina possono così completare la propria formazione con il periodo di addestramento a bordo e ottenere il certificato di competenza necessario alla navigazione. Attraverso la sua collaborazione con il National Maritime College of Ireland, inoltre, il Gruppo d'Amico è anche partner di Chiltern Maritime, società specializzata nel reclutamento, formazione e somministrazione di tirocinanti ufficiali per programmi di borse di studio della Marina Mercantile britannica.

Il Gruppo d'Amico ha inoltre rafforzato la sua *partnership* con la Royal Institution of Naval Architects – l'associazione professionale britannica degli ingegneri navali fondata nel 1860 a Londra – e con il Dipartimento di Ingegneria navale dell'Università di Genova (DITEN) allo scopo di promuovere e favorire lo scambio di informazioni tecniche e scientifiche nella progettazione e nella costruzione in ambito navale. In tale contesto, più di dieci anni fa le tre organizzazioni hanno istituito lo "Student Naval Architect Award", un premio assegnato alla migliore tesi realizzata da uno dei loro studenti.

Ogni anno il Gruppo d'Amico offre anche una borsa di studio/lavoro a progetto allo studente più meritevole dell'Istituto IPE di Napoli, contribuendo alla sua formazione professionale.

Il Gruppo d'Amico partecipa inoltre attivamente alla Connecticut Maritime Association (CMA), un'associazione di categoria senza scopo di lucro che rappresenta persone provenienti dall'intero settore dei trasporti marittimi e del commercio, di cui il Gruppo d'Amico è parte attiva dal 2001. Dal 2014, il Gruppo d'Amico sponsorizza la "Business of Shipping Competition", organizzata dalla CMA e dalla CMA Education Foundation, un concorso che premia le migliori tesi redatte da studenti che frequentano college e università americane con programmi e/o corsi specializzati in trasporto marittimo, commercio internazionale, biologia marina e ingegneria marittima.

Il Gruppo d'Amico sostiene anche il mondo dell'arte e della cultura, con l'intento di presentare temi sociali, culturali, economici e ambientali ad un pubblico sempre più ampio. Oltre a sponsorizzare diversi musei e mostre in tutto il mondo, qualche anno fa il Gruppo d'Amico ha lanciato il progetto "The Owner's Cabin", un programma di residenza unico che consente agli artisti di produrre opere ispirate all'ambiente del trasporto marittimo internazionale che hanno la possibilità di sperimentare durante il viaggio sulle navi del Gruppo. Nel 2019 il Gruppo ha ospitato due giovani artisti su due navi diverse.

Il Gruppo d'Amico partecipa attivamente, anche tramite alcuni dei suoi dirigenti in posizioni apicali, a primarie organizzazioni e associazioni nazionali e internazionali, tra cui INTERTANKO, International Chamber of Shipping, ECSA – European Community Shipowners' Association, CONFITARMA, BIMCO e lo European Sustainable Shipping Forum.

Paolo d'Amico, presidente e amministratore delegato di DIS, presiede l'International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) dal novembre 2018. L'Associazione è un'industria delle navi cisterna altamente competitiva, trasparente e sostenibile. Per il Gruppo d'Amico ricoprono un ruolo in INTERTANKO anche un HR Manager, che presiede lo Human Element in Shipping Committee (HEiSC), e il direttore tecnico, membro del Safety and Technical Committee (ISTEC) e dell'Environmental Committee.

Il Gruppo d'Amico dal 2017 è *expert member* dello European Sustainable Shipping Forum – ESSF, nato con l'obiettivo di promuovere il dialogo strutturale, lo scambio di conoscenze tecniche, la cooperazione e il coordinamento tra le parti per promuovere uno *shipping* sostenibile, competitivo e di qualità senza compromettere la sicurezza. Il Gruppo è anche membro del sottogruppo "Air Emissions from Ships".

ALTRI RISCHI

DIS è esposta a numerosi rischi operativi, che possono comportare costi imprevisti e perdita di guadagni. Tali rischi possono sorgere da qualsiasi delle sue attività operative, come la selezione degli equipaggi, il bunkeraggio, gli interventi di bacino e riparazioni, la gestione commerciale, le agenzie portuali, il rimorchio e la navigazione.

d'Amico International Shipping conduce periodicamente una valutazione dei rischi delle sue attività operative. La funzione Audit Interno supporta i responsabili dei processi nella loro autovalutazione, fornendo una mappa completa dei rischi operativi e dei relativi controlli.

La valutazione del rischio per il 2019 ha messo in evidenza quattro categorie di rischio come più significative:

1. Eventi naturali e geopolitici
2. Campagne media negative
3. Rischi finanziari legati alla volatilità e alla ciclicità del mercato
4. Guasti delle navi

1. I rischi naturali e geopolitici includono:

- a. *qualsiasi evento politico, atto di terrorismo o reato informatico che può ripercuotersi sulla sicurezza e sulla disponibilità dei centri dati, dando luogo a costi aggiuntivi e/o una violazione della riservatezza dei dati* – questo rischio è stato valutato in teoria al livello più alto. La divisione ICT della Società, tuttavia, ha messo in atto una procedura di ripristino e un piano di continuità operativa che riducono il rischio a un livello accettabile.
- b. *qualsiasi condizione politica che può limitare le attività commerciali della Società* – i regimi di sanzioni internazionali, adottati principalmente dall'UE, dall'ONU e dagli USA, colpiscono anche il settore della navigazione. In particolare, il regime di sanzioni statunitensi si è dimostrato aggressivo non solo nei confronti dei cittadini statunitensi ma anche di persone ed organizzazioni straniere che possono essere soggette a sanzioni secondarie statunitensi. Al fine di evitare il rischio di essere soggetta a sanzioni internazionali, la Società ha attuato la propria Politica sulle sanzioni, che stabilisce i requisiti minimi che la Società e i suoi dipendenti devono rispettare.
- c. *Pirateria* – può comportare rischi economici e per la sicurezza della nave e/o rischi per il completamento dei viaggi delle navi come previsto. Il rischio di pirateria rappresenta un problema serio nel Golfo di Aden, nell'Oceano Indiano e nella zona economica del Golfo di Guinea a nord della latitudine 3 nord (inclusi Nigeria, Togo e Benin). A tal riguardo DIS ha adottato misure volte a: (a) ridurre al minimo il rischio durante il transito nell'area del Golfo di Aden per promuovere una navigazione più sicura; (b) verificare l'adeguatezza delle polizze assicurative attualmente in essere per garantire che tali rischi risultino opportunamente coperti. Un'analisi dettagliata della situazione ha consentito al Gruppo DIS, insieme al Gruppo d'Amico, di redigere le linee guida a cui ogni nave deve attenersi quando si trova nella zona a rischio. Inoltre, per ottenere il maggior numero possibile di informazioni e per mantenersi aggiornato su tutte le problematiche sorte, il Gruppo d'Amico monitora periodicamente i siti internet dedicati al problema della pirateria. Per quanto riguarda la copertura assicurativa, basandosi su una valutazione dei rischi, DIS ha accertato che i principali rischi legati alla pirateria sono debitamente coperti tramite: (a) assicurazione per perdita del noleggiato, che copre la Società per la perdita di reddito risultante da danni fisici alla nave causati da attacchi di pirateria (*rischio coperto dalla polizza Hull & Machinery (corpo e macchine)*); (b) assicurazione per rapimento e riscatto, che copre i rischi di rapimento, detenzione illegale, dirottamento; (c) assicurazione per perdita del noleggiato a causa di pirateria, che copre il pagamento del noleggiato durante il periodo di detenzione da parte dei pirati (non è richiesto che questa polizza preveda la copertura di danni fisici alla nave); (d) responsabilità civile di terzi, inclusa nella copertura P&I. Oltre alle suddette misure di sicurezza, la Società si avvale di guardie armate per ridurre il rischio a un livello accettabile.

2. *Rischio reputazionale* – campagne media negative, che si ripercuotono sulla reputazione della Società, potrebbero causare un danno commerciale. Consulenti esterni e procedure interne contribuiscono al monitoraggio continuo dei media. È stato identificato un portavoce per garantire una corretta comunicazione delle informazioni.

3. I rischi finanziari legati alla volatilità e alla ciclicità del mercato riguardano:

- a. *Tariffe di nolo*. La Società è esposta a fluttuazioni significative delle tariffe di nolo dovute ai cambiamenti a breve termine – e anche a più medio termine – dell'equilibrio tra domanda e offerta nel trasporto marittimo di raffinati derivanti dalla natura ciclica del nostro settore. La Società mitiga tale rischio impiegando parte della sua flotta in contratti a termine a tariffa fissa (si vedano i ricavi base *time charter* nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario). Forti correzioni delle tariffe di nolo possono comportare perdite e ripercuotersi sui nostri saldi di liquidità, oltre che sulla nostra capacità di rispettare i contratti, e potrebbe causare inadempimenti dei vincoli finanziari (*covenant*) previsti dai nostri prestiti.

- b. Prezzi delle navi. Gli stessi fattori che influiscono sulle tariffe di nolo hanno un impatto anche sui prezzi delle navi. Inoltre, in caso di forte flessione del mercato, la liquidità del mercato di seconda mano per le nostre navi può subire un calo significativo, inficiando la nostra capacità di venderle. Consistenti correzioni dei prezzi delle navi possono causare potenziali inadempimenti dei vincoli finanziari (*covenant*) previsti dai nostri prestiti.
- c. Tassi di interesse e tassi di cambio, che influenzano rispettivamente gli oneri finanziari della Società e i costi generali e amministrativi e operativi.

Per un'informativa dettagliata riguardante i rischi finanziari, si veda la nota 29 del bilancio consolidato.

4. *Rischio di guasti delle navi* – riguarda la potenziale indisponibilità della nave per generare ricavi. La Società adotta un sistema di manutenzione pianificata per ridurre il rischio di guasto delle navi.

La gestione degli interventi di bacino e delle riparazioni è coordinata dal Gruppo d'Amico, il che consente di raggiungere economie di scala e di avvalersi di un adeguato valore di riferimento per il costo e la qualità di tali servizi. L'obiettivo di DIS, che prevede di controllare sempre una flotta giovane, contribuisce a minimizzare tali rischi.

Il Gruppo d'Amico ha selezionato cantieri privilegiati ubicati in aree commerciali chiave sulla base di criteri come la qualità del lavoro svolto, le certificazioni ISO e altre certificazioni volontarie oppure obbligatorie, la conformità a principi etici, l'esperienza passata del Gruppo d'Amico ed un elenco di referenze.

Gli interventi di bacino vengono pianificati in anticipo, in modo da assicurare gli spazi necessari e fare in modo che le specifiche dell'intervento siano definite attraverso un'ispezione precedente all'immissione in bacino.

La selezione degli interventi di bacino tiene conto di tutti i costi, compresi quelli di riparazione, il costo della deviazione compreso quello dei bunker consumati insieme al tempo richiesto per le riparazioni.

Un rappresentante della Società è sempre presente *in loco* per monitorare la qualità del lavoro svolto e l'avanzamento dell'intero progetto, pronto a gestire tempestivamente qualsiasi problematica si presenti.

Tutte le suddette attività sono svolte anche per ridurre i rischi legati a:

- indisponibilità di uno spazio in bacino al momento del fermo nave;
- interventi imprevisti;
- costi e ritardi imprevisti;
- accertamento riguardo la consegna puntuale al noleggiatore;

Allo scopo di misurare la *performance*, DIS ha istituito un indicatore chiave di *performance*, la "*Performance della pianificazione degli interventi di bacino*", volto a monitorare e controllare costi e ritardi.

Oltre ai suddetti rischi principali (risultanti dalla valutazione del rischio), le attività operative potrebbero essere esposte ad altri rischi.

Rischi legati alla gestione del bunker

Nel bunkeraggio delle sue navi, il Gruppo DIS ha diversi obiettivi, tra cui tagliare i costi di acquisto diretti, ridurre al minimo gli scostamenti delle navi e garantire che le forniture siano in linea con le norme ISO più recenti in vigore.

Il bunkeraggio è gestito da DIS con il supporto di una società del Gruppo d'Amico, Rudder Sam, che ha una profonda conoscenza del mercato e si avvale di una rete di fornitori affidabili con elevati *standard* qualitativi (si veda anche la nota Operazioni con parti correlate al bilancio consolidato).

Una supervisione costante delle consegne fisiche (in termini di tempistiche e quantità pianificate) e l'analisi della qualità dei campioni di bunker garantiscono che le problematiche di natura quantitativa e qualitativa siano tenute sotto controllo.

Rischi legati alla gestione del viaggio

La pianificazione ed il controllo dei viaggi sono gestiti da DIS allo scopo di garantire un servizio di buona qualità ai noleggiatori, attraverso una costante attenzione all'adempimento dei requisiti contrattuali, con l'obiettivo di ridurre i costi e limitare i ritardi.

Le agenzie portuali e il rimorchio sono gestiti da DIS attraverso contratti generali e si basano su una rete affidabile di agenti che operano con *standard* elevati, allo scopo di massimizzare l'efficienza dei tempi di sosta delle navi di DIS presso i porti, fornire servizi amministrativi qualificati alle navi di proprietà e trarre vantaggio dalle economie di scala.

Il piano assicurativo di DIS prevede la copertura di un ampio ventaglio di rischi che potrebbero sorgere dalla proprietà e dalla gestione delle navi e che potrebbero esporre il Gruppo a perdite finanziarie. Riguardo all'operatività delle navi e al trasporto di merci, la copertura include i rischi di infortuni, danno ambientale e inquinamento, danni e responsabilità nei confronti di terzi, danneggiamento degli scafi e dei motori, perdita totale, rischi di guerra e pirateria.

Rischi geopolitici e Covid-19

Non si prevede che il *Brexit* abbia ripercussioni rilevanti dirette su DIS, sebbene nel caso di un "*hard Brexit*" gli effetti negativi sull'economia britannica e le ricadute sulle economie di tutto il mondo potrebbero influire negativamente sulla domanda di raffinati e di conseguenza anche sul trasporto marittimo di tali prodotti, con una conseguente riduzione delle tariffe di noleggio e del valore delle attività per DIS.

Lo scoppio del Nuovo Coronavirus (Covid-2019) si sta ripercuotendo in misura significativa sullo spostamento degli equipaggi (non è possibile attuare cambiamenti di equipaggio in Cina e alcune autorità non consentono al personale di sbarcare dalle navi che hanno fatto tappa in un porto cinese nei 15 giorni precedenti). Inoltre, vista la concomitanza tra lo scoppio del coronavirus e le celebrazioni per il Capodanno cinese, che tradizionalmente danno luogo a un massiccio ritorno di cittadini cinesi in patria, molte industrie cinesi stanno affrontando considerevoli carenze di personale. Il settore navale cinese è uno dei settori colpiti, pertanto per le nostre navi per le quali erano programmati interventi di bacino in Cina abbiamo selezionato cantieri alternativi, laddove l'incremento dei costi diretti per gli interventi di bacino è stato parzialmente compensato da minori costi di riposizionamento. Abbiamo inoltre messo in atto un robusto sistema di contromisure a bordo delle navi per ridurre al minimo i rischi per la salute dei nostri marinai.

Per quanto riguarda il personale di terra, tutto l'organico del Gruppo è stato informato delle recenti raccomandazioni rilasciate dall'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), consigliando fortemente ai dipendenti di limitare i propri viaggi nei prossimi mesi (soprattutto nei paesi che stanno affrontando una grave epidemia) e, in ogni caso, di seguire le raccomandazioni specifiche eventualmente rilasciate dal rispettivo paese di destinazione. Inoltre, seguendo le raccomandazioni e/o le direttive dei rispettivi governi locali, negli uffici di Singapore, Roma e Monaco del Gruppo DIS – dove i dipendenti sono potenzialmente più esposti al virus – sono stati elaborati piani di emergenza, riducendo o eliminando la presenza in ufficio in modo da limitare l'esposizione ai principali fattori di rischio, tra cui quello legato agli spostamenti casa-lavoro. Inoltre, sono state adottate le necessarie misure per garantire che tutti i dipendenti siano dotati degli strumenti richiesti per lavorare in modo produttivo da casa e che siano adeguatamente assicurati per farlo.

Il COVID-19 potrebbe inoltre avere ripercussioni dirette rilevanti sulle tariffe di nolo sul mercato, la cui entità dipenderà da quanto tempo servirà per contenere il virus e perché l'attività economica in tutto il mondo torni alla normalità. Alla luce dell'impatto del Covid-19, nella sua relazione del marzo 2020 l'AIE ha ridotto significativamente la sua stima dei volumi di produzione globali delle raffinerie per quest'anno, prevedendo un calo di 0,4 milioni di barili al giorno (a gennaio era prevista una crescita di 1,3 milioni di barili al giorno). Per il primo trimestre 2020 è ora previsto un calo delle lavorazioni di 2,2 milioni di barili al giorno su base annua.

L'interruzione delle trattative dell'OPEC+ (il cartello costituito dall'OPEC e da altri paesi tra cui la Russia) il 6 marzo 2020, che ha portato alla decisione di annullare i tagli significativi della fornitura petrolifera, ha causato un netto calo dei prezzi del petrolio. L'effetto immediato per il settore delle navi cisterna dovrebbe essere positivo grazie al calo dei prezzi del bunker e all'incremento del commercio petrolifero. Più a lungo termine, tuttavia, è probabile che sorgano squilibri che potrebbero colpire il mercato, dovuti all'accumulo di scorte che alla fine dovranno essere consumate e a causa del danno che tali prezzi petroliferi bassi potrebbero infliggere alla produzione futura dei membri non OPEC e in particolare dei produttori di olio di scisto statunitensi.

INFORMAZIONI PER GLI AZIONISTI

INVESTOR RELATIONS

Il team di *Investor Relations* (IR) di d'Amico International Shipping conduce un programma strutturato volto a promuovere il dialogo costante con gli investitori istituzionali, gli azionisti ed i mercati per garantire la diffusione sistematica di informazioni esaustive e puntuali sulle proprie attività, in conformità ai requisiti di legge e sulla base degli *standard* di *corporate governance* e delle raccomandazioni delle organizzazioni competenti, vincolata esclusivamente dai limiti imposti dalla riservatezza di talune informazioni.

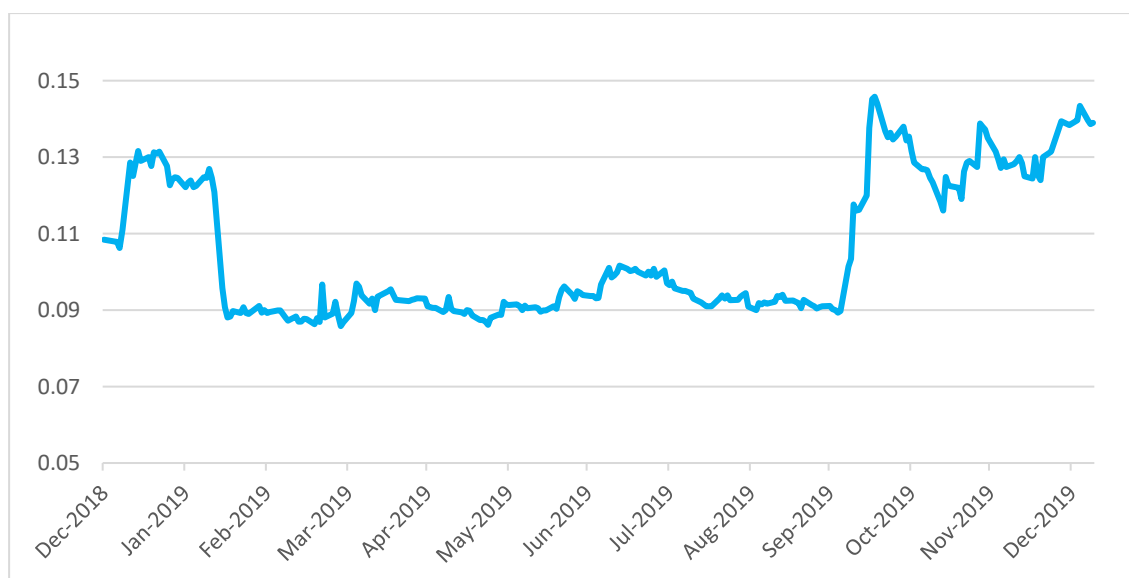
I risultati finanziari sono stati presentati a cadenza trimestrale in occasione di teleconferenze pubbliche, alle quali si può accedere anche attraverso la sezione *Investor Relations* nel sito *web* del Gruppo. Nel 2019 il *team* di *Investor Relations* è rimasto costantemente in contatto con la comunità finanziaria allo scopo di discutere della *performance* e dei risultati di DIS tramite incontri, teleconferenze, presentazioni durante *broker conference* e la partecipazione a eventi rilevanti organizzati da Borsa Italiana (segmento STAR). La partecipazione a *roadshow* con azionisti e investitori è stata rivolta ai centri finanziari principali e sono stati organizzati incontri con investitori che hanno dimostrato un particolare interesse a investire nella nostra società, tenendo conto della nostra capitalizzazione di mercato, della valutazione azionaria, del settore di attività e della natura ciclica della nostra impresa.

Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito *web* istituzionale del Gruppo <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>. La sezione *Investor Relations* riporta informazioni azionarie, dati finanziari storici, comunicati stampa, presentazioni istituzionali, pubblicazioni periodiche e coperture degli analisti.

Gli azionisti di d'Amico International Shipping possono inoltre contattare: ir@damicointernationalshipping.com.

ANDAMENTO DELLA QUOTAZIONE DEL TITOLO

Al 31 dicembre 2019, il capitale sociale di d'Amico International Shipping S.A. era composto da 1.241.032.474 azioni ordinarie, con una capitalizzazione di mercato, pari a €170.191.597,69, quotate su Borsa Italiana S.p.A. nel segmento STAR.



Nel 2019 le azioni di DIS hanno registrato un aumento del 28% – dopo un calo nella prima parte dell’anno, anche a causa degli effetti di diluizione dovuti all’aumento di capitale chiuso ad aprile – per poi appiattirsi fino a un netto rialzo iniziato a settembre, in coincidenza con una solida impennata delle tariffe di nolo sul mercato *spot* per le nostre navi. Dal minimo di 0,0858 euro per azione raggiunto il 28 marzo 2019, le nostre azioni sono aumentate del 61,3% fino a quota €0,1384 euro per azione il 30 dicembre 2019. I volumi medi giornalieri trattati durante l’anno sono stati di 2,4 milioni di azioni.

CALENDARIO FINANZIARIO

Di seguito è riportato il calendario finanziario della Società per il 2020:

Bilancio annuale 2019	Marzo	Giovedì 12
Assemblea annuale degli azionisti	Aprile	Martedì 21
Primo resoconto intermedio di gestione 2020	Maggio	Giovedì 07
Relazione finanziaria semestrale 2020	Luglio	Giovedì 30
Terzo resoconto intermedio di gestione 2020	Novembre	Giovedì 12

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).

SINTESI DEI RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE E DELL'ESERCIZIO 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”¹²** (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

US\$ migliaia	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 lordo / EBIT*	15.025	(17.325)
Proventi finanziari	823	5.035
(Oneri) finanziari	(44.968)	(34.296)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	1.243	(8)
Perdite di valore e svalutazioni (“ <i>impairment</i> ”) di attività finanziarie	934	(7.526)
Utile / (perdita) ante imposte	(26.943)	(54.120)
Imposte e tasse	(584)	(980)
Utile / (perdita) netto	(27.527)	(55.100)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 29

I **ricavi** sono stati di US\$ 353,5 milioni nel 2019 rispetto a US\$ 399,0 milioni nell'anno precedente. La riduzione dei ricavi lordi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente al minor numero di navi gestite in media da DIS nel 2019 (2019: 48,8 vs. 2018: 54,4). Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel 2019 (1,8%) è stata superiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (0,9%) principalmente per effetto di periodi di *off-hire* di tipo commerciale e della diversa tempistica degli interventi di bacino (*drydock*).

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del *mix* di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ (95,2) milioni nel 2019 rispetto a US\$ (154,2) milioni nel 2018. I costi inferiori riflettono la minore esposizione di DIS al mercato *spot* rispetto all'esercizio precedente.

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

¹² 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.

un importo equivalente esposto nei “Costi per noleggi passivi”.

In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 13.683 nel 2019¹³** rispetto a **US\$ 10.798 nel 2018¹⁴**. 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)¹⁵** 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

Costi per noleggi passivi L’IFRS 16 Leasing è in vigore per gli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del *leasing* e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell’inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi per *leasing* già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data di decorrenza. L’applicazione dell’IFRS 16 riduce gli “oneri per noleggi passivi” di US\$ 64,2 milioni nel 2019, poiché all’interno del conto economico tali costi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti.

L’importo totale per il 2019 include anche US\$ 9,1 milioni di costi per noleggi in relazione alle navi in gestione commerciale (2,0 navi in media nel 2019), compensati da un importo equivalente iscritto nei “ricavi base *time charter*”, al netto della deduzione di una commissione del 2% sul ricavo lordo generato da tali navi nel periodo. Escludendo i costi legati alle navi in gestione commerciale e l’effetto dell’IFRS 16, i “costi per noleggi passivi” di DIS per il 2019 sarebbero stati di US\$ 24,7 milioni inferiori allo scorso esercizio. Infatti, nel 2019 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (16,8 navi equivalenti) rispetto all’esercizio precedente (23,9 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche e lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà ed a noleggio. La rettifica agli “altri costi operativi diretti” sorta dall’applicazione dell’IFRS 16 è negativa per US\$ (29,9) milioni nel 2019, poiché all’interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e

¹³ 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli "altri costi operativi diretti" di DIS per il 2019 sarebbero stati pari a US\$ (78,4) milioni, inferiori ai US\$ (81,6) milioni di costi del 2018, anche se nel 2019 la Società gestiva una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto all'esercizio precedente (2019: 32 vs. 2018: 30,5). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** nel 2019 sono stati di US\$ (12,0) milioni (US\$ (16,2) milioni nel 2018), che rappresentano un calo del 26% su base annua. Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi. L'applicazione dell'IFRS 16 ha comportato una riduzione dei "costi generali ed amministrativi" di US\$ 0,8 milioni nel 2019 a causa del riconoscimento di attività consistente nel diritto di utilizzo e passività per alcune locazioni di uffici.

Il risultato prodotto dalla vendita di navi è stato negativo per US\$ (2,0) milioni nel 2019 (US\$ 0,2 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente). L'importo del 2019 si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi vendute e riprese in *leasing* (anche per le due operazioni chiuse a gennaio ed aprile 2019 rispettivamente per le navi M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager). L'importo per il 2018 si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi che erano state vendute e riprese in *leasing* alla fine di settembre 2018.

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 a 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.

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** nel 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.

DIS ha registrato una **perdita ante imposte di US\$ (26,9) milioni nel 2019** (perdita di US\$ (54,1) milioni nell'anno precedente).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ 0,6 milioni nel 2019 (US\$ 1,0 milioni nel 2018).

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) milioni¹⁶) e dal 2018 (US\$ 4,9 milioni¹⁷), 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.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2019	AI 31 dicembre 2018
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	980.042	924.164
Attività correnti	92.376	115.573
Attività disponibili per la vendita	59.631	-
Totale attività	1.132.049	1.039.737
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	352.465	337.343
Passività non correnti	590.869	539.518
Passività correnti	188.715	162.876
Totale passività e patrimonio netto	1.132.049	1.039.737

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, compreso il diritto di utilizzo delle attività in *leasing* e la quota relativa alle nuove navi in costruzione a fine 2018 (non erano presenti navi in costruzione al 31 dicembre 2019). L'applicazione dell'IFRS 16 ha portato al riconoscimento di ulteriori US\$ 119,5 milioni di attività a fine dicembre 2019. Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 dicembre 2019 era di US\$ 874,5 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel 2019 sono stati di US\$ 65,2 milioni rispetto a US\$ 101,5 milioni nel 2018. Questo importo comprende principalmente le rate pagate per le nuove navi attualmente in costruzione presso i cantieri Hyundai Mipo. Anche i costi di bacino relativi alle navi di proprietà vengono capitalizzati.

¹⁶ 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.

¹⁷ 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.

Le **attività correnti** al 31 dicembre 2019 ammontavano a US\$ 92,4 milioni, ad esclusione delle attività disponibili per la vendita. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 10,1 milioni e US\$ 41,4 milioni), le attività correnti comprendono “disponibilità liquide e mezzi equivalenti” per US\$ 33,6 milioni ed il prestito degli azionisti di US\$ 0,5 milioni concesso da d’Amico Tankers a DM Shipping (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi). Le attività correnti al 31 dicembre 2019 includono anche US\$ 4,4 milioni relative ai fondi depositati da d’Amico Tankers d.a.c. presso d’Amico Finance d.a.c. (si veda l’informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato) in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse.

Le attività correnti includono anche le *Attività disponibili per la vendita*. L’importo di US\$ 59,6 milioni si riferisce a quattro navi di proprietà di d’Amico Tankers d.a.c. ed a una nave di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d’Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che è stata riclassificata come “Attività disponibili per la vendita” (conformemente all’IFRS 5) al 31 dicembre 2019, imputando la differenza tra il loro *fair value* ed il loro valore contabile a conto economico. In seguito all’allocazione della svalutazione, un valore contabile netto di US\$ 59,6 milioni è stato trasferito in questa voce della Situazione patrimoniale e finanziaria al termine del periodo.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 590,9 milioni al 31 dicembre 2019 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione) e le passività per *leasing* finanziari. L’importo al 31 dicembre 2019 include altri US\$ 98,1 milioni per passività sorte dall’applicazione dell’IFRS 16.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione), al 31 dicembre 2019 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 38,2 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali ed altri debiti, US\$ 37,7 milioni per passività in relazione al *leasing* finanziario e US\$ 12,5 milioni per altre passività finanziarie correnti. L’applicazione dell’IFRS 16 ha comportato un aumento di US\$ 26,2 milioni del saldo delle passività correnti al 31 dicembre 2019.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 352,5 milioni al 31 dicembre 2019 (US\$ 337,3 milioni al 31 dicembre 2018). La variazione rispetto alla fine dell’esercizio 2018 è dovuta principalmente all’aumento di capitale da US\$ 49,8 milioni avvenuto nel mese di aprile 2019, alla perdita netta generata nel 2019, ed alla variazione della valutazione delle coperture dei flussi finanziari (*cash flow hedges*). L’importo totale del patrimonio netto al 31 dicembre 2019 include anche US\$ (4,7) milioni di rettifiche dell’esercizio precedente sorte dall’applicazione dell’IFRS 16.

INDEBITAMENTO NETTO*

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.

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2019	AI 31 dicembre 2018
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	33.598	31.713
Altre attività finanziarie correnti	2.334	1.116
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata**	4.931	17.089
<i>Totale attività finanziarie correnti</i>	40.863	49.918
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	94.942	91.238
Passività per leasing finanziari	37.736	8.369
Finanziamenti degli azionisti	5.000	1.280
Altre passività finanziarie correnti – terzi	6.465	7.876
Altre passività finanziarie correnti - parte correlata**	6.008	-
<i>Totale passività finanziarie correnti</i>	150.151	108.763
<i>Indebitamento finanziario netto corrente</i>	109.288	58.845
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	17.347	9.655
<i>Totale attività finanziarie non correnti</i>	17.347	9.655
Debiti verso banche – non correnti	270.169	338.622
Passività per leasing finanziari	313.418	165.298
Finanziamenti degli azionisti	-	30.600
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	7.282	4.998
<i>Totale passività finanziarie non correnti</i>	590.869	539.518
<i>Indebitamento finanziario netto non corrente</i>	573.522	529.863
<i>Indebitamento finanziario netto</i>	682.810	588.708

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 29

** Si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato.

Alla fine del 2019 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 40,9 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 33,6 milioni, US\$ 0,5 milioni di prestito dell'azionista a DM Shipping (una società a controllo congiunto al 51%-49% con il Gruppo Mitsubishi), e crediti finanziari a breve termine per US\$ 4,4 milioni, costituiti principalmente da fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance d.a.c. in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse.

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

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 dicembre 2019 ammontava a US\$ 365,1 milioni, comprensivo di US\$ 73,9 milioni con scadenza entro un anno. Fatte salve alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 31 dicembre 2019 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

- (i) finanziamento di US\$ 279 milioni (originariamente US\$ 250 milioni) concesso da un pool di nove primari istituti finanziari (Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Credit Industriel et Commercial, DnB) per rifinanziare otto navi esistenti e fornire un finanziamento per sei navi di nuova costruzione, per un debito di US\$ 163,2 milioni;
- (ii) finanziamento a 5 anni di US\$ 14,8 milioni concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2012;
- (iii) finanziamento a 5 anni di US\$ 14,2 milioni concesso da ING per finanziare una nave MR costruita nel 2012;
- (iv) finanziamento a 6 anni di US\$ 13,5 milioni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014;

- (v) finanziamento a 7 anni di US\$ 33,8 milioni concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e 2016;
- (vi) finanziamento a 4 anni di US\$ 5,8 milioni concesso da Crédit Agricole CIB per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2006 ed acquistata nel 2015;
- (vii) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare una nave LR1 (consegnata nel novembre 2017), per un debito di US\$ 22,3 milioni;
- (viii) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi *handysize* consegnate rispettivamente a luglio e ad ottobre 2016 ed una nave MR consegnata nel gennaio 2017, per un debito totale di US\$ 55,5 milioni;
- (ix) In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 25,4 milioni concesso alla *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. da Credit Suisse e Cross Ocean AGG Company I (di proprietà di Cross Ocean Partners) per le quattro navi costruite tra il 2010 ed il 2011.

Passività per leasing finanziari comprende i *leasing* finanziari per M/T High Fidelity, M/T High Discovery, M/T High Priority, M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty, H/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in *leasing* tra 2017 ed il 2019. Inoltre, le “passività per *leasing* finanziari” includono US\$ 122,8 milioni derivanti dall’applicazione dell’IFRS 16 a contratti precedentemente classificati come “*leasing* operativi”.

La voce *Altre passività finanziarie non correnti* include il *fair value* negativo degli strumenti derivati di copertura (contratti di *swap* su tassi di interesse) e l’utile differito sulla cessione riguardante operazioni di vendita e rilocalizzazione finanziaria.

FLUSSI DI CASSA

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>US\$ migliaia</i>	2019	2018
Flussi di cassa da attività operative	59.274	7.587
Flussi di cassa da attività di investimento	(40.425)	(79.420)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(16.452)	74.589
Variazioni della liquidità	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 a fine periodo	33.598	31.713
Scoperti di conto a fine periodo	(16.081)	(16.593)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	17.517	15.120

* Si veda la nota 1 al bilancio consolidato.

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 al considerevole rafforzamento dei mercati dei noli nel 2019 rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati pari a US\$ (40,4) milioni nel 2019, contro US\$ (79,4) milioni

nel 2018. L'importo per il 2019 è costituito dalle spese in conto capitale legate alle rate versate sulle due navi di nuova costruzione consegnate rispettivamente nel gennaio 2019 (venduta e ripresa in *leasing* alla consegna) ed a ottobre 2019. Questo è stato parzialmente compensato da US\$ 15,4 milioni sorti 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, e da US\$ 9,4 milioni di ricavi dalla vendita della M/T Glenda Megan, una nave di proprietà di Glenda International Shipping, nel quarto trimestre 2019.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (16,4) milioni nel primo semestre 2019. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ 48,8 milioni di ricavi netti dall'aumento del capitale sociale completato nel secondo trimestre 2019; (ii) US\$ (26,9) milioni di rimborso del finanziamento precedentemente concesso dall'azionista di maggioranza di DIS (d'Amico International S.A.); (iii) US\$ (91,9) milioni di rimborsi dell'indebitamento bancario di cui US\$ 8,75 milioni dovuti al rimborso del finanziamento precedente alla consegna sulla M/T Cielo di Houston, che è stata venduta e ripresa in *leasing*; US\$ 15,8 milioni dovuti al rimborso del finanziamento sulla M/T High Voyager, che è stata venduta e ripresa in *leasing*; e US\$ 9,7 milioni dovuti al rimborso dei prestiti sulla M/T Glenda Megan e sulla M/T Glenda Meredith, due navi di proprietà di Glenda International Shipping, la prima venduta a ottobre 2019 e la seconda classificata come "attività disponibili per la vendita" a fine 2019; (iv) US\$ 25,2 milioni di utilizzo di linee di credito principalmente in relazione alla consegna della M/T Cielo di Londra a ottobre 2019; (v) US\$ 25,2 milioni di rimborso e utilizzo di *leasing* finanziari, che comprendono principalmente l'inizio dei leasing sulla M/T Cielo di Houston e sulla M/T High Voyager; (vi) US\$ 2,9 milioni di variazioni dei crediti e debiti finanziari, riguardanti principalmente fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso d'Amico Finance d.a.c. (si veda l'informativa sulle parti correlate nelle note al bilancio consolidato) in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse, compensati da US\$ 4,4 milioni di prestito a monte ricevuto da Eco Tankers Limited, in seguito alla vendita della sua nave (M/T High Sun) nel secondo trimestre 2019.

RISULTATI TRIMESTRALI

RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE

US\$ migliaia	4° trim. 2019	4° trim. 2018
Ricavi	93.028	97.865
Costi diretti di viaggio	(20.822)	(33.697)
Ricavi base <i>time charter</i>*	72.206	64.168
Costi per noleggi passivi	(6.458)	(30.185)
Altri costi operativi diretti	(27.446)	(20.200)
Costi generali e amministrativi	(2.875)	(4.118)
Utile dalla vendita di navi	(543)	18
Risultato operativo lordo / EBITDA*	34.884	9.683
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(12.819)	(5.490)
Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	(7.726)	-
Risultato operativo lordo / EBIT*	14.339	4.193
Proventi finanziari	-	2.230
(Oneri) finanziari	(9.086)	(10.961)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(3)	(1.349)
Svalutazione del prestito ad una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	(7.526)
Utile / (perdita) ante imposte	5.250	(13.413)
Imposte sul reddito	(302)	(513)
Utile / (perdita) netto	4.948	(13.926)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 29

ANALISI PER TRIMESTRE DEL MERCATO E DEI PRINCIPALI DATI OPERATIVI*

	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Numero medio di navi					
2019	49,4	49,8	48,5	47,6	48,8
2018	55,1	55,5	56,2	50,6	54,4
Giorni di off-hire/giorni-nave disponibili (%)					
2019	3,9%	0,6%	1,3%	1,4%	1,8%
2018	0,6%	0,6%	1,7%	0,8%	0,9%
Ricavi base time charter per giorno di utilizzo (US\$)					
2019	14.057	13.710	13.264	15.965	14.239
2018	13.446	11.818	10.680	12.892	12.184

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 29

RISULTATI TRIMESTRALI

I dati finanziari trimestrali del 2019 riflettono ampiamente la *performance* dei mercati dei noli durante tale periodo.

US\$ migliaia	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Ricavi	91.031	87.387	82.088	93.028	353.534
Costi diretti di viaggio	(27.173)	(24.938)	(22.269)	(20.822)	(95.202)
Ricavi base time charter*	63.858	62.449	59.819	72.206	258.332
Costi per noleggi passivi	(10.220)	(7.230)	(7.842)	(6.458)	(31.750)
Altri costi operativi diretti	(27.691)	(26.433)	(26.755)	(27.446)	(108.325)
Costi generali e amministrativi	(3.422)	(2.458)	(3.234)	(2.875)	(11.989)
Utile dalla vendita di navi	(107)	(841)	(551)	(543)	(2.042)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	22.418	25.487	21.437	34.884	104.226
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(10.946)	(22.986)	(11.847)	(12.819)	(58.597)
Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	(6.294)	(9.113)	(7.472)	(7.726)	(30.604)
Risultato operativo lordo / EBIT*	5.178	(6.612)	2.118	14.339	15.025
Proventi finanziari netti	458	766	6	-	823
(Oneri) finanziari netti	(11.979)	(13.896)	(10.414)	(9.086)	(44.968)
Quota di utile (perdita) delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(18)	1.269	(5)	(3)	1.243
Storno della svalutazione di un prestito ad una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	945	(226)	215	-	934
Utile / (perdita) ante imposte	(5.416)	(18.699)	(8.080)	5.250	(26.943)
Imposte sul reddito	(100)	(107)	(75)	(302)	(584)
Utile / (perdita) netto	(5.516)	(18.806)	(8.155)	4.948	(27.527)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 29

La seguente tabella illustra il Debito netto alla fine del quarto trimestre in confronto ai valori alla fine del terzo trimestre 2019:

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2019	AI 30 settembre 2019
Totale attività finanziarie correnti	40.863	43.406
Totale passività finanziarie correnti	150.151	126.148
Indebitamento finanziario netto corrente	109.288	82.742
Totale attività finanziarie non correnti	17.347	17.928
Totale passività finanziarie non correnti	590.869	620.458
Indebitamento finanziario netto non corrente	573.522	602.530
Indebitamento finanziario netto*	682.810	685.272

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 29

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

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, fermo 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:
 - importo fino ad un massimo di US\$ 60 milioni;
 - 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:
 - 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);
 - 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;
 - 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
 - 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" o 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 all'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 aggiuntivo 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 Aggiuntivo"), 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 Aggiuntivo 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 Aggiuntivo, 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 ci si aspettava 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.

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

Domanda di navi cisterna

- A gennaio l'AIE stimava una previsione della crescita della domanda per il 2020 a 1,2 milioni di barili al giorno, per una variazione annua dell'1,2%. Tuttavia, nella relazione di marzo, in seguito al Covid-19, le sue previsioni si sono ridotte notevolmente, fino a raggiungere una contrazione di 100 mila barili al giorno. Nel primo trimestre del 2020 è attesa nell'anno una caduta della domanda di petrolio di 2.4 milioni di barili al giorno, la prima contrazione trimestrale in più di 10 anni. Inoltre, ha tagliato la sua previsione di crescita per il 2020 di 365.000 barili al giorno a 825.000 barili al giorno, il valore più basso dal 2011.
- Secondo Clarksons, nonostante il Covid-19, la domanda complessiva di navi cisterna è destinata a espandersi del 3.75% nel 2020, laddove la domanda di combustibili conformi dovrebbe supportare un aumento del commercio di gasolio quest'anno, favorendo potenzialmente le esportazioni da Stati Uniti, Medio Oriente e Cina.
- La decisione dell'OPEC di annullare i tagli alla fornitura di petrolio dovrebbe condurre ad un aumento del commercio marittimo di greggio, inducendo un aumento nel breve termine all'attività delle cisterne che lo trasportano, con effetti a cascata positivi anche per le cisterne che trasportano raffinati. I minori prezzi del petrolio, e quindi anche dei carburanti *bunker*, dovrebbero anche portare ad un miglioramento dei ricavi per tutti i tipi di cisterne. Il rovescio della medaglia è che i prezzi più bassi del petrolio finiranno con il colpire le

previsioni di costo del settore *Exploration&Production* delle società petrolifere, riducendo la crescita nella fornitura di petrolio non-OPEC in paesi come gli Stati Uniti ed il Brasile.

- Nella relazione di marzo, in seguito all’impatto del Covid-19, l’AIE ha pesantemente rivisto al ribasso la stima dei volumi di produzione globali delle raffinerie nel 2020, che al momento è attesa diminuire di 0.4 milioni di barili al giorno (a gennaio, l’AIE prospettava una crescita di 1,3 milioni di barili al giorno). Per il primo trimestre 2020 è ora previsto un calo delle lavorazioni di 2.2 milioni di barili al giorno su base annua, segnando il quarto trimestre consecutivo di contrazioni su base annua, tra i più rilevanti.
- Con gli incrementi significativi della capacità di raffinazione (compresi alcuni progetti ritardati) progettati per quest’anno in Medio Oriente, Clarksons prevede che le spedizioni di raffinati dalla regione continuino a crescere stabilmente, del 14% e del 6% rispettivamente nel 2020 e nel 2021.
- L’Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha sancito che dal 2020 le navi dovranno utilizzare combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% al di fuori delle Aree di controllo delle emissioni, in calo rispetto al precedente limite di 3,5%. Tale modifica normativa comporterà probabilmente un’impennata della domanda di gasolio e di distillati a bassissimo contenuto di zolfo. Si prevede che la regolamentazione influisca sui modelli commerciali dei raffinati, sulla produzione delle raffinerie a livello regionale e sulla produttività delle navi.

Offerta di navi cisterna

- Secondo Clarksons nel 2019 era prevista la consegna di 93 MR, di cui 88 sono state effettivamente consegnate; per il 2020 è prevista la consegna di 77 MR. Nel 2019 era prevista la consegna di 14 LR1, di cui 12 sono state consegnate; per il 2020 è prevista la consegna di 7 LR1.
- Secondo Clarksons, viste le consegne previste e le prudenti ipotesi di demolizione determinate dal management di DIS, la crescita della flotta di Tpl (Dwt) nominali nei segmenti MR e LR1 dovrebbe attestarsi al 2% nel 2020 ed allo 0,8% nel 2021.
- Circa il 6% della flotta di MR e LR1 attualmente in navigazione (in Tpl (Dwt)) ha un’età superiore a vent’anni.
- I cantieri stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti stanno causando una riduzione della loro capacità globale di produzione.
- Le demolizioni, insieme ad un registro delle commesse scarso ed alle limitate commesse per navi di nuova costruzione, dovrebbero comportare uno scarso aumento della flotta nei prossimi due anni.
- Le normative emesse dall’Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) che, a decorrere da gennaio 2020, limitano il contenuto di zolfo nei combustibili per uso marittimo allo 0,5%, potrebbero causare il ritiro dal commercio di navi meno nuove ed efficienti, man mano che queste diverranno meno competitive essendo obbligate a bruciare combustibili a basso contenuto di zolfo più costosi.
- La conformità alle normative IMO 2020 potrebbe essere ottenuta anche attraverso l’installazione di depuratori a bordo; le attività di bacino richieste per tali installazioni, ove possibile, coincidono con manutenzioni speciali, ma comporterebbero periodi di *off-hire* più lunghi e ridurrebbero l’offerta di navi.
 - Secondo la lista delle installazioni pianificate di Clarksons, circa il 3,4% dell’intera flotta e l’1,2-1,4% della flotta di navi cisterna deve ancora condurre l’installazione dei depuratori. Ipotizzando che tali installazioni siano realizzate tutte nel 2020 ed i periodi di *off-hire* si attestino intorno a 50-60 giorni (compresa la messa in bacino), ne risulterebbe una riduzione dell’offerta effettiva della flotta di navi cisterna dello 0,2% circa per quest’anno. La maggior parte delle installazioni sarà anticipata, ma dovrebbe comportare una contrazione dell’offerta, seppur in calo, per buona parte del 2020.
- I ritardi nei porti e l’aumento della lunghezza dei viaggi, visto il numero crescente di merci esportate dal Medio Oriente, potrebbero ridurre la pronta offerta di tonnellaggio.

- Secondo Kepler, a fine gennaio 2020 erano presenti circa 3,1 milioni di tonnellate di BTZ in stoccaggio galleggiante a Singapore. Questo prodotto sarà distribuito a livello regionale, realizzando i suoi effetti di contrazione nei primi mesi del 2020. Tuttavia, lo stoccaggio galleggiante di BTZ potrebbe essere sostituito da stoccaggio galleggiante di ATZ, in quanto si prevede che la curva dei prezzi a termine per questo prodotto entri in contagio. Pur essendo positivo per il nostro mercato in quanto riduce l'offerta effettiva, lo stoccaggio galleggiante ha anche depresso il commercio di raffinati, con un impatto negativo temporaneo di cui è prevista un'inversione.
- Il blocco del bunkeraggio ha ridotto l'offerta effettiva di navi all'inizio del 2020. Alcune evidenze aneddotiche parlano di tempi di attesa per i bunker BTZ di 2-5 giorni in alcuni porti, con un particolare collo di bottiglia a Singapore, tuttavia la situazione è in via di normalizzazione e le attese in futuro potrebbero essere legate più che altro alle navi dotate di depuratori in attesa di ATZ.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
BILANCIO CONSOLIDATO
Esercizio chiuso al 31 dicembre 2019

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

US\$ migliaia	Nota	2019	2018
Ricavi	(3)	353.534	399.046
Costi diretti di viaggio	(4)	(95.202)	(154.176)
Ricavi base time charter*	(5)	258.332	244.870
Costi per noleggi passivi	(6)	(31.750)	(129.750)
Altri costi operativi diretti	(7)	(108.325)	(81.572)
Costi generali ed amministrativi	(8)	(11.989)	(16.196)
Utile dalla vendita di navi	(9)	(2.042)	167
Risultato operativo lordo / EBITDA *		104.226	17.519
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(14)	(58.597)	(34.844)
Ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo	(15)	(30.604)	-
Risultato operativo / EBIT *		15.025	(17.325)
Proventi finanziari	(10)	823	5.035
(Oneri) finanziari	(10)	(44.968)	(34.296)
Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(11)	1.243	(8)
(Svalutazione) Storno della svalutazione di un prestito ad una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	(12)	934	(7.526)
Utile / (perdita) ante imposte		(26.943)	(54.120)
Imposte e tasse	(13)	(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 29

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

US\$ migliaia	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 (cash flow hedge)	(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)

Le note riportate alle pagine da 57 a 101 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

(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>	Nota	AI 31 dicembre 2019	AI 31 dicembre 2018
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali	(14)	838.863	911.281
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	(15)	119.449	-
Partecipazioni in società a controllo congiunto	(16)	4.382	3.228
Altre attività finanziarie non correnti	(17)	17.348	9.655
Totale attività non correnti		980.042	924.164
Rimanenze	(18)	10.080	13.492
Crediti a breve e altre attività correnti	(19)	41.433	52.163
Altre attività finanziarie correnti	(17)	7.265	18.205
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(20)	33.598	31.713
Attività correnti		92.376	115.573
Attività disponibili per la vendita	(21)	59.631	-
Totale attività correnti		152.007	115.573
TOTALE ATTIVITÀ		1.132.049	1.039.737
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(22)	62.052	65.376
Perdite portate a nuovo	(22)	(59.801)	(30.270)
Sovrapprezzo azioni	(22)	368.846	316.697
Altre riserve	(22)	(18.632)	(14.460)
Patrimonio netto totale		352.465	337.343
Banche ed altri finanziatori	(23)	270.169	338.622
Passività non correnti da <i>leasing</i>	(24)	313.418	165.298
Prestito a lungo termine degli azionisti	(25)	-	30.600
Altre passività finanziarie non correnti	(17)	7.282	4.998
Totale passività non correnti		590.869	539.518
Banche ed altri finanziatori	(23)	72.692	91.238
Passività correnti per <i>leasing</i>	(24)	37.736	8.369
Prestito a breve termine degli azionisti	(25)	5.000	1.280
Debiti a breve e altre passività correnti	(26)	38.222	54.013
Altre passività finanziarie correnti	(17)	12.473	7.876
Debiti per imposte correnti	(27)	342	100
Passività correnti		166.465	162.876
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	(18)	22.250	-
Totale passività correnti		188.715	162.876
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		1.132.049	1.039.737

12 marzo 2020
Per il Consiglio di Amministrazione

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

Le note riportate alle pagine da 57 a 101 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

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	17.351
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</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)

Le attività finanziarie che non richiedono l'uso di liquidità sono riconciliate nella nota 28.

Le note riportate alle pagine da 57 a 101 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
Saldo al 1° gennaio 2019 secondo l'esposizione precedente	65.376	(30.270)	316.697	(14.791)	331	337.343
Rettifica ex IFRS 16	-	(2.004)	-	-	-	(2.004)
Saldo al 1° gennaio 2019 rettificato IFRS 16	65.376	(32.274)	316.697	(14.791)	331	335.339
Aumento di capitale	29.364	-	20.424	-	-	49.788
Storno della riserva opzioni su azioni	-	-	-	(606)	-	(606)
Contributo degli azionisti senza emissione di azioni*	(32.688)	-	32.688	-	-	-
Costo dell'emissione azionaria	-	-	(963)	-	-	(963)
Utile (perdita) complessivo	-	(27.527)	-	17	(3.583)	(31.093)
Saldo al 31 dicembre 2019	62.052	(59.801)	368.846	(15.380)	(3.252)	352.465

* Riduzione del valore contabile di ogni azione emessa da US\$ 0,10 a US\$ 0,05 ed allocazione del corrispondente importo al Sovrapprezzo azioni

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
Saldo al 1° gennaio 2018	65.322	26.389	316.594	(14.837)	964	394.432
Rettifica IFRS15	-	(1.559)	-	-	-	(1.559)
Saldo al 1° gennaio 2018 rett. IFRS 15	65.322	24.830	316.594	(14.837)	964	392.873
Aumento di capitale	54	-	146	-	-	200
Costo dell'emissione	-	-	(43)	-	-	(43)
Costo diritti d'opzione	-	-	-	182	-	182
Utile (perdita) complessivo	-	(55.100)	-	(136)	(633)	(55.869)
Saldo al 31 dicembre 2018	65.376	(30.270)	316.697	(14.791)	331	337.343

Le note riportate alle pagine da 57 a 101 costituiscono parte integrante del presente bilancio consolidato.

NOTE

Il Gruppo d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (*société anonyme*) di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo è d'Amico Società di Navigazione.

Il bilancio del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting Standards e IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e adottati dall'Unione europea. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS" nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee ("SIC"), adottati dall'Unione europea. Il bilancio consolidato è predisposto secondo la convenzione del costo storico, a eccezione di alcune attività e passività finanziarie che sono rilevate al *fair value* a conto economico o nelle altre componenti dell'utile complessivo per la parte efficace delle coperture.

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

1. PRINCIPI CONTABILI

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

Principi di consolidamento

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.

Società controllate

Sono società controllate tutte le entità sulle quali il gruppo esercita il controllo. Il gruppo controlla un'entità quando è esposto, o ha diritto, a rendimenti variabili risultanti dal proprio coinvolgimento con l'entità e ha la capacità di influire su tali rendimenti attraverso il proprio potere di indirizzare le attività dell'entità. Le controllate sono integralmente consolidate alla data in cui il controllo viene trasferito al gruppo, mentre vengono escluse dal perimetro di consolidamento dalla data in cui cessa il controllo.

Le attività e le passività della controllante e delle controllate sono consolidate voce per voce e il valore contabile degli investimenti detenuti dalla controllante e dalle altre controllate consolidate viene eliminato a fronte della corrispondente quota di patrimonio netto. In fase di redazione del bilancio consolidato vengono eliminati i saldi e le operazioni infragruppo e i rispettivi utili, nonché gli utili e le perdite non realizzati relativi alle operazioni infragruppo. Le partecipazioni di minoranza e la quota dell'utile di competenza di terzi, se del caso, sono esposti separatamente dal patrimonio netto del Gruppo, in base alla percentuale delle attività nette del Gruppo di loro pertinenza.

Entità a controllo congiunto

Le entità a controllo congiunto sono imprese sulle cui attività il Gruppo esercita un controllo congiunto, come definito nell'IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto. Il trattamento contabile dipende dal tipo di accordo a controllo congiunto, determinato prendendo in considerazione i diritti e gli obblighi dell'investitore. Nel bilancio consolidato, le attività, le passività, i ricavi e i costi delle entità a controllo congiunto sono esposti proporzionalmente in base alla quota di interessenza del Gruppo, mentre le *joint venture* sono iscritte utilizzando il metodo del patrimonio netto: la quota di utile o perdita della partecipata di competenza del gruppo viene iscritta a Conto economico consolidato; le distribuzioni ricevute da una partecipata riducono il valore contabile della partecipazione; le variazioni post-acquisizione delle Altre componenti dell'utile/(perdita) complessivo sono esposte nell'Altro utile/(perdita) complessivo con una corrispondente rettifica al valore contabile della partecipazione.

Quando la quota del Gruppo nelle perdite di una *joint venture* o di un'impresa collegata supera la partecipazione del Gruppo in tale *joint venture* o collegata, il Gruppo cessa di rilevare la propria quota delle perdite future. Vengono costituiti accantonamenti per ulteriori perdite e viene iscritta una passività solamente nella misura in cui il Gruppo abbia assunto obbligazioni legali o implicite o effettuato pagamenti per conto della *joint venture* o della collegata. A

ogni data di bilancio, il Gruppo stabilisce se vi siano prove oggettive di svalutazione dell'investimento nella società collegata. In caso affermativo, il Gruppo calcola l'importo della svalutazione come differenza tra il valore recuperabile della società collegata e il suo valore contabile e iscrive l'importo alla voce di conto economico "quota di utile/(perdita)" delle collegate.

Ai fini della conformità all'applicazione dell'IFRS 11, il Gruppo ha precedentemente valutato e successivamente confermato il proprio livello di controllo sulla *joint venture*, la forma giuridica, le condizioni degli accordi contrattuali e altri fatti e circostanze degli accordi a controllo congiunto; di conseguenza Glenda International Shipping d.a.c. (GIS) e High Pool Tankers Limited (HPT) sono trattate come entità a controllo congiunto e consolidate voce per voce, mentre l'investimento in DM Shipping d.a.c. (DMS) e Eco Tankers Ltd (ETL) è trattato come una *joint venture* e trova applicazione il metodo del patrimonio netto.

Operazioni in valuta

Gran parte dei ricavi e dei costi del Gruppo è denominato in dollari USA, la valuta funzionale del Gruppo. Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite all'opportuno tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. Le attività e le passività monetarie denominate in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite al tasso in vigore alla data di bilancio. Tutte le differenze di cambio sono imputate direttamente al conto economico. Per le attività non monetarie si rimanda alle Principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili, riportate di seguito.

Nel bilancio consolidato, le voci di conto economico delle controllate i cui bilanci non sono redatti in dollari USA sono convertite al tasso di cambio medio del periodo (sempre che non si verificano fluttuazioni significative), mentre le attività e le passività sono convertite ai tassi di cambio in vigore alla data di bilancio. Le differenze di cambio originate dalla conversione del bilancio in dollari USA sono imputate direttamente nelle altre voci dell'utile complessivo.

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

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

Valore di bilancio delle navi. Il valore contabile delle navi può discostarsi anche sensibilmente dal loro valore di mercato. È infatti determinato dalla valutazione effettuata dalla dirigenza della vita utile residua delle navi, dal loro valore residuo e dagli indicatori di svalutazione. Se il valore di bilancio delle navi supera il valore di realizzo, viene iscritta una svalutazione per perdita durevole di valore. Ulteriori dettagli riguardanti la valutazione delle attività consistenti nel diritto di utilizzo e delle passività intrinseche sono riportati nelle note 1 e 14.

Proventi da controstellie. I proventi da controstellie sono rilevati come parte del viaggio nel tempo, conformemente ai termini e alle condizioni del contratto di noleggio, sulla base di una stima dell'importo guadagnato durante il periodo sui viaggi non portati a termine e costituiscono il corrispettivo stimato per il tempo aggiuntivo necessario per scaricare la nave (si veda la Politica di riconoscimento dei ricavi più avanti nella nota).

Spese di viaggio. Le spese di viaggio su viaggi non portati a termine sono stimate sulla base delle spese medie storicamente rilevate per viaggi *standard* completati dalla Società.

Debiti d'imposta. I debiti d'imposta sono calcolati prendendo in considerazione la nostra posizione fiscale specifica, determinata dal quadro normativo vigente nei paesi in cui operiamo. I debiti d'imposta possono essere influenzati dalle modifiche applicate al trattamento o alla valutazione fiscale dei ricavi da attività di trasporto, delle ritenute fiscali sui noli, della *tonnage tax* e dell'imposta sul valore aggiunto.

Valutazione del fair value.

Il "*fair value*" è il prezzo che si percepirebbe dalla vendita di un'attività o che si pagherebbe per trasferire una passività in una transazione ordinaria sul mercato principale/più vantaggioso alla data di valutazione, alle condizioni di mercato vigenti, indipendentemente dal fatto che il prezzo sia direttamente osservabile o venga stimato tramite un'altra tecnica di valutazione. Il *fair value* degli strumenti finanziari è rappresentato dalla loro quotazione di mercato o, se non disponibile, dal valore risultante dall'adozione di adeguati modelli di valutazione finanziaria che tengano conto di

tutti i fattori utilizzati dagli operatori del mercato e dei prezzi ottenuti in operazioni simili effettivamente eseguite sul mercato.

Per ottenere una specifica valutazione al *fair value* il calcolo è basato sui prezzi quotati o sulle informazioni dei *broker*, nonché sulla periodica verifica delle rettifiche di dette valutazioni e dei dati non osservabili, in modo da classificare tali valutazioni nel livello di *fair value* appropriato. Nella valutazione del *fair value* ci si deve avvalere del maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare il *fair value* si ricorre a tecniche di valutazione basate su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi per attività o passività identiche;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai valori quotati inclusi nel primo livello, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività presa in esame;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

Quando gli elementi utilizzati per determinare il *fair value* di un'attività o di una passività appartengono a categorie differenti, la valutazione del *fair value* viene classificata interamente al posto più basso e più significativo della gerarchia del *fair value*. Il trasferimento tra livelli gerarchici di *fair value* è contabilizzato alla fine del periodo di rendicontazione durante il quale è avvenuta la modifica.

Alcuni dei seguenti principi contabili richiedono la valutazione del *fair value* di attività e passività finanziarie e non finanziarie. Ulteriori informazioni sul calcolo del *fair value* sono riportate nella nota 29.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati conformemente all'IFRS 15, un principio elaborato allo scopo di fornire un insieme completo di principi per presentare la natura, l'ammontare, la tempistica e la certezza dei ricavi e dei flussi di cassa derivanti dai contratti con un cliente: la valutazione del momento in cui viene trasferito il controllo sui beni o servizi costituisce il pilastro del riconoscimento dei ricavi secondo questo principio.

Tutti i ricavi di DIS derivanti da contratti con i clienti sono rilevati nel corso del tempo. Il Gruppo ha divulgato dettagliatamente i "viaggi spot" negli Indicatori alternativi di performance: il nolo è pagato al completamento del viaggio che trasporta la merce dal porto di carico a quello di scarico, quando vengono rilevati i ricavi. I costi sostenuti per posizionare la nave cisterna dall'ultimo porto di scarico al porto di carico successivo ("costi di zavorra") sono capitalizzati al termine del viaggio in zavorra e ammortizzati durante il successivo viaggio con carico, dal porto di carico al porto di scarico.

Tutti i ricavi derivanti da servizi di trasporto sono iscritti a bilancio in base alla percentuale di completamento. Tale percentuale viene determinata con il metodo "da carico a scarico" (*load-to-discharge*) per tutti i viaggi *spot* e per quelli relativi a contratti di trasporto (*contract of affreightment - COA*). Secondo questo metodo, i ricavi da trasporti sono rilevati lungo il periodo intercorso tra la partenza di una nave dal porto di carico originario e il porto di scarico successivo ("da carico a scarico").

Per i viaggi in corso alla fine di un periodo di rendicontazione, il Gruppo contabilizza una percentuale dei ricavi stimati per il viaggio pari alla percentuale della durata stimata del viaggio completato alla data di bilancio. La stima dei ricavi viene effettuata basandosi sulla durata prevista e sulla destinazione del viaggio. I ricavi derivanti da contratti di noleggio (*time charter*) sono rilevati proporzionalmente lungo il periodo del noleggio stesso, in relazione al servizio prestato.

Proventi da controstallie

Nei contratti di trasporto sono inserite alcune condizioni relative alla quantità di tempo disponibile per il carico e lo scarico della nave. I proventi da controstallie, rilevati nel corso del tempo, rappresentano il corrispettivo stimato per il tempo aggiuntivo necessario per scaricare la nave. I proventi da controstallie costituiscono un ulteriore corrispettivo variabile, il cui importo potenziale è oggetto di stima; l'eventuale fondo rientrerà nei requisiti di cui all'IFRS 9 e sarà pertanto esposto separatamente.

L'applicazione del principio IFRS 15 si fonda su cinque passaggi nel rilievo dei ricavi:

- 1) Identificazione del contratto;
- 2) Identificazione delle obbligazioni di prestazione previste dal contratto: è stato osservato che sorgerebbe un impatto unicamente sui ricavi da contratti *spot* per il trasporto di prodotti raffinati dal porto di carico al porto di scarico; l'applicazione dell'IFRS 15 non influisce sui ricavi base *time charter* poiché fa riferimento ad un altro principio contabile.
- 3) Determinazione del prezzo dell'operazione: sui viaggi *spot*, che vengono svolti attraverso contratti di noleggio a viaggio, i prezzi dell'operazione sono equivalenti al prodotto tra le tariffe di noleggio *spot* e la quantità di beni trasportati, al momento del perfezionamento dell'operazione. Le controstellie rappresentano una somma aggiuntiva dovuta dal noleggiatore, che sorge quando la nave impiega più tempo per caricare e/o scaricare la merce di quanto stabilito nel contratto di noleggio a viaggio; nel contratto non è presente alcun elemento finanziario pertanto la Società non si avvale dell'espedito pratico previsto dal principio;
- 4) Allocazione del prezzo dell'operazione all'obbligo di prestazione: l'allocazione si basa sul metodo da carico a scarico (*load-to-discharge*).
- 5) Rilevazione del ricavo nel momento in cui un obbligo di prestazione è soddisfatto: la rilevazione dei ricavi si basa sul metodo da carico a scarico (*load-to-discharge*). Il ricavo è rilevato nel corso del tempo in base alla durata del viaggio *spot*. Rilevazione del corrispettivo variabile: i proventi da controstellie sono considerati un corrispettivo variabile e dipendono dalla tariffa di controstellia e dal ritardo convenuto; l'obbligazione di fare viene soddisfatta e l'importo viene fatturato successivamente allo scarico;
Il principio prevede anche altri principi specifici da applicare, in caso di modifica contrattuale, per la contabilizzazione degli oneri contrattuali nonché di rimborsi e garanzie. Un riposizionamento è necessario perché una nave possa soddisfare il proprio obbligo di prestazione (senza alcun beneficio aggiuntivo derivante da tale spostamento). I costi di riposizionamento possono essere capitalizzati prima del carico se soddisfano tutte e tre le condizioni riportate di seguito: 1. sono legati direttamente ad un contratto; 2. generano o incrementano risorse da utilizzarsi nel soddisfacimento degli obblighi previsti dal contratto; 3. si prevede che saranno recuperati.

Costi diretti di viaggio

I costi diretti di viaggio (oneri portuali, transito da canali, consumi di carburante *bunker* e commissioni) riguardano l'utilizzo della flotta sul mercato *spot* e per contratti COA (*contract of affreightment*) e sono rilevati nel momento in cui sono sostenuti, in base al principio di corrispondenza IFRS15.

Altri costi operativi diretti

Le tariffe di noleggio passivo sostenute per prendere a nolo le navi, per contratti di durata iniziale inferiore a 12 mesi, sono imputate a conto economico secondo il principio della competenza. I costi operativi relativi alle navi, quali ad esempio i costi per l'equipaggio, le riparazioni, i ricambi, le scorte, l'assicurazione, le spese commerciali e tecniche, sono imputati a conto economico quando sono sostenuti. Il costo dei lubrificanti si basa sui consumi nel corso del periodo.

Costi generali e amministrativi

Le spese amministrative, che comprendono i costi amministrativi per il personale, gli oneri di gestione, le spese d'ufficio e altri oneri relativi all'amministrazione, sono iscritte a conto economico nel momento in cui sono sostenute.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e gli oneri finanziari comprendono gli interessi, gli utili o le perdite su cambi realizzati e non realizzati relativi a operazioni in valute diverse dalla valuta funzionale, nonché altri proventi e oneri finanziari, tra cui le rettifiche di valore di taluni strumenti finanziari che ai fini contabili non sono considerati strumenti di copertura. Gli interessi sono rilevati secondo il principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Imposte

Le imposte correnti della *holding* d'Amico International Shipping SA e di alcune società controllate (società di servizi) sono calcolate in base al reddito imponibile per l'esercizio applicando le aliquote locali in vigore alla data di bilancio. L'utile imponibile non coincide con l'utile evidenziato a conto economico, poiché non include le voci di ricavo o di spesa che sono imponibili o deducibili in altri esercizi, ed esclude altresì le voci esenti o indeducibili.

La principale società operativa del Gruppo, d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), così come Glenda International Shipping d.a.c. (Irlanda), sono tassate in base al regime fiscale della *tonnage tax* vigente in Irlanda in relazione a tutte le attività

ad esso assoggettate. In base a tale regime, la passività fiscale non è calcolata sulla base dei ricavi e dei costi, come invece avviene per le società in regime fiscale ordinario, ma in base ai ricavi nozionali determinati sul tonnellaggio netto totale della flotta controllata. L'onere relativo alla *tonnage tax* è iscritto tra gli oneri per imposte sul reddito nel Conto economico consolidato. Per tutte le attività che fanno capo all'Irlanda e che non ricadono nel regime di *tonnage tax*, l'onere fiscale è determinato in base al risultato d'esercizio, rettificato per le voci non imponibili o indeducibili, ed è calcolato sulla base dell'aliquota fiscale in vigore o sostanzialmente in vigore alla data di bilancio.

Le eventuali imposte differite sono imposte che il gruppo prevede di versare o recuperare sulle differenze tra il valore contabile delle attività e delle passività esposto nel bilancio consolidato e la corrispondente base imponibile utilizzata nel computo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzate utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. Le passività relative alle imposte differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili. Le attività fiscali differite sono rilevate nella misura in cui sia probabile che vi saranno in futuro degli utili assoggettabili a tassazione a fronte dei quali sia possibile utilizzare le differenze temporanee deducibili. Il valore contabile delle attività fiscali differite viene riesaminato ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più ritenuto probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero totale o parziale. Le imposte differite sono calcolate alle aliquote fiscali applicabili durante il periodo di estinzione della passività ovvero di realizzo dell'attività. Sono iscritte a conto economico come voce di costo o ricavo, eccetto se collegate a voci imputabili direttamente alle altre componenti dell'utile complessivo; in questo caso anche l'imposta differita è rilevata tra le altre componenti dell'utile complessivo.

Immobilizzazioni (Flotta)

Navi

Le navi di proprietà sono iscritte a bilancio al costo storico al netto del fondo ammortamento e di eventuali svalutazioni (*impairment*). Il costo storico comprende il costo di acquisizione delle navi nonché altri costi direttamente attribuibili all'acquisizione o alla costruzione della nave, compresi gli interessi passivi sostenuti durante il periodo di costruzione in relazione a finanziamenti ottenuti per le navi. Le attività consistenti nel diritto di utilizzo per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli, equivalgono sostanzialmente alle navi di proprietà, e sono incluse nella voce Immobilizzazioni materiali. Le attività consistenti nel diritto di utilizzo sono ammortizzate a quote costanti durante il più breve tra la durata rimanente del *leasing* o la vita utile residua della nave.

L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata delle principali componenti delle navi, fino a concorrenza del valore residuo di realizzo stimato. Per le navi appaltate dal gruppo si stima che la vita utile sia normalmente di 25 anni, a seconda delle specifiche e del tipo di impiego previsto. Il valore residuo è stimato in base al tonnellaggio al vuoto di ciascuna nave moltiplicato per le tariffe di rottamazione per tonnellata attualmente vigenti sul mercato, che vengono riviste ogni anno. I rivestimenti delle cisterne delle navi sono ammortizzati in dieci anni, mentre i costi degli interventi di bacino sono ammortizzati lungo il periodo che prevedibilmente intercorre fino alla successiva entrata in bacino. La stima della vita utile residua avviene alla data di acquisto o di consegna dal cantiere e viene rivista periodicamente.

Le navi in corso di costruzione sono esposte al costo al netto di eventuali svalutazioni identificate. I costi relativi alle navi di nuova costruzione includono i pagamenti rateali effettuati ad oggi, e altri costi relativi all'imbarcazione sostenuti durante il periodo di costruzione, compresi gli interessi capitalizzati. L'ammortamento ha inizio alla consegna della nave.

Nell'esprimere il proprio giudizio in merito alla contabilizzazione delle plusvalenze e delle minusvalenze derivanti dalla vendita di navi, la dirigenza prende in considerazione i dettagliati criteri stabiliti dall'IFRS 15 e, in particolare, se la Società abbia soddisfatto i propri obblighi di prestazione trasferendo l'attività all'acquirente, se quest'ultimo abbia ottenuto il controllo sull'attività e se il prezzo dell'operazione al netto dei costi di cessione siano riportati nelle condizioni contrattuali. Per le navi già classificate come "Attività disponibili per la vendita", la plusvalenza o la minusvalenza iscritta sarà pari al prezzo di vendita meno i costi di cessione al netto del più basso tra il valore contabile e il *fair value* della nave alla data dell'ultimo bilancio.

La Flotta di DIS è considerata come un'unica unità generatrice di flussi finanziari (CGU); un'unità generatrice di flussi finanziari è il più piccolo gruppo di attivi che comprende tale attivo e genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata provenienti da altri attivi o gruppi di attivi. L'individuazione dell'unità generatrice di flussi finanziari di un attivo richiede la formulazione di congetture.

La dirigenza di DIS ha individuato una sola unità generatrice di flussi finanziari: una nave da sola non genera flussi finanziari netti in entrata che siano ampiamente indipendenti da quelli di altre navi, in quanto le navi sono perlopiù dello stesso tipo, hanno età analoghe e presentano una base di clientela/controparti simili. Il Gruppo impiega una parte consistente delle proprie navi tramite accordi di *partnership*. La maggior parte di queste sono gestite da DIS, che è responsabile della loro gestione commerciale, operativa e tecnica nonché della loro amministrazione finanziaria. Di conseguenza, le navi in *partnership* potrebbero essere ragionevolmente scambiate le une con le altre ai fini degli impegni commerciali. Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e agenzie commerciali di intermediazione. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), e ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche e agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti.

La reportistica gestionale interna di DIS, sulla cui base il Gruppo prende le proprie decisioni strategiche, è concepita per misurare la *performance* della flotta di navi cisterna nel suo complesso piuttosto che a livello delle singole navi.

Spese di bacino

Per ragioni di conformità con le certificazioni di settore e con i requisiti governativi, le navi devono necessariamente essere sottoposte ad accurate ispezioni o revisioni sistematiche (*drydock*) per interventi rilevanti di riparazione e manutenzione che non possono essere realizzati durante la loro normale operatività. Nel caso delle navi costruite da meno di 15 anni, tali operazioni vengono compiute approssimativamente ogni 5 anni a seconda della natura dell'intervento e dei requisiti esterni, con un *Intermediate Water Survey* (IWS) ogni due anni e mezzo. Per le navi costruite da più di 15 anni gli interventi di bacino vengono realizzati ogni due anni e mezzo. I costi di bacino sono capitalizzati e ammortizzati a quote costanti lungo il periodo che intercorre fino alla successiva entrata in bacino. Nel caso in cui il bacino di una nave venga effettuato a meno di 30 mesi di distanza dal precedente, si procede alla svalutazione del valore residuo dei costi di bacino precedentemente capitalizzati.

Per le navi di nuova costruzione e le altre navi acquisite, l'iniziale voce di bacino viene evidenziata e capitalizzata separatamente. Il costo di tale voce dell'attivo viene stimato sulla base dei costi previsti in relazione al primo bacino.

Perdite di valore e svalutazioni ("impairment")

Il valore dell'intera flotta, comprese le navi a noleggio e classificate come attività consistenti nel diritto di utilizzo, è considerato un'unica unità generatrice di flussi finanziari (CGU) e viene rivista saltuariamente tenendo conto delle condizioni di mercato. Il valore contabile della CGU viene sottoposto a *impairment test* ogni volta che gli eventi o le mutate circostanze indicano che il valore contabile possa non essere recuperabile. Qualora esistano indicazioni in tal senso, viene stimato il valore recuperabile della CGU al fine di determinare l'eventuale portata della svalutazione. Il valore recuperabile è di norma definito come il maggiore tra il valore al netto dei costi di vendita di tutte le navi e il loro valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa generati nelle vite utili residue delle navi. Per la valutazione del valore d'uso del cespite si procede alla determinazione del valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati. Si registra una svalutazione quando il valore contabile supera il valore di recupero e si stabilisce che tale differenza non è temporanea. La svalutazione viene quindi attribuita ad ogni singola nave in misura proporzionale, sulla base del valore contabile di ogni nave nella CGU, entro il limite maggiore tra il *fair value* al netto di costi di vendita e valore d'uso.

I flussi di cassa vengono determinati applicando varie ipotesi riguardanti i ricavi futuri al netto di commissioni, spese operative, bacini programmati, *off-hire* previsti e tariffe di rottamazione. Nello specifico, nella stima delle tariffe di noleggio future, la dirigenza prende in considerazione le tariffe attualmente applicabili per i noleggi *time charter* esistenti e le tariffe base *time charter* giornaliere stimate per ogni classe di nave per i giorni "non fissati" nel corso della vita residua stimata di ciascuna nave. Le tariffe base *time charter* giornaliere stimate utilizzate per i giorni "non fissati" si basano su una combinazione tra le tariffe previste internamente, in linea con le previsioni fornite all'alta dirigenza e ai consiglieri di amministrazione, e la media storica dei ricavi di mercato negli ultimi 10 anni, basata sui dati medi pubblicati da società di ricerca attive nel settore marittimo. Le tariffe previste internamente sono applicate alle stime a breve termine, mentre per le stime a lungo termine viene utilizzata la media storica a 10 anni. La dirigenza prende atto che le tariffe tendono ad avere un andamento ciclico e ad essere soggette ad una significativa volatilità dovuta a fattori che esulano dal suo controllo.

I flussi in uscita stimati per le spese operative e i requisiti di bacino si basano sui costi storici e preventivati. Le previsioni tengono inoltre conto degli oneri sostenuti per la conformità a nuove normative, compreso il costo previsto per l'obbligo di installare sistemi di trattamento dell'acqua di zavorra su alcune navi della nostra flotta. L'utilizzo si basa sui livelli storici raggiunti e le stime di un valore residuo sono coerenti con le tariffe di rottamazione adottate nella relativa valutazione da parte della dirigenza.

Benché la dirigenza ritenga che le ipotesi adottate per valutare la potenziale svalutazione siano ragionevoli e appropriate, tali ipotesi sono altamente soggettive e passibili di future modifiche, anche sostanziali. Non può esservi alcuna garanzia che le tariffe di noleggio e i valori delle navi rimarranno ai loro livelli attuali per un dato periodo di tempo o che miglioreranno o peggioreranno in misura significativa.

A ogni data di bilancio, la dirigenza valuta se vi siano indicazioni che una svalutazione rilevata in un periodo precedente non esista più o si sia ridotta. In presenza di indicazioni in tal senso, il gruppo stima il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari e, nel caso di una differenza positiva rispetto al valore contabile, la svalutazione viene stornata. Lo storno si limita al valore che sarebbe stato iscritto se non si fosse verificata la svalutazione originaria. Un possibile evento che dà adito allo storno di una svalutazione rilevata negli esercizi precedenti è la plusvalenza realizzata dalla vendita di navi alle quali era stata attribuita la perdita di valore.

Attività disponibili per la vendita

In conformità all'IFRS 5, le attività non correnti (navi) sono classificate come disponibili per la vendita se il loro valore contabile sarà recuperato tramite un'operazione di vendita invece che attraverso l'uso continuativo. Si ritiene che questa condizione sia soddisfatta solamente quando la vendita è altamente probabile, l'attività è disponibile per la vendita immediata nel suo stato attuale ed è commercializzata attivamente ai fini della vendita ad un prezzo ragionevole rispetto al suo *fair value* attuale. La dirigenza deve essere impegnata alla vendita, che deve essere prevista entro un anno dalla data di classificazione del cespite come disponibile per la vendita.

Immediatamente prima di tale classificazione, le attività vengono rivalutate conformemente ai principi contabili del Gruppo; successivamente vengono iscritte al più basso tra il loro valore contabile e il *fair value* al netto del costo della vendita. Le attività classificate come disponibili per la vendita non sono soggette ad ammortamento. Le svalutazioni rispetto alla classificazione iniziale come disponibili per la vendita e i successivi utili o perdite derivanti dalla rivalutazione sono esposti a conto economico. Non sono rilevati utili superiori alla svalutazione complessiva.

Qualora non siano più soddisfatte le condizioni per la classificazione delle attività non correnti e dei gruppi in dismissione come disponibili per la vendita, tale classificazione cessa. Le attività non correnti che cessano di essere classificate come disponibili per la vendita vengono rivalutate al più basso tra il valore contabile precedente alla classificazione come disponibili per la vendita, rettificato per eventuali ammortamenti o rivalutazioni che sarebbero stati rilevati se l'attività o il gruppo in dismissione non fossero stati classificati come disponibili per la vendita, e il loro valore recuperabile alla data della successiva decisione di non vendere.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, alla costruzione o alla produzione di immobilizzazioni materiali sono ritenuti "beni che giustificano la capitalizzazione" secondo la definizione dello IAS 23 – *Oneri finanziari*, e vengono pertanto capitalizzati.

Leasing

Dal 1° gennaio 2019 tutti i *leasing* seguono i principi contabili previsti dall'IFRS 16; si veda la seguente sezione "Azione di International Financial Reporting Standard nuovi e rivisti".

Rimanenze

Si tratta delle rimanenze di Intermediate Fuel Oil (IFO), Marine Diesel Oil (MDO) e lubrificanti a bordo delle navi. Le rimanenze di carburanti IFO e MDO e lubrificanti a bordo delle navi sono esposte al costo calcolato utilizzando il metodo FIFO (*first in, first out*). Tale costo comprende le spese sostenute per portare le rimanenze a bordo delle navi.

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. La valutazione al costo ammortizzato può avvenire qualora il Gruppo abbia un modello di business volto a detenere l'attività finanziaria al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa siano realizzati in date specifiche e costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi. Quando i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di business comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. Tutte le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico.

Diversamente dal modello delle perdite sostenute previste dallo IAS 39, nell'IFRS 9 l'esposizione delle svalutazioni (*impairment*) si basa sulle perdite attese su crediti. I requisiti di svalutazione si applicano alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato e al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo, registrando inizialmente le perdite in base alle perdite attese su crediti nei 12 mesi successivi, oppure, qualora sia constatato un significativo incremento del rischio di credito dell'attività finanziaria, la svalutazione si basa sulle perdite previste lungo l'intera durata della stessa. Per le svalutazioni (*impairment*) viene applicato un approccio in tre fasi: nella prima (svalutazione dei crediti previste nei 12 mesi) non vi è un incremento significativo del rischio di credito, pertanto le svalutazioni dei crediti attese sono rilevate e aggiornate a ogni data di bilancio e l'attività continua a essere esposta al lordo; nella seconda fase, a causa del significativo incremento del rischio di credito, si prevede e si rileva una svalutazione del credito lungo la sua durata, continuando a esporre l'attività al lordo; nell'ultima fase viene rilevata una perdita attesa sul credito lungo la sua durata e successivamente la perdita durevole di valore (*impairment*) dell'attività è presentata al netto.

Di seguito sono illustrati i principi contabili adottati per specifiche attività e passività.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti derivanti dai noli in corso vengono inizialmente valutati al loro valore normale (che rappresenta il *fair value* dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La svalutazione è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive della svalutazione del credito. Tali svalutazioni vengono calcolate come differenza tra il valore contabile e il valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati, attualizzati al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. In particolare, per quanto concerne i crediti commerciali a breve - alla luce del breve periodo di tempo - la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto di svalutazioni per perdita durevole di valore. I crediti insoluti derivanti da noli in corso risultano in attività contrattuali come indicato nell'IFRS 15; le attività contrattuali rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto di Gruppo di ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto ma non fatturato alla data di rendicontazione su contratti *spot* (diritto condizionato al corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale onorata). Il servizio viene fatturato al momento della consegna.

Le svalutazioni dei crediti attese sono calcolate sui crediti per controstallie e si basano sulla valutazione delle svalutazioni del credito previste lungo la sua durata, adottando l'approccio semplificato, e determinate alla rilevazione iniziale e successivamente rettificata per eventuali variazioni delle aspettative.

Ai sensi dell'IFRS 9 la perdita durevole di valore (*impairment*) è valutata in riferimento alle perdite attese su crediti associate ai crediti commerciali (controstallie), rilevando la variazione del fondo a conto economico. Per le controstallie, il Gruppo applica l'approccio semplificato consentito dall'IFRS 9, che richiede la rilevazione delle svalutazioni dei crediti previste lungo la sua durata a partire dalla rilevazione iniziale dei crediti, tuttavia la metodologia di svalutazione applicata dipende dal fatto che si sia verificato o meno un significativo incremento del rischio di credito.

Nella valutazione del rischio di credito e delle perdite attese, la dirigenza considera in modo continuativo un rischio di *default* e la sua probabilità per ogni finestra di pagamento fissata. La dirigenza ritiene che un aumento del numero di giorni di ritardo dei pagamenti costituisca un indicatore dell'incremento del rischio di *default*, pertanto ha stabilito *cluster* per tali ritardi nei pagamenti ai quali ha assegnato una maggiore probabilità di *default* maggiore è il ritardo nei pagamenti, e per cui di conseguenza rileva accantonamenti che rappresentano una percentuale crescente degli importi residui. La politica prevede di stornare eventuali controstallie non dovute al perfezionamento delle trattative commerciali, seguendo le condizioni concordate.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" comprende la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista nonché altri investimenti altamente liquidi a breve termine che sono facilmente convertibili in importi liquidi entro tre

mesi e sono soggetti ad un rischio irrilevante di cambiamento di valore. Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono valutati al *fair value*, che coincide al loro valore nominale o al costo storico più eventuali interessi passivi.

Banche e altri finanziatori

I finanziamenti bancari gravati da interessi relativi al finanziamento delle navi e agli scoperti di conto sono rilevati in base agli importi ricevuti al netto dei costi di transazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo; la differenza tra le entrate relative ai finanziamenti e il valore nominale viene iscritta a conto economico lungo la durata del finanziamento.

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e altri debiti vengono valutati al costo ammortizzato che, tenuto conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, coincide generalmente con il loro valore nominale. Le somme ricevute in anticipo nell'ambito di accordi contrattuali di *time charter* comportano la rilevazione di risconti passivi.

Strumenti derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono utilizzati principalmente a copertura dell'esposizione al rischio di tasso di interesse (*swap* su tassi di interesse) e delle fluttuazioni valutarie. In conformità all'IFRS 9, una relazione di copertura è idonea per la contabilità di copertura solo se:

- la relazione di copertura consiste solo in strumenti di copertura idonei e operazioni oggetto di copertura idonee,
- all'avvio dell'operazione di copertura esiste una formale designazione e documentazione della relazione di copertura,
- esiste un rapporto economico tra l'operazione oggetto di copertura e lo strumento di copertura;
- l'effetto del rischio di credito non domina le variazioni di valore risultanti da tale rapporto economico, e
- il delta della relazione di copertura equivale a quello risultante dalla quantità dell'operazione oggetto di copertura che l'entità copre effettivamente e dalla quantità dello strumento di copertura utilizzato dall'entità per tale specifica operazione oggetto di copertura, pertanto senza rispecchiare uno squilibrio tra l'operazione oggetto di copertura e lo strumento di copertura tale da essere incoerente con la finalità della contabilità di copertura.

Se l'efficacia non viene successivamente soddisfatta in relazione al delta ma l'obiettivo della gestione del rischio rimane lo stesso, il delta è rettificato per tenere conto solo dell'importo coperto.

La valutazione del *fair value* degli strumenti derivati avviene a ciascuna data di chiusura; i derivati sono classificati come attività o passività. Il *fair value* della classificazione di un derivato è ripartita tra attività e passività non correnti e correnti. L'attività o la passività non corrente è la scadenza rimanente dell'operazione oggetto di copertura superiore a dodici mesi dalla data di rendicontazione e l'attività o passività corrente è la scadenza dell'operazione oggetto di copertura che si prevede sia regolata entro dodici mesi dalla data di rendicontazione.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono rilevati quando il Gruppo ha un obbligo attuale derivante da un evento passato che probabilmente sarà tenuto a onorare. I fondi sono valutati secondo la migliore stima, da parte degli Amministratori, dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio e sono attualizzati.

Azioni proprie

In seguito a un programma di riacquisto sono rilevate al costo storico e sono evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e i proventi della loro eventuale vendita successiva sono esposti come variazioni del patrimonio netto.

Piani di incentivazione azionaria (pagamenti basati su azioni)

La Società fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza attraverso un piano di incentivazione azionaria. In conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni, tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

Il piano di *stock option* esistente è scaduto a maggio 2019 (ulteriori informazioni sono riportate alla nota 8). Il *fair value* delle opzioni è stato valutato applicando il modello di determinazione del prezzo Black Scholes, conformemente alle linee guida dell'IFRS e alla prassi di mercato. I valori utilizzati nel modello si fondavano sulle migliori stime della dirigenza, che comprendono le condizioni di *performance* di mercato e non. L'onere retributivo, corrispondente al *fair value* delle opzioni alla data di conferimento, è stato rilevato a conto economico a quote costanti durante il periodo

che intercorre tra la data di conferimento e la data di maturazione, iscrivendo il credito a contropartita direttamente nel patrimonio netto. Al termine di ogni periodo l'entità ha rivisto le stime riguardanti il numero di opzioni delle quali si prevede la maturazione in base alle condizioni effettive di servizio.

In seguito alla scadenza del precedente piano di *stock option* è stato approvato un nuovo piano retributivo per la dirigenza che prevede pagamenti basati su azioni; per conoscere tutte le informazioni sul piano, si vedano le informazioni riportate negli Eventi significativi verificatisi nell'esercizio, all'interno delle informazioni di natura non finanziaria della presente relazione annuale. Secondo questo nuovo piano per la dirigenza, al termine del periodo di maturazione di ogni ciclo, 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.

Dividendi

I dividendi da distribuire sono rilevati come variazioni del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvati dall'assemblea degli azionisti.

Informazioni di settore

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

Stagionalità

Nel *business* delle navi cisterna, in termini generali, e per d'Amico International Shipping in quanto attore a livello globale, esistono elementi di stagionalità sui mercati dei noleggi, ma sussistono altri fattori che hanno un'influenza più rilevante sia a livello della domanda delle nostre navi che a livello del potenziale dei ricavi delle stesse.

Filiali, R&S, azioni proprie

La Società non ha filiali; non vi sono costi di ricerca e sviluppo; le azioni proprie sono descritti nella nota 22.

Azione di International Financial Reporting Standard nuovi e rivisti

L'*IFRS 16 – Leasing* è in vigore per gli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato attuato dal Gruppo.

Visto il modello di *business* di DIS (proprietà e noleggio di navi), l'*IFRS 16* modifica sostanzialmente i parametri del suo bilancio consolidato, con effetti significativi sulla contabilizzazione dei contratti che in periodi precedenti erano trattati come *leasing* operativi.

A decorrere dal 1° gennaio 2019, le attività e le passività sorte da un *leasing* vengono valutate inizialmente al valore attuale, rilevando un'attività consistente nel diritto di utilizzo (RoU) ed una passività del *leasing*, laddove le attività consistenti nel diritto di utilizzo dovrebbero essere stimate come valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, più eventuali costi diretti iniziali, costi di smantellamento o rimozione, al netto di eventuali incentivi o anticipi ricevuti, mentre le passività del *leasing* sono misurate come la somma dei pagamenti fissi, eventuali garanzie di valore residuo, il valore di un'opzione di acquisto, al netto di eventuali incentivi esigibili. Il calcolo del valore attuale dovrebbe utilizzare il tasso di interesse implicito nella locazione, o il tasso di finanziamento marginale qualora il primo non possa essere determinato con facilità.

Nel conto economico, i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti, e pertanto, parametri chiave come TCE, EBITDA, EBIT ed il risultato netto sono stati colpiti (si veda la sezione Indicatori alternativi di *performance* a pagina 29). La quota di interessi dei *leasing* finanziari viene dedotta dai flussi di cassa operativi, che tuttavia vengono influenzati positivamente poiché i pagamenti per la passività del *leasing* residua sono adesso classificati tra le attività finanziarie.

DIS ha adottato l'approccio "*modified retrospective*" per la transizione all'*IFRS 16*, applicando il principio dall'inizio del 2019, senza riesporre le informazioni finanziarie dell'esercizio precedente, ma rilevando una rettifica del patrimonio netto all'inizio del periodo corrente. Il Gruppo ha inoltre deciso di avvalersi dell'esenzione dalla definizione di *leasing*

in fase di transizione: come espediente pratico i contratti identificati come *leasing* in conformità allo IAS 17 continuano a essere considerati tali, mentre l'IFRS 16 è applicato a tutti gli altri contratti stipulati prima e dopo la data di prima applicazione del nuovo principio, per stabilire se costituiscono *leasing*.

I nuovi *leasing* (successivi all'applicazione dell'IFRS 16 e a esclusione di quelli precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17) sono attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS, per gruppi di contratti aventi la medesima scadenza, ottenuto aggiungendo allo *swap* su tassi di interesse il margine applicato ai finanziamenti di terzi più recenti; per i *leasing* precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i pagamenti di *leasing* sono attualizzati usando il tasso intrinseco del *leasing* di DIS (il locatario). Tutti i tassi di attualizzazione di DIS per tali contratti variano tra il 5,3% e il 9,8%, pari a una media ponderata del 6,0%.

Quando i contratti prevedono periodi opzionali per il noleggiatore, DIS ha stimato la durata residua, ipotizzando che tali opzioni saranno esercitate solo se alla data di prima applicazione è ragionevolmente certo l'esercizio dell'opzione di rinnovo, ed includendo una penale di recesso nella passività per *leasing* solo se alla data di prima applicazione si presume di esercitare l'opzione di recesso.

Il Gruppo ha anche optato di avvalersi dei seguenti espedienti pratici:

- non rilevare come *leasing* contratti di durata inferiore a 12 mesi (*leasing* a breve termine) e quelli di valore inferiore a US\$ 5.000 (elementi di modesto valore). Per tali contratti, il costo del *leasing* è registrato come spesa senza alcuna rettifica dovuta alla transizione;
- includere i costi diretti iniziale nella valutazione dell'attività consistente nel diritto di utilizzo alla data di prima applicazione.

Una componente non di *leasing* (elemento di servizio) è esclusa dal calcolo iniziale della passività per *leasing*, in riferimento alla tariffa *time charter*; il suo importo è stimato a US\$ 6.926 forfettari al giorno per tali contratti, in linea con gli importi preventivati dei costi operativi, per le navi di proprietà della flotta.

Le attività consistenti nel diritto di utilizzo, per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli, equivalgono sostanzialmente alle navi di proprietà e sono incluse nella voce Immobilizzazioni materiali. Le attività consistenti nel diritto di utilizzo sono ammortizzate a quote costanti durante il più breve tra la durata rimanente del *leasing* o la vita utile residua della nave.

L'impatto netto sugli utili portati a nuovo all'inizio del periodo di applicazione (1° gennaio 2019) è stato una riduzione di US\$ 2,0 milioni.

DIS, in qualità di locatario, applica lo IAS 36 *Perdite di valore e svalutazioni ("impairment")* per determinare se le attività in locazione vengono svalutate e per contabilizzare eventuali svalutazioni identificate.

Le disposizioni transitorie descritte in precedenza non si ripercuoteranno su periodi futuri.

Nell'applicazione dell'IFRS 16, il Gruppo ha applicato le seguenti modifiche nell'esposizione:

- Nel Conto economico consolidato, una riga aggiuntiva legata all'ammortamento del diritto di utilizzo di attività in *leasing*;
- Nella Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata, una riga aggiuntiva riflette le attività consistenti nel diritto di utilizzo;
- Nel Rendiconto finanziario consolidato sono presenti righe aggiuntive riguardanti l'ammortamento delle attività corrispondenti al diritto di utilizzo, agli interessi passivi del *leasing*, al rimborso di passività per *leasing* e agli interessi versati sul *leasing*. La parte dei pagamenti del *leasing* per la quota capitale della passività per *leasing* è esposta come flussi di cassa da attività finanziarie, mentre la parte dei pagamenti del *leasing* per la quota di interessi della passività del *leasing* è esposta come flussi di cassa da attività operative come previsto dai principi contabili di Gruppo in materia di esposizione degli interessi passivi.

Al 1° gennaio 2019 il Gruppo ha rilevato US\$ 326,6 milioni di attività consistenti nel diritto di utilizzo (di cui US\$ 152,9 milioni relativi all'applicazione dell'IFRS 16 e US\$ 173,7 milioni per contratti precedentemente classificati come *leasing* ai sensi dello IAS 17, ed inclusi in Immobilizzazioni materiali) e US\$ 328,3 milioni di passività del *leasing*, queste ultime determinate come segue:

	US\$ milioni
Impegni per <i>leasing</i> operativi esposti al 31 dicembre 2018	339,7
Deduzione forfettaria della spesa operativa sul calcolo della passività del <i>leasing</i>	(143,8)
Ammortizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale del locatario alla data di prima applicazione	(24,0)
Meno: <i>leasing</i> a breve termine rilevati a quote costanti come <i>leasing</i> operativo	(19,0)
Passività del <i>leasing</i> aggiuntiva derivante dall'applicazione dell'IFRS 16	<u>152,9</u>
Passività del <i>leasing</i> aggiuntiva ex IAS 17	<u>173,7</u>
= Passività del <i>leasing</i> al 1° gennaio 2019	<u>326,6</u>

Nel 2019 il conto economico del Gruppo ha subito gli effetti di una riduzione di US\$ 64,2 milioni dei costi per noleggi passivi, compensata da US\$ 30,0 milioni di incremento degli altri costi operativi diretti, US\$ 30,6 milioni di ammortamento delle attività consistenti nel diritto di utilizzo derivanti da *leasing* e US\$ 7,2 milioni di interessi passivi. A causa di tali variazioni, nel 2019 l'EBITDA e l'EBIT sono stati superiori rispettivamente di US\$ 35,1 milioni e di US\$ 4,5 milioni, e l'Utile / (perdita) ante imposte e il Risultato netto sono stati entrambi inferiori di US\$ 2,7 milioni che in precedenza. Nel complesso, l'IFRS 16 non ha avuto effetti sui flussi di cassa del Gruppo.

Di seguito sono presentate le principali voci di conto economico per il 2019, a confronto con i dati pro-forma per le stesse voci e per lo stesso periodo se l'IFRS 16 non fosse stato applicato a decorrere dal 1° gennaio 2019.

Voci di conto economico consolidato:

US\$ migliaia	2019	2019 senza applicare l'IFRS 16	2018
....
Costi per noleggi passivi	(31.750)	(95.984)	(129.750)
Altri costi operativi diretti	(108.325)	(78.397)	(81.572)
Costi generali e amministrativi	(11.989)	(12.768)	(16.196)
Utile dalla vendita di navi	(2.042)	(2.042)	168
Risultato operativo lordo / EBITDA*	104.226	69.140	17.520
Ammortamenti e svalutazioni	(58.597)	(58.597)	(34.844)
Svalutazione del diritto di utilizzo	(30.604)	-	-
Risultato operativo lordo / EBIT*	15.025	10.543	(34.844)
Oneri finanziari netti	(44.968)	(37.753)	(34.296)
....
Utile / (perdita) netto	(27.527)	(24.795)	(55.100)

* Si veda la sezione "Indicatori alternativi di *performance*" a pagina 29

Di seguito sono presentate le principali voci della Situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2019, a confronto con i dati pro-forma per le stesse voci e alla stessa data se l'IFRS 16 non fosse stato applicato a decorrere dal 1° gennaio 2019.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

	AI 31 dicembre 2019	AI 31 dicembre 2019 senza applicare l'IFRS 16	AI 31 dicembre 2018
<i>(US\$ migliaia)</i>			
Diritto di utilizzo, comprese quelle riclassificate come di proprietà	348.801	229.320	-
.....
Totale attività non correnti	1.038.435	918.954	924.164
.....
Totale attività	1.165.287	1.045.806	1.039.737
Utili portati a nuovo	(57.143)	(52.408)	(30.270)
.....
Patrimonio netto	354.327	359.062	337.343
Passività non correnti da <i>leasing</i> finanziari	332.276	234.221	165.298
.....
Passività non correnti	644.370	546.315	539.518
Passività correnti da <i>leasing</i> finanziari	39.567	13.406	8.369
.....
Passività correnti	166.591	140.430	162.876
Totale passività e patrimonio netto	1.165.287	1.045.806	1.039.737

Non ci sono altri principi in vigore a decorrere dal 1° gennaio 2019 che abbiano un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso o futuri e sulle operazioni future prevedibili.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

Non ci sono altri principi non ancora in vigore che avrebbero prevedibilmente un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso o futuri e sulle operazioni future prevedibili.

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

Gli obiettivi perseguiti dal Gruppo d'Amico International Shipping nella gestione del capitale sono:

- Salvaguardare la continuità aziendale del Gruppo, in modo da continuare a remunerare gli azionisti e a beneficiare gli altri *stakeholder*, e
- Fornire agli azionisti una remunerazione adeguata, gestendo il rischio di mercato con la copertura di parte dei giorni di impiego delle sue navi con contratti a tariffa fissa.

Il capitale del Gruppo è stato costituito a inizio 2007 nell'ambito del processo di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping e il settore in cui il Gruppo opera. Successivamente, nel 2012, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019, il capitale della Società è stato aumentato allo scopo di sostenere la crescita della flotta di DIS e di rafforzare il proprio bilancio.

Il Gruppo gode anche di vari finanziamenti, linee di credito e *leasing* finanziari (si vedano le note 23 e 24).

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione del Gruppo, ai cambiamenti delle condizioni economiche generali e del rischio che caratterizza il settore. Il Gruppo effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base di un indice di copertura patrimoniale (*asset cover ratio*) corrispondente al rapporto tra l'importo residuo delle linee di credito e il *fair value* delle navi di proprietà (per ulteriori dettagli si vedano le note 14 e 23).

3. RICAVI

US\$ migliaia	2019	2018
Ricavi – trasporti e controstallie (noleggi a viaggio, contrattuali)	163.599	260.611
Ricavi – <i>leasing</i> operativi (<i>time charter</i>)	58.670	138.435
Ricavi – <i>sub-leasing</i> di diritti di utilizzo (<i>time charter</i>)	126.705	-
Altri ricavi	4.560	-
Ricavi totali	353.534	399.046

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività delle navi per noleggi passivi, trasporti e controstallie e sono rilevati nel corso del tempo. DIS ha un solo flusso di ricavi, che deriva dall'impiego delle navi per il trasporto di raffinati. Nel 2019 un cliente ha generato ricavi per US\$ 57,8 milioni, pari a circa il 16% del totale del Gruppo. Nel 2018 un cliente ha generato ricavi per US\$ 44,9 milioni, pari a circa il 11% del totale del Gruppo (si veda la nota sul rischio di credito a pagina 89).

Tutti i ricavi provenienti da contratti, come definiti dall'IFRS 15, derivano da trasporti (contratti per cui il pagamento viene ricevuto al completamento del viaggio) e controstallie: per questi ricavi il pagamento è liquidato al completamento del viaggio e pertanto non ci sono obbligazioni di fare rilevate come esistenti.

I costi di adempimento di un contratto (giorni di zavorra fino al primo porto di carico) sono rilevati nel corso del tempo e capitalizzati alla data di rendicontazione; ammontano a US\$ 0,8 milioni nel 2019 (US\$ 0,6 milioni nel 2018) e saranno ammortizzati durante l'intera durata dei relativi contratti.

I ricavi da *leasing* operativi rappresentano ricavi da navi di proprietà impiegate in *time charter*.

I ricavi da *sub-leasing* rappresentano proventi su navi controllate tramite contratti *time charter* a loro volta impiegate in *time charter*.

Altri ricavi comprendono i ricavi da deviazioni, compresi i costi di bunkeraggio in porto.

4. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US\$ migliaia	2019	2018
Carburanti (<i>Bunker</i>)	(56.085)	(91.528)
Commissioni	(7.422)	(9.487)
Oneri portuali	(30.216)	(50.495)
Altro	(1.479)	(2.666)
Totale	(95.202)	(154.176)

I costi diretti di viaggio derivano dall'impiego, diretto o mediante *partnership*, delle navi di DIS, attraverso noleggi a viaggio o contratti di noleggio (*contract of affreightment*). Quando le navi sono impiegate in noleggi *time charter* non sostengono costi diretti di viaggio. Il bunker è fornito attraverso la parte correlata Rudder S.A.M., che addebita una commissione di US\$3 a tonnellata; i calcoli si basano sulle cifre riguardanti le quantità di combustibile residuo a bordo fornite dalle navi.

5. RICAVI BASE *TIME CHARTER*

US\$ migliaia	2019	2018
Ricavi base <i>time charter</i>	258.332	244.870

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel 2019 i giorni-nave a contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 51,6% dei giorni-nave disponibili totali (40,8% nel 2018).

6. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US\$ migliaia	2019	2018
Costi per noleggi passivi	(31.750)	(129.750)

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo del noleggio di navi da terzi.

Dal 1° gennaio 2019, in seguito all'applicazione del nuovo principio IFRS 16, l'importo riguarda essenzialmente il costo per prendere a noleggio le navi per un periodo di tempo inferiore all'anno (*leasing a breve termine*). I costi del 2019 non sono comparabili agli importi per gli esercizi precedenti poiché tali cifre includono anche i costi dei contratti *time charter* superiori a un anno, che in seguito all'applicazione dell'IFRS 16 sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti (si veda anche la nota 1).

7. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US\$ migliaia	2019	2018
Costi per equipaggi	(43.513)	(43.300)
Spese tecniche	(12.137)	(13.905)
Lubrificanti	(2.947)	(2.852)
Gestione tecnica e controllo qualità	(12.325)	(8.333)
Assicurazione	(5.194)	(5.937)
Costi di servizio legati alle navi in <i>leasing</i>	(29.927)	-
Altri costi	(2.282)	(7.245)
Totale	(108.325)	(81.572)

Fra gli altri costi operativi diretti sono compresi i costi per gli equipaggi, le spese tecniche, i lubrificanti, i costi per la gestione tecnica e controllo qualità e gli altri costi di gestione delle navi, compresi i costi assicurativi. I costi di servizio legati alle navi in *leasing* rappresentano una delle componenti non di *leasing* di un contratto *time charter*, che vengono imputati a conto economico.

Personale

Al 31 dicembre 2019, d'Amico International Shipping SA e le sue controllate impiegavano l'equivalente di 706,5 dipendenti come personale marittimo e 29 dipendenti come personale di terra (al 31 dicembre 2018: 715 come personale marittimo e 34 come personale di terra); nel 2019 il personale marittimo ammontava in media a 714 unità (2018: 732), mentre quello di terra 32 unità (2018: 35). I costi del personale di terra sono compresi tra i costi generali e amministrativi. Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza e altri benefici *post-pensionamento*.

8. COSTI GENERALI E AMMINISTRATIVI

US\$ migliaia	2019	2018
Personale	(4.894)	(7.035)
Altri costi generali e amministrativi	(7.095)	(9.161)
Totale	(11.989)	(16.196)

Nella voce "costo del personale" sono compresi i costi del personale di terra, nonché nel 2019 US\$ 1,1 milioni relativi agli emolumenti degli amministratori e US\$ 0,8 milioni versati agli alti dirigenti tra cui l'amministratore delegato, il direttore operativo, il direttore finanziario e altri dirigenti con responsabilità strategiche (2018: US\$ 1,7 milioni di emolumenti degli amministratori e US\$ 1,8 milioni agli alti dirigenti). Non vi sono altri benefici riguardanti trattamenti di quiescenza e altri benefici *post-pensionamento*.

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" o 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.

Il piano si basa sui risultati finanziari medi raggiunti da DIS nel corso di tre periodi biennali continuativi, nell'intento di 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, prevedendo una soglia minima. Il *bonus* finale verrà 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). Si rimanda agli Eventi significativi verificatisi nel periodo, all'interno delle informazioni di natura non finanziaria della presente relazione annuale, per un'informativa completa sui calcoli per il Piano. Ad oggi non è stato registrato alcun onere per pagamenti ai sensi di tale piano.

Fino al 31 maggio 2019 (poi scaduto) esisteva un diverso piano retributivo basato su azioni; il 3 marzo 2016 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, previo parere favorevole del Comitato Nomine e Remunerazione, la proposta di sottoporre all'assemblea annuale degli azionisti l'adozione, ai sensi dell'art. 114-bis del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e successive modifiche e integrazioni ("TUF"), del piano di incentivazione chiamato "Piano di *stock option* DIS 2016/2019" o "il Piano". L'assemblea annuale degli azionisti, tenutasi il 20 aprile 2016, ha approvato l'adozione del Piano e delegato al Consiglio di Amministrazione la definizione dei termini, delle condizioni e delle procedure per la sua attuazione. I termini, le condizioni e le procedure per l'attuazione del Piano sono stati definiti in un Regolamento approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 4 maggio 2016.

Il Piano prevedeva che ai partecipanti fossero conferite opzioni che maturavano solo in caso di raggiungimento di specifici standard di prestazione. La partecipazione al Piano era a discrezione del consiglio e nessuno aveva il diritto contrattuale di parteciparvi o di ricevere alcun beneficio garantito. L'ammontare delle opzioni maturate dipendeva dalle condizioni di servizio e di *performance* previste nel Piano nel corso di un periodo di tre anni, poiché i partecipanti dovevano essere ancora impiegati presso la Società alla scadenza del Piano. Le opzioni erano conferite a titolo gratuito e non erano dotate di diritto al dividendo o diritti di voto. Nel momento in cui era esercitabile, ogni opzione era convertibile in un'azione ordinaria al prezzo di esercizio precedentemente concordato. Il Consiglio aveva facoltà, a propria discrezione, di regolare in contanti le richieste di conversione.

Di seguito è riportato un riepilogo delle opzioni conferite nell'ambito del Piano:

	Prezzo medio per opzione su azioni	Numero di opzioni
Al 1° gennaio 2019	€ 0,0852	5.730.000
Conferite durante il periodo	-	-
Esercitate durante il periodo	-	-
Decadute durante il periodo	-	-
Scadute a fine periodo	€ 0,0852	5.730.000
Al 31 dicembre 2019	-	-

Il *fair value* delle opzioni alla data di conferimento era determinato utilizzando il modello Black Scholes tenendo conto delle seguenti ipotesi:

Corso azionario al 1° giugno 2016	€ 0,4479	
Volatilità prevista	34,5%	Media degli ultimi tre anni delle azioni DIS
Rendimento in termini di dividendi previsto	3,12%	Rendimento in termini di dividendi medio dal 2007 utilizzando la capitalizzazione di mercato al termine di ogni anno
Tasso di interesse esente da rischio	(0,396)%	Rendimento dei titoli di Stato lussemburghesi a 4 anni in euro

Le condizioni di maturazione del piano di incentivazione approvato nel 2016 non sono state soddisfatte, pertanto le precedenti riserve maturate per il piano sono state liberate, portando ad un ricavo nel 2019 pari a US\$ 0,6 milioni. Il costo relativo al Piano nel 2018 è stato pari a US\$ 183 migliaia.

La voce “altri costi generali e amministrativi” comprende gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici nonché altre spese varie derivanti dalla gestione delle società del Gruppo d’Amico International Shipping. Questi includono anche le commissioni di gestione infragruppo riguardanti i marchi, i servizi informatici, i servizi legali e di controllo interno per US\$ 3,9 milioni (si veda la nota 30). Includono inoltre spese trascurabili relative a *leasing* a breve termine, riguardanti principalmente attrezzatura da ufficio.

9. UTILE DALLA VENDITA DI NAVI

<i>US\$ migliaia</i>	2019	2018
Utile (perdita) netto dalla vendita di navi	(2.042)	167

La perdita netta di US\$ 2,0 milioni nel 2019 si riferisce all’ammortamento (lungo la durata del *leasing*) del risultato differito sulla vendita di tutte le navi vendute e riprese in *leasing*, due delle quali – la M/T Cielo di Houston e la M/T High Voyager – rispettivamente nei mesi di gennaio e aprile 2019; la M/T Glenda Megan era stata precedentemente riclassificata come attività disponibile per la vendita e successivamente venduta a un prezzo equivalente al valore contabile, che corrispondeva al suo *fair value* (si veda anche la nota 14).

Gli importi del 2018 fanno riferimento alla vendita della M/T High Presence e della M/T Cielo di Milano e all’ammortamento del risultato differito sulla vendita di tutte le navi vendute e riprese in *leasing*.

10. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

<i>US\$ migliaia</i>	2019	2018
Proventi finanziari		
<i>Da debiti e crediti al costo ammortizzato</i>		
Interessi attivi	382	309
Utili realizzati su strumenti derivati	35	2.242
Differenze di cambio realizzate	406	29
<i>Al fair value a conto economico</i>		
Utili non realizzati su strumenti derivati	-	1.930
Differenze di cambio non realizzate	-	525
Totale proventi finanziari	823	5.035
Oneri finanziari		
<i>Altri oneri finanziari correnti al costo ammortizzato</i>		
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(22.173)	(26.806)
Costo dei <i>leasing</i> finanziari	(21.413)	(7.227)
Realizzati su strumenti derivati	-	(264)
<i>Al fair value a conto economico</i>		
Perdite non realizzate su strumenti derivati	(1.382)	-
Totale oneri finanziari	(44.968)	(34.296)
Oneri finanziari netti	(44.145)	(29.261)

I proventi finanziari del 2019 includono interessi attivi realizzati per US\$ 0,4 milioni derivanti da fondi depositi e conti correnti presso istituti finanziari, dal finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping, nonché dai proventi da *leasing* finanziari. I proventi finanziari per il 2019 includono anche i proventi realizzati sugli *swap* su tassi di interesse, pari a US\$ 35 migliaia e differenze di cambio realizzate pari a US\$ 0,4 milioni. Non sono stati registrati utili non realizzati nel 2019.

Gli oneri finanziari del 2019 includono interessi passivi realizzati pari a US\$22,2 milioni, composti da US\$19,1 milioni di interessi su finanziamenti bancari legati alle navi di proprietà di DIS e su scoperti di conto, il risultato realizzato su *swap* su tassi di interesse, e US\$ 0,3 milioni dovuti all'azionista di DIS, d'Amico International SA, su un finanziamento a lungo termine e uno a breve termine (si veda anche la nota 24). Gli interessi passivi nel 2019 includono anche US\$ 3,1 milioni di commissioni finanziarie o ammortamento delle stesse. Gli oneri finanziari nel 2019 includono anche US\$ 21,4 milioni di interessi impliciti nei *leasing* (nel 2018 gli interessi passivi impliciti nei *leasing* finanziari erano esposti tra gli interessi passivi). Le perdite non realizzate su strumenti derivati nello stesso periodo ammontano a US\$ 1,4 milioni e rappresentano variazioni del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 0,3 milioni e variazioni del *fair value* di *swap* su tassi di interesse non di copertura pari a US\$ 1,1 milioni.

I proventi finanziari del 2018 includono interessi attivi per US\$ 0,3 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari, nonché dal finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping. I proventi finanziari includono altresì i risultati realizzati dalla riclassificazione degli *swap* su tassi di interesse (riclassificazione della riserva *fair value* a conto economico) di quattro navi vendute (M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty e M/T High Trader) per un importo di US\$ 2,2 milioni e US\$ 30.000 realizzati su differenze di cambio.

Nel 2018, i proventi finanziari includono anche gli utili non realizzati su *swap* su tassi di interesse valutati al *fair value* e differenze di cambio non realizzate. In particolare, include la parte inefficace degli strumenti di copertura di flussi finanziari ("*cash flow hedge*") degli *swap* su tassi di interesse e il risultato delle pre-coperture, per un totale di US\$ 1,9 milioni, nonché una differenza di cambio di US\$ 0,5 milioni derivante dal finanziamento in yen giapponesi concesso alla *joint venture* DM Shipping.

Nel 2018 gli oneri finanziari includono interessi passivi pari a US\$29,4 milioni, composti da US\$21,3 milioni di interessi su scoperti di conto, finanziamenti bancari legati alle navi di proprietà di DIS e oneri realizzati su *swap* su tassi di interesse, e US\$ 0,6 milioni dovuti all'azionista di DIS, d'Amico International SA, su un finanziamento a lungo termine e uno a breve termine (si veda anche la nota 24) nonché interessi su un debito infragruppo verso S.A.M. e interessi impliciti nei *leasing* finanziari di sette navi, pari a US\$ 7,2 milioni. Nel 2018 gli interessi passivi includono inoltre commissioni finanziarie o l'ammortamento delle stesse pari a US\$ 4,7 milioni. Non sono state registrate perdite non realizzate nel 2018.

Le informazioni riguardanti il tipo e la natura delle coperture sono riportate alla nota 29.

11. QUOTA DI UTILE DELLE PARTECIPATE CONSOLIDATE SECONDO IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Il risultato dell'investimento consiste prevalentemente nella quota di competenza di DIS degli utili e perdite di Eco Tankers Limited (ETL), una partecipata contabilizzata secondo il metodo del patrimonio netto, che per il 2019 ammontava a un utile di US\$ 1,2 milioni e nel 2018 a una perdita di US\$ 8 migliaia. L'ETL è attualmente in liquidazione.

Eco Tankers Limited è un accordo a controllo congiunto tra d'Amico International Shipping S.A. e Venice Shipping and Logistics S.p.A.; è una *joint venture* per gli stessi motivi esposti per DM Shipping d.a.c. Per ulteriori dettagli sui principali dati finanziari delle società partecipate, si vedano le note 16 e 32.

DM Shipping d.a.c. è un'entità a controllo congiunto tra d'Amico Tankers d.a.c. e Mitsubishi Corporation. L'accordo tra i due *partner* prevedeva che gli attivi conferiti a DM Shipping d.a.c. fossero acquisiti dalla società stessa, la quale è anche responsabile di tutti i debiti e le obbligazioni dell'accordo. Le parti non hanno alcun diritto, titolo o proprietà in relazione a tali attivi o obbligazioni in relazione alle passività dell'accordo. Pertanto, DM Shipping d.a.c. si qualifica come *joint venture* ai sensi dell'IFRS 11 ed è stata contabilizzata usando il metodo del patrimonio netto. Nel 2019 DM Shipping d.a.c. ha venduto le sue uniche due navi, rimborsando gran parte dei proventi netti risultanti ai propri azionisti attraverso un rimborso di prestiti dell'azionista. A marzo 2020 il suo Consiglio di Amministrazione ha approvato la liquidazione della società.

12. (SVALUTAZIONE) STORNO DELLA SVALUTAZIONE DEL PRESTITO AD UNA PARTECIPATA CONSOLIDATA SECONDO IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

US\$ migliaia	2019	2018
Perdite di valore e svalutazioni ("impairment") di attività	934	(7.526)

L'importo di US\$ 0,9 milioni nel 2019 si riferisce al parziale storno della svalutazione del prestito degli azionisti concesso da d'Amico Tankers d.a.c. a DM Shipping d.a.c., in seguito alla vendita delle sue navi di proprietà. Nel 2018 le navi di DM Shipping d.a.c. sono state classificate come disponibili per la vendita e valutate al fair value, in seguito alla decisione della dirigenza di venderle. La riclassificazione di queste navi come disponibili per la vendita ha portato d'Amico Tankers d.a.c. a riclassificare i prestiti concessi a DM Shipping d.a.c. da prestiti a lungo termine a prestiti a breve termine, dando luogo a una svalutazione significativa di questo finanziamento pari a US\$ 7,5 milioni.

13. IMPOSTE E TASSE

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL), DM Shipping d.a.c. (DMS) e Glenda International Shipping d.a.c. (GIS) sono state nuovamente autorizzate ad applicare il regime di *tonnage tax* vigente in Irlanda per un periodo di 10 anni, che termina il 31 dicembre 2024 per DTL e DMS e il 31 dicembre 2028 per GIS.

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale si basa sul reddito figurativo conseguito dalla flotta controllata, definito a sua volta in base al tonnellaggio totale netto. L'accantonamento per la *tonnage tax* effettuato da d'Amico Tankers d.a.c. e Glenda International Shipping d.a.c. nel 2019 è stato di US\$ 0,3 milioni (2018: US\$ 0,3 milioni). Alcune attività secondarie non possono rientrare nel regime di *tonnage tax* e sono soggette alle aliquote fiscali ordinarie dell'imposta societaria locale (attualmente pari al 12,5% sul reddito d'impresa, al 25% sul reddito da capitale e al 22% sulle plusvalenze che non rientrano nel regime di *tonnage tax*). Tali attività potrebbero dare origine ad attività e passività fiscali differite. Le voci delle altre componenti dell'utile complessivo sono tassate in base al regime fiscale in cui rientrano.

A fine 2019 la *holding* d'Amico International Shipping SA aveva perdite fiscali accumulate da portare a nuovo pari a circa €57,0 milioni (pari a US\$ 64,0 milioni). Non sono state contabilizzate attività fiscali differite perché la dirigenza non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate. La società *holding* è assoggettata al regime fiscale lussemburghese dell'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) che si basa sulle attività nette della Società e che per il 2019 ha dato luogo a un onere fiscale pari a US\$ 0,2 milioni (2018: US\$ 0,6 milioni).

US\$ migliaia	2019	2018
Imposte correnti:		
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(113)	(112)
<i>Tonnage tax</i>	(275)	(264)
Imposta patrimoniale (<i>Net Wealth Tax</i>)/altre imposte	(196)	(604)
Totale imposte correnti	(584)	(980)
Risultato ante-imposte	(26.943)	(54.120)
Imposte sul reddito teoriche (aliquota del 29,22%)	7.873	15.814
- non soggette a imposte sul reddito (per via del regime di <i>tonnage tax</i>)	(8.419)	(18.330)
- impatto di aliquote fiscali estere	58	159
- effetto di differenze temporanee	375	2.245
Tassazione alle aliquote d'imposta sui redditi delle società	(113)	(112)

14. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

<i>US\$ migliaia</i>	Navi Di proprietà	Navi in costruzione	Leasing finanziari	Bacino	Altre attività	Totale
Al 1° gennaio 2019						
Costo o valutazione	845.190	94.481	181.000	14.801	3.461	1.138.933
Accantonamenti per ammortamenti	(210.260)	-	(5.628)	(9.398)	(2.366)	(227.652)
Valore contabile netto	634.930	94.481	175.372	5.403	1.095	911.281
Periodo chiuso al 31 dicembre 2019						
Valore contabile netto a inizio periodo	634.930	94.481	175.372	5.403	1.095	911.281
Riclassificazioni	56.568	(56.568)	-	-	-	-
Valore contabile netto a inizio periodo	691.498	37.913	175.372	5.403	1.095	911.281
Incrementi	-	60.012	-	5.193	26	65.231
Dismissioni al costo storico – per vendita e <i>lease-back</i>	(80.560)	-	-	-	-	(80.560)
Dismissione del fondo di ammortamento	6.035	-	-	-	176	6.211
Incrementi vendita e <i>lease-back</i>	-	-	63.080	-	-	63.080
Navi consegnate	97.925	(97.925)	-	-	-	-
Dismissione al costo storico – altro	-	-	-	-	(318)	(318)
Quota di ammortamento del periodo	(30.569)	-	(9.101)	(2.931)	(461)	(43.062)
Svalutazione prima della riclassificazione	(15.535)	-	-	-	-	(15.535)
Riclassificazione ad Attività disponibili per	(147.014)	-	-	(1.299)	-	(148.313)
Riclassificazione ad Attività disponibili per	80.847	-	-	-	-	80.847
Riclassificazione del costo	(654)	-	-	-	(243)	(897)
Riclassificazioni di accantonamenti per	654	-	-	-	243	897
Differenze di cambio	-	-	-	-	1	1
Valore contabile netto a fine periodo	602.627	-	229.351	6.366	519	838.863
Al 31 dicembre 2019						
Costo o valutazione	771.455	-	244.080	18.695	2.927	1.037.157
Accantonamenti per ammortamenti	(168.828)	-	(14.729)	(12.329)	(2.408)	(198.294)

La seguente tabella mostra, a fini comparativi, le variazioni intervenute nel 2018 per le immobilizzazioni.

<i>US\$ migliaia</i>	Navi Di proprietà	Navi in costruzione	Vincoli Leasing	Bacino	Altre attività	Totale
Al 1° gennaio 2018						
Costo o valutazione	840.135	79.128	69.000	19.211	3.202	1.009.676
Accantonamenti per ammortamenti	(201.605)	-	(1.087)	(12.333)	(1.800)	(216.825)
Valore contabile netto	638.530	79.128	66.913	6.878	1.402	792.851
Periodo chiuso al 31 dicembre 2018						
Valore contabile netto a inizio periodo	638.530	79.128	66.913	6.878	1.402	792.851
Incrementi	-	100.222	113.000	1.004	243	214.469
Navi consegnate	84.869	(84.869)	-	-	-	-
Navi vendute	(135.814)	-	-	-	-	(135.814)
Quota di ammortamento del periodo	(32.203)	-	(4.541)	(2.479)	(566)	(39.789)
Storno di svalutazioni	4.945	-	-	-	-	4.945
Storno di fondo ammortamento	18.603	-	-	-	-	18.603
Riclassificazione da Attività disponibili per	56.000	-	-	-	-	56.000
Riclassificazione al fondo ammortamento	-	-	-	5.414	-	5.414
Riclassificazione a costo	-	-	-	(5.414)	-	(5.414)
Differenze di cambio	-	-	-	-	16	16
Valore contabile netto a fine periodo	634.930	94.481	175.372	5.403	1.095	911.281
Al 31 dicembre 2018						
Costo o valutazione	845.190	94.481	181.000	14.801	3.461	1.138.933
Accantonamenti per ammortamenti	(210.260)	-	(5.628)	(9.398)	(2.366)	(227.652)

FLOTTA DI PROPRIETÀ

Il valore contabile netto della flotta di proprietà di DIS al 31 dicembre 2019 ammonta a US\$ 838,6 milioni e comprende il valore contabile netto della Flotta navigante, il valore contabile netto degli interventi di bacino (*drydock*), nonché il valore capitalizzato e ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* di DIS sulle navi per le quali DIS ha un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli; si veda la nota 1, "Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2019" per informazioni dettagliate sui *leasing*.

Gli incrementi per navi in costruzione per il periodo chiuso al 31 dicembre 2019 includono le rate versate al cantiere, gli interessi capitalizzati su finanziamenti bancari precedenti alla consegna pari a US\$ 0,6 milioni, nonché i costi di supervisione delle navi di nuova costruzione (US\$ 0,6 milioni versati alla parte correlata Ishima Pte. Ltd.) ed i costi per la prima consegna e per l'attrezzatura aggiuntiva acquistata per le navi, sulla M/T Cielo di Houston che è stata consegnata e successivamente ripresa in *leasing* nel mese di gennaio e sulla M/T Cielo di Londra consegnata a ottobre 2019. Nel mese di aprile la M/T High Voyager è stata venduta e ripresa in *leasing*. A novembre la M/T Glenda Megan, già classificata come Attività disponibile per la vendita, è stata venduta. Tutti i finanziamenti sulle navi di proprietà del Gruppo sono garantiti tramite ipoteche.

Le navi in *leasing* (attività consistenti nel diritto di utilizzo) per le quali DIS ha un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli, equivalgono sostanzialmente alle navi di proprietà, e sono pertanto iscritte in tale categoria; al 31 dicembre 2019 sono pari a US\$ 232,3 milioni.

La seguente tabella indica gli obblighi di acquisto e le opzioni su tutte le navi vendute e riprese in *leasing* tramite contratti a scafo nudo:

Nome della nave, M/T	Anno di inizio del <i>leasing</i>	Obbligo di acquisto	Opzione di riacquisto della nave
High Voyager	2019	10° anno dalla vendita	dal 3° anno
Cielo di Houston	2019	n.a.	dal 5° anno
High Freedom, High Trust, High Loyalty, High Trader	2018	10° anno dalla vendita	dal 2° anno
High Fidelity, High Discovery	2017	10° anno dalla vendita	dal 3° anno
High Priority	2017	5° anno dalla vendita	dal 2° anno

Il *fair value* totale della flotta del Gruppo al 31 dicembre 2019, sulla base delle valutazioni dei broker ricevute per il valore di mercato delle navi di proprietà, ammonta a US\$ 812,8 milioni e include le navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., le attività in locazione di d'Amico Tankers d.a.c. e la quota di DIS del valore della flotta di Glenda International Shipping Ltd (un'entità a controllo congiunto consolidata con il metodo proporzionale).

Valore recuperabile della Flotta (valore d'uso, *fair value* e *impairment test*)

Il valore recuperabile della flotta è definito come il maggiore tra il suo *fair value* al netto dei costi di vendita e il suo valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa per la sua vita utile residua. Le perdite durevoli di valore (*impairment*) e il loro storno hanno natura **non ricorrente** e si baseranno sul valore recuperabile della Flotta nonché su una valutazione condotta dalla dirigenza sulla sostenibilità di diversi fattori di mercato. La flotta è costituita sia dalle navi di proprietà del Gruppo, che includono le navi in locazione per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a un prezzo favorevole, che da quelle in *time charter* con contratti aventi durata iniziale superiore a un anno, che dal 1° gennaio 2019, come previsto dall'IFRS 16, sono classificate come attività consistenti nel diritto di utilizzo (si veda la nota 14).

Ai fini dell'esecuzione dell'*impairment test*, le stime della dirigenza aziendale tengono conto delle informazioni di mercato disponibili, comprese le vendite riportate per navi simili, nonché dell'esperienza passata e delle previsioni future. I calcoli del valore d'uso si fondano sulle seguenti ipotesi fondamentali: (i) ricavi sulla base dei contratti conclusi e delle stime sulle tariffe base *time charter* future; (ii) vita utile residua di 25 anni; (iii) valore economico stimato alla fine della vita utile della nave in base alla media dei prezzi di demolizione degli ultimi 10 anni; (iv) costi generali e amministrativi che riflettono l'attuale struttura societaria di DIS; (v) un'attualizzazione nominale al tasso nominale del 6,78%, che rappresenta la media ponderata del costo del capitale del Gruppo sulla base del costo stimato di finanziamento del debito e della stima espressa da DIS della propria esigenza di redditività del capitale proprio. Poiché per i flussi di cassa previsti – compresi i ricavi, i costi, le spese in conto capitale e i valori residui – è utilizzato un tasso di attualizzazione nominale, per coerenza tali flussi di cassa sono rettificati per rispecchiare un'inflazione prevista

dell'1,8%, pari alla media degli ultimi dieci anni dell'indice dei prezzi al consumo primario negli Stati Uniti. La dirigenza tiene conto del fatto che questi calcoli sono particolarmente sensibili alle variazioni delle ipotesi fondamentali riguardanti i valori futuri delle tariffe di noleggio e dei tassi di attualizzazione. Il margine dell'unità generatrice di flussi finanziari della Flotta (CGU) rispetto al suo valore contabile netto al 31 dicembre 2019 è stato stimato in US\$ 227,0 milioni, di cui US\$ 176,0 milioni relativi alle navi classificate come Immobilizzazioni materiali e US\$ 51,0 milioni relativi alle attività consistenti nel diritto di utilizzo in seguito all'applicazione dell'IFRS 16 (si veda anche la nota 15).

Considerando la specificità del mercato e i fattori che influiscono sui flussi di cassa, tutte le ipotesi fondamentali sono altamente suscettibili di variazioni. A parità di condizioni, le sensibilità sono state valutate come segue: una variazione di US\$ +/-500 al giorno delle tariffe base *time charter* delle navi cisterna nella previsione a lungo termine (oltre l'orizzonte previsionale di tre anni) porterebbe rispettivamente ad una variazione del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 70,5 milioni / US\$ (70,5) milioni (2018: rispettivamente US\$ 69,7 milioni / US\$ (69,7) milioni); un aumento dell'1% del fattore di attualizzazione comporterebbe un decremento del calcolo del valore d'uso della flotta di US\$ 86,5 milioni (2018: decremento di US\$ 87,7 milioni).

Alla data del presente bilancio i valori d'uso calcolati sono superiori al valore contabile netto delle navi. La dirigenza del Gruppo non ritiene pertanto necessario rilevare una svalutazione del valore della Flotta, ma porterà avanti lo stretto monitoraggio dei valori del mercato delle navi di DIS e dei calcoli del valore d'uso.

Svalutazione e riclassificazione come Attività disponibili per la vendita

All'insegna della politica di rinnovo della flotta, alla fine del 2019 la dirigenza ha iniziato a commercializzare alcune navi e di conseguenza cinque navi sono state trasferite nelle "Attività disponibili per la vendita" in conformità all'IFRS 5. Prima della riclassificazione, la dirigenza ha svolto una revisione che prevedeva un confronto tra il valore contabile delle navi e il loro *fair value* al netto dei costi di vendita. Il risultato della revisione è stata la rilevazione di una svalutazione netta consolidata totale di US\$ 15,3 milioni sulle cinque navi – M/T Glenda Meredith, M/T High Progress, M/T High Performance, M/T High Venture e M/T Cielo di Guangzhou. In seguito all'allocatione della svalutazione, il valore contabile netto consolidato di US\$ 59,6 milioni è stato riclassificato come "Attività disponibili per la vendita" al termine del periodo.

BACINO

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta e la successiva dismissione di bacini ammortizzati; nel 2019 sono stati effettuati interventi in bacino su due navi di proprietà e tre noleggiate a scafo nudo di d'Amico Tankers d.a.c., nonché due navi di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c., la *joint venture* detenuta al 50% con il Gruppo Glencore.

ALTRE ATTIVITÀ

Comprendono arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

15. ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

La seguente tabella illustra la ripartizione delle attività consistenti nel diritto di utilizzo sulla flotta navigante e su altre attività, come gli uffici, come previsto dall'applicazione dal 1° gennaio 2019 del nuovo principio contabile IFRS 16. Le navi in locazione per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli corrispondono sostanzialmente alle navi di proprietà e non sono incluse nella presente tabella. Si rimanda alla nota 1 per quanto concerne il valore recuperabile delle attività consistenti nel diritto di utilizzo (valore d'uso, *fair value* e *impairment test*).

L'ufficio di Lussemburgo, così come quelli di Dublino e Monte Carlo, sono presi in locazione da parti correlate, rilevando una corrispondente passività da locazione verso tali parti (si veda anche la nota 30).

<i>US\$ migliaia</i>	Diritto di utilizzo – Navi	Diritto di utilizzo – Altro	Totale
Al 1° gennaio 2019	-	-	-
Modifica del principio contabile	147.340	3.767	151.107
Valore contabile netto a inizio periodo riesposto	147.340	3.767	151.107
Modifica delle condizioni contrattuali	(1.048)	-	(1.048)
Quota di ammortamento del periodo	(29.915)	(688)	(30.603)
Differenze di cambio	-	(7)	(7)
Valore contabile netto a fine periodo	116.377	3.072	119.449
Al 31 dicembre 2019			
Costo o valutazione	146.292	3.760	150.052
Accantonamenti per ammortamenti	(29.915)	(688)	(30.603)

16. PARTECIPAZIONI IN SOCIETÀ A CONTROLLO CONGIUNTO

<i>US\$ migliaia</i>	Al 31 dicembre 2019	Al 31 dicembre 2018
Eco Tankers Limited - 33%	4.382	3.228
DM Shipping d.a.c. -51%	-	-
Quota di investimenti netti (metodo del patrimonio netto)	4.382	3.228

Al 31 dicembre 2019 le partecipazioni contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto ammontano a US\$ 4,4 milioni (31 dicembre 2018: US\$ 3,2 milioni). La seguente tabella riconcilia il valore dell'investimento all'inizio dell'esercizio con quello a fine esercizio (si veda anche la nota 32). La variazione durante l'esercizio riflette la quota di DIS del risultato netto di Eco Tankers Limited e la variazione della sua riserva di copertura di flussi finanziari ("cash flow hedge"), nonché per il 2018 la sua quota dei dividendi dichiarati e pagati dalla società controllata. Eco Tankers è attualmente in liquidazione, la dirigenza ritiene che non sia necessaria alcuna svalutazione per questa partecipazione e un anticipo sui proventi di liquidazione è già stato ricevuto da DIS (si veda la nota 17).

<i>US\$ migliaia</i>	2019	2018
Al 1° gennaio	3.228	3.269
Quota di utile/(perdita)	1.243	(8)
Distribuzione di utili portati a nuovo	-	(83)
Altri movimenti	(89)	50
Al 31 dicembre	4.382	3.228

17. ALTRE ATTIVITÀ (PASSIVITÀ) FINANZIARIE

<i>US\$ migliaia</i>	Al 31 dicembre 2019			Al 31 dicembre 2018		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	-	-	-	264	456	720
Finanziamento a DM Shipping ("DMS")	-	510	510	-	14.684	14.684
Crediti finanziari	3.263	4.421	7.684	3.200	2.405	5.605
Perdita differita su attività in <i>leasing</i>	14.085	2.334	16.419	6.191	660	6.851
Totale altre attività finanziarie	17.348	7.265	24.613	9.655	18.205	27.860
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	(6.162)	(2.958)	(9.120)	(3.772)	(1.097)	(4.868)
Altre passività finanziarie	(81)	(9.192)	(9.273)	(45)	(6.637)	(6.682)
Utile differito su attività in <i>leasing</i>	(1.039)	(323)	(1.362)	(1.181)	(142)	(1.323)
Totale altre passività finanziarie	(7.282)	(12.473)	(19.755)	(4.998)	(7.876)	(12.873)

Al 31 dicembre 2019 le altre attività finanziarie non correnti pari a US\$ 17,3 milioni includono US\$ 3,2 milioni di crediti finanziari dalla vendita delle navi M/T High Endurance e M/T High Endeavour nel 2017 (31 dicembre 2018: US\$ 3,2 milioni), le perdite differite cumulative sulla vendita e rilocalizzazione di navi, che saranno ammortizzate a lungo termine, pari a US\$ 14,1 milioni (31 dicembre 2018: US\$ 6,2 milioni) e un credito per *leasing* finanziario (sublocazione di un ufficio dalla controllata d'Amico Tankers UK Ltd) di US\$ 0,07 milioni come definito dopo l'entrata in vigore dell'IFRS 16 il 1° gennaio 2019 (31 dicembre 2018: non applicabile). Non sono state registrate attività finanziarie dalla valutazione degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) a fine 2019 (31 dicembre 2018 US\$ 0,5 milioni correnti e US\$ 0,3 milioni non correnti). L'esposizione del Gruppo a vari rischi associati alle tecniche di calcolo del *fair value* degli strumenti finanziari e degli strumenti derivati è illustrata alla nota 29.

Al 31 dicembre 2019, la quota corrente delle attività finanziarie include US\$ 0,5 milioni di finanziamento alla società a controllo congiunto DMS (di un finanziamento iniziale da JP¥ 2,4 miliardi, fornito come capitale proprio per finanziare l'acquisizione delle navi di DMS vendute nel corso dell'esercizio; 31 dicembre 2018: US\$ 14,7 milioni). Include inoltre US\$ 4,4 milioni di fondi depositati presso la parte correlata d'Amico Finance d.a.c. a titolo di garanzia per le operazioni finanziarie condotte per conto di d'Amico Tankers d.a.c. (2018: US\$ 2,4 milioni), crediti per *leasing* finanziari per US\$ 0,02 milioni (31 dicembre 2018: non applicabile) e US\$ 2,3 milioni di perdite differite sulla vendita e rilocalizzazione di navi (31 dicembre 2018: US\$ 0,7 milioni).

Al 31 dicembre 2019 le altre passività finanziarie non correnti pari a US\$ 7,3 milioni includono principalmente il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 6,2 milioni (31 dicembre 2018: US\$ 3,8 milioni) e US\$ 1,0 milioni di utile differito dalla vendita di navi vendute e rilocate (31 dicembre 2018: US\$ 1,2 milioni).

Al 31 dicembre 2019 le altre passività finanziarie correnti pari a US\$ 12,4 milioni includono principalmente il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 3,0 milioni (31 dicembre 2018: US\$ 1,1 milioni), US\$ 1,0 milioni di passività finanziaria nei confronti di Solar Shipping per l'acquisto della nave M/T Cielo di Guangzhou (31 dicembre 2018: US\$ 2,0 milioni), US\$ 2,1 milioni di interessi finanziari maturati su finanziamenti bancari (31 dicembre 2018: US\$ 4,5 milioni), un anticipo su distribuzioni future di capitale alla liquidazione di US\$ 4,3 milioni ricevuto da Eco Tankers Limited in seguito alla vendita della sua unica nave MT High Sun (si veda la nota 16) e un anticipo di US\$ 1,8 milioni dalla *joint venture* Glenda International Shipping.

18. RIMANENZE

US\$ migliaia	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Rimanenze	10.080	13.492

Le rimanenze si riferiscono alle scorte di Intermediate Fuel Oil (IFO), Marine Diesel Oil (MDO) – denominati collettivamente carburanti *bunker* – e lubrificanti a bordo delle navi. Gli importi esposti nel corso del periodo sono illustrati dettagliatamente nelle note 4 e 7.

19. CREDITI A BREVE E ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti contrattuali ex IFRS 15	25.282	21.956
Attività derivante da contratto (ratei anticipi) ex IFRS 15	8.687	13.035
Anticipi <i>time charter</i> , altri crediti e ratei	6.760	4.062
Altri crediti esigibili	704	13.110
Totale	41.433	52.163

Al 31 dicembre 2019, i crediti a breve e altre attività correnti includono i crediti contrattuali ex IFRS 15 pari a US\$ 25,3 milioni (31 dicembre 2018: US\$ 22,0 milioni) al netto del fondo svalutazione crediti di US\$ 1,0 milioni (31 dicembre

2018: US\$ 1,2 milioni). I crediti derivanti da contratti sono rilevati quando il diritto al corrispettivo diventa incondizionato ossia, nel caso dei noleggi a viaggio, quando il viaggio viene completato e viene fatturato al cliente. Il Gruppo detiene crediti commerciali allo scopo di riscuotere i flussi di cassa derivanti da contratti e pertanto li valuta successivamente al costo ammortizzato applicando il metodo del tasso di interesse effettivo. Ulteriori dettagli riguardanti le politiche di svalutazione del Gruppo e il calcolo del fondo svalutazione crediti sono riportati nella nota 29.

Le attività contrattuali legate ai ricavi rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto del Gruppo di ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto ma non fatturato alla data di rendicontazione sui suddetti noleggi a viaggio (diritto condizionato al corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale svolta) pari a US\$ 8,7 milioni al 31 dicembre 2019 (US\$ 13,0 milioni al 31 dicembre 2018). Le variazioni delle attività derivanti da contratti dipendono, *tra le altre cose*, dalla durata dei viaggi, dai livelli delle tariffe di nolo e dal numero di navi impiegate tramite tali contratti.

Gli anticipi, ratei e risconti attivi rappresentano tutti gli anticipi per contratti *time charter*, altri anticipi, crediti da contratti *time charter* e spese rifatturabili pari a US\$ 6,8 milioni (US\$ 4,0 milioni al 31 dicembre 2018).

Gli altri crediti ammontano a US\$ 1,0 milioni e includono un credito fiscale di US\$ 0,1 milioni (31 dicembre 2018: gli altri crediti esigibili ammontavano a US\$ 13,1 milioni, compreso un credito fiscale di US\$ 0,1 milioni).

Di seguito sono riportate le scadenze dei crediti commerciali.

<i>US\$ migliaia</i>	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
0-60 giorni	17.856	11.773
61-90 giorni	2.331	2.235
91-120 giorni	1.931	1.920
>120 giorni	3.164	6.028
Totale	25.282	21.956

Gli importi in scadenza tra 90 e 120 giorni rappresentano principalmente crediti per controspallie. La dirigenza ritiene che gli importi non svalutati scaduti da più di 30 giorni siano ancora interamente recuperabili, sulla base dei pagamenti passati e di un'approfondita analisi del rischio di credito cliente, poiché sono dovuti principalmente da controparti di primo livello (grandi compagnie petrolifere e importanti agenzie commerciali di intermediazione).

Le informazioni riguardanti l'esposizione del Gruppo al rischio di credito e le svalutazioni dei crediti commerciali e altri crediti sono riportate alla nota 29.

20. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	33.598	31.713

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentate dalla liquidità a bordo, dai saldi bancari e dai depositi a breve termine con una scadenza inferiore a 3 mesi.

21. ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA – PASSIVITÀ ASSOCIATE ALLE ATTIVITÀ DISPONIBILI PER LA VENDITA

US\$ migliaia	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Attività disponibili per la vendita	59.631	-
Passività relative alle attività disponibili per la vendita	22.250	-

All'insegna della politica di rinnovo della flotta di DIS, la dirigenza ha iniziato a commercializzare alcune navi e di conseguenza cinque navi sono state trasferite nelle "Attività disponibili per la vendita" in conformità all'IFRS 5. Prima della riclassificazione, la dirigenza ha svolto una revisione che prevedeva un confronto tra il valore contabile delle navi e il loro *fair value* al netto dei costi di vendita. Il risultato della revisione è stata la rilevazione di una svalutazione netta consolidata totale di US\$ 15,3 milioni sulle cinque navi – M/T Glenda Meredith, M/T High Progress, M/T High Performance, M/T High Venture e M/T Cielo di Guangzhou. In seguito all'allocatione della svalutazione, il valore contabile netto consolidato di US\$ 59,6 milioni è stato riclassificato come "Attività disponibili per la vendita" al termine del periodo. Non erano presenti attività disponibili per la vendita al 31 dicembre 2018.

L'importo residuo del finanziamento tramite prestito bancario delle navi disponibili per la vendita, pari a US\$ 22,3 milioni, è stato riclassificato da "Passività non correnti – Banche e altri finanziatori" a "Passività correnti – Banche associate alle attività disponibili per la vendita", come previsto dal principio IFRS 5.

22. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni delle voci del patrimonio netto registrate nei 2019 sono riportate in dettaglio nel relativo prospetto.

Capitale sociale

L'11 marzo 2019, l'Assemblea straordinaria di DIS – sulla base di una relazione speciale del Consiglio di Amministrazione – ha deliberato 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 a US\$ 0,05 per azione senza l'annullamento di, né il rimborso su, qualsiasi azione in circolazione né compensazione di eventuali perdite, riducendo di conseguenza l'importo del capitale sociale emesso dal 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; si è deciso di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso, a un totale di US\$ 87.500.000 ripartito in 1.750.000.000 azioni senza valore nominale, autorizzando il Consiglio di Amministrazione ad aumentare il capitale della Società in una o più *tranche*.

Il 22 marzo 2019 il Consiglio di Amministrazione della Società ha inoltre deliberato di predisporre il lancio di un'offerta di diritti di sottoscrizione privilegiata ("Diritti di sottoscrizione privilegiata") rivolta ai propri azionisti, disciplinata secondo le informazioni incluse nel Prospetto; tutti i Diritti di sottoscrizione privilegiata sono stati esercitati, causando un incremento del capitale sociale pari a US\$ 29.363.545, tramite l'emissione di 587.270.900 nuove azioni ordinarie.

Il 2 luglio 2019 il capitale sociale della Società è aumentato di 3.199 azioni (US\$ 159,95) per via dell'esercizio di un numero equivalente di *warrant* al prezzo di € 0,327; il 30 dicembre 2019 è aumentato di 350 azioni (US\$ 17,50) per via dell'esercizio di un numero equivalente di *warrant* al prezzo di € 0,341 (si veda il Regolamento per l'esercizio dei *Warrant*). L'importo totale dei suddetti aumenti di capitale, compreso il sovrapprezzo azioni, è stato di US\$ 1.320,30.

Al 31 dicembre 2019 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$ 62.051.623,70, corrispondente a 1.241.032.474 azioni ordinarie senza valore nominale (al 31 dicembre 2018: US\$ 65.375.802,50 corrispondente a 653.758.025 azioni ordinarie senza valore nominale).

Risultati a nuovo

Al 31 dicembre 2019 questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi distribuiti.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2018	Variazione nel 2019	AI 31 dicembre 2019
Riserva sovrapprezzo azioni	316.697	52.149	368.846
Riserva <i>fair value</i> /in altre componenti dell'utile complessivo	331	(3.583)	(3.252)
Altre riserve	(14.791)	(589)	(15.380)
<i>di cui</i>			
<i>Azioni proprie</i>	(18.122)	-	(18.122)
<i>Riserva opzioni su azioni</i>	606	(606)	-
<i>Riserva di conversione/in altre componenti dell'utile complessivo</i>	(383)	17	(366)
<i>Riserva legale</i>	3.108	-	3.108

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita inizialmente a causa dell'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale (maggio 2007) e successivamente per via degli ulteriori aumenti di capitale, di cui l'ultimo è stato effettuato nel mese di dicembre 2019. Come previsto per legge, è distribuibile. Alcuni costi e oneri legati ai processi di quotazione e gli ulteriori aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati compensati a fronte di tali riserve.

Azioni proprie

Le azioni proprie al 31 dicembre 2019 consistono in 7.760.027 azioni ordinarie (al 31 dicembre 2018: 7.760.027) ammontando a US\$ 18,1 milioni (31 dicembre 2018: US\$ 18,1 milioni), equivalenti all'0,6% delle azioni in circolazione alla data di bilancio (31 dicembre 2018: 1,2%). Tali azioni sono state acquistate in seguito al programma di riacquisto azioni proprie autorizzato e la relativa riserva è costituita all'interno della riserva sovrapprezzo azioni distribuibile.

Riserva opzioni su azioni

Questa riserva è stata creata in relazione al Piano di *stock option* ed è stata stornata alla scadenza (si veda la nota 8).

Riserva fair value

La riserva *fair value* non è distribuibile ed è sorta per effetto delle variazioni del *fair value* dei contratti di *swap* su tassi di interesse collegati ad alcune delle linee di credito bancarie. I dettagli sul *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella nota 29.

Riserva di conversione

Questa riserva non è distribuibile ed è il risultato della conversione in US\$ del patrimonio netto delle società del Gruppo aventi valute funzionali diverse dal dollaro statunitense.

Riserva legale

La riserva legale è prevista dalla Legge lussemburghese e il suo saldo non è distribuibile.

23. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2019	AI 31 dicembre 2018
Banche e altri finanziatori - <i>Passività non correnti</i>	270.169	338.622
Banche e altri finanziatori - <i>Passività correnti</i>	72.692	91.238
Totale	342.861	429.860

I finanziamenti bancari in essere al 31 dicembre 2019 includevano:

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2019
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche/ marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	High Courage High Valor High Wind Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Londra	19/20 rate trimestrali consecutive + maxirata alla scadenza (maxirata totale = US\$ 120,7 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	12.636	134.113	146.749
DNB Bank ASA/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 16,25 mln	High Seas	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,87 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,80%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.476	13.298	14.774
ING Bank N.V., filiale di Londra/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 15,6 mln	High Tide	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,70%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.418	12.764	14.182
MPS Capital Services Banca per le imprese SpA/luglio 2015 finanziamento da US\$ 58 mln	Cielo Bianco	10 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 17,9 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,25%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Patrimonio netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.764	20.555	22.319
Banca IMI SpA/ ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Ulsan Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	3.011	30.776	33.787
ABN Amro N.V./ dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,5 mln	Cielo di Gaeta	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 9,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% all'anno durante il periodo di noleggio del nolo principale, dopodiché 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.279	12.226	13.505
Tokyo Century Corporation dicembre 2014 finanziamento da US\$ 41,6 mln	Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,3%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	2.776	30.149	32.925
Tokyo Century Corporation novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,175%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.452	16.335	17.787
Tokyo Century Corporation agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,472 mln	High Challenge Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.904	2.870	4.774
Intesa Sanpaolo SpA/ Hot money	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	5.000	-	5.000
Intesa Sanpaolo SpA/ scoperto di conto	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	5.007	-	5.007
Bank of Ireland/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.512	-	5.512

GIS

Crédit Suisse AG (originariamente con Commerzbank AG)/ giugno 2008 finanziamento da US\$ 195 mln	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Meryl	40 rate trimestrali consecutive + maxirata totale da US\$ 62,8 mln alla scadenza(2)	US\$ LIBOR + spread dallo 0,90% e l'1,10%	< 76,9%	n.a.	25.383	-	25.383
DIS								
Cassa Lombarda SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1.074	-	1.074
UniCredit SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	4.488	-	4.488
<i>Commissioni finanziarie</i>						(1.488)	(2.917)	(4.405)
Totale al 31 dicembre 2019						72.692	270.169	342.861

(1) Come specificato nel contratto di finanziamento;

(2) Le cifre nella tabella corrispondono al 100% delle maxirate. GIS, tuttavia, è una controllata consolidata con metodo proporzionale. Nel bilancio consolidato di DIS includiamo pertanto solo il 50% di tali prestiti, una quota equivalente alla partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. nel capitale sociale di GIS.

I finanziamenti bancari in essere al 31 dicembre 2018 includevano:

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore (1)	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2018
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche/ marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	High Performance High Progress High Venture High Courage High Valor High Wind Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Houston(2) Cielo di Londra	19/20 rate trimestrali consecutive dall'utilizzo + maxirata alla scadenza (maxirata totale per le navi già naviganti = US\$ 97,57 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	24.676	142.999	167.675
DNB Bank ASA/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 16,25 mln	High Seas	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,87 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,80%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.476	14.774	16.250
ING Bank N.V., filiale di Londra/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 15,6 mln	High Tide	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,70%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.418	14.182	15.600
DNB Bank ASA/ dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,375 mln	High Voyager	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 11,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,55%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.482	14.694	16.175
MPS Capital Services SpA/luglio 2015 finanziamento da US\$ 58 mln	Cielo Bianco	10 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 17,9 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,25%	< 80,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Patrimonio netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 30%	1.764	22.320	24.084
Crédit Agricole CIB/ dicembre 2015 finanziamento da US\$ 9,5 mln	Cielo di Guangzhou	16 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 5,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,10%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.000	5.750	6.750

Banca IMI SpA/ ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Ulsan Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	3.011	33.787	36.799
ABN Amro N.V./ dicembre 2016 finanziamento da US\$ 19,5 mln	Cielo di Gaeta	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 9,7 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% all'anno durante il periodo di noleggio del nolo principale, dopodiché 2,30%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.439	13.504	14.943
Tokyo Century Corporation/ dicembre 2014 finanziamento da US\$ 41,6 mln	Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,3%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	2.776	32.925	35.701
Tokyo Century Corporation/ novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,175%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.452	17.787	19.239
Tokyo Century Corporation/ agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,472 mln	High Challenge Cielo di Hanoi Cielo di Salerno	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 35%	1.904	4.774	6.678
Intesa Sanpaolo Bank Ireland PLC / dicembre 2014 finanziamento da US\$ 75 mln	Corporate	10 rate semestrali consecutive	US\$ LIBOR + 2,25%	n.a.	Posizione finanziaria netta/valore di mercato della nave < 75% Rapporto patrimonio netto > 35% Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln	15.000	-	15.000
Intesa Sanpaolo SpA/ Hot money	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	4.991	-	4.991
Intesa Sanpaolo SpA/ scoperto di conto	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	4.940	-	4.940
Bank of Ireland/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.721	-	5.721
GIS								
Crédit Suisse AG (originariamente con Commerzbank AG)/ giugno 2008 finanziamento da US\$ 195 mln	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Megan Glenda Meryl Glenda Meredith	40 rate trimestrali consecutive + maxirata totale da US\$ 62,8 mln alla scadenza(3)	US\$ LIBOR + spread dallo 0,90% all'1,10%	< 76,9%	n.a.	14.685	25.383	40.068
DIS								
Cassa Lombarda SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1.076	-	1.076
UniCredit SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	4.805	-	4.805
Commissioni finanziarie						(2.378)	(4.257)	(6.635)
Totale al 31 dicembre 2018						91.238	338.622	429.860

(1) Come specificato nel contratto di finanziamento;

(2) Vendute e riprese in *leasing* nel primo trimestre 2019;

(3) Le cifre nella tabella corrispondono al 100% delle maxirate. GIS, tuttavia, è una controllata consolidata con metodo proporzionale. Nel bilancio consolidato di DIS includiamo pertanto solo il 50% di tali prestiti, una quota equivalente alla partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. nel capitale sociale di GIS.

Il Gruppo ha rispettato tutti i vincoli finanziari (*covenant*) previsti dai finanziamenti bancari nei periodi di riferimento 2019 e 2018.

DIS ha raggiunto un accordo con tutte le sue banche, per le quali tale coefficiente Patrimonio netto/Totale attività costituisce uno dei vincoli finanziari previsti dalle garanzie fornite da DIS per i prestiti alle sue controllate, per ridurre tale soglia al 25,0% a decorrere dal 1° gennaio 2019.

24. PASSIVITÀ PER LEASING FINANZIARI

Le passività per *leasing* finanziari vengono ripagate nel corso della durata contrattuale. Le durate contrattuali restanti alla data del bilancio sono le seguenti:

US\$ migliaia	AI	
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Totale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i> previsti (investimento lordo)	454.648	249.386
con scadenza entro un anno	57.605	19.386
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	198.522	82.310
con scadenza oltre cinque anni	198.521	147.690
Valore attuale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i>	351.154	173.667
con scadenza entro un anno	37.736	8.369
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	140.349	44.732
con scadenza oltre cinque anni	173.069	120.566
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di <i>leasing</i>	103.494	75.719
dei quali pertinenti al periodo	21.413	7.227

Il valore contabile delle attività possedute mediante contratti di *leasing*, così come i termini principali di *leasing*, sono descritti nelle note 13 e 14; il tasso di rendimento annuale su tali operazioni di *leasing* di DIS erano, al momento della loro conclusione, in linea con le tariffe di mercato.

25. FINANZIAMENTO A BREVE TERMINE DEGLI AZIONISTI

US\$ migliaia	AI			AI		
	31 dicembre 2019			31 dicembre 2018		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Totale	-	5.000	5.000	30.600	1.280	31.880

DIS ha ricevuto un prestito da US\$ 5,0 milioni da d'Amico International S.A. a fine dicembre 2019, che ha rimborsato integralmente a inizio gennaio 2020. Nel mese di aprile 2019 l'azionista di controllo di DIS, d'Amico International S.A., ha permutato il prestito concesso a DIS, pari a US\$ 31,3 milioni al 31 dicembre 2018, con nuove azioni emesse tramite l'offerta di diritti di sottoscrizione privilegiata della Società.

26. DEBITI A BREVE E ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	AI	
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Debiti commerciali	33.603	43.460
Altri debiti	2.230	3.476
Ratei e risonci passivi	2.389	7.077
Totale	38.222	54.013

I debiti a breve e altre passività correnti al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018 comprendono principalmente debiti commerciali. Il loro valore contabile è considerato equivalente al *fair value* per via della loro natura a breve termine.

Il Gruppo ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate; per ulteriori informazioni si rimanda alla nota 29.

27. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

US\$ migliaia	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Debiti per imposte correnti	342	100

Il saldo a fine 2019 e a fine 2018 riguarda le imposte sul reddito dovute dalle controllate di DIS e l'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) dovuta dalla controllante.

28. VARIAZIONI DELLE PASSIVITÀ ORIGINATE DA ATTIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	AI 31 dicembre 2018	NETTO FLUSSI DI CASSA	VARIAZIONI CHE NON INFLUENZANO LE DISPONIBILITÀ LIQUIDE								AI 31 dicembre 2019	
			Finanzia- mento dell'azion- ista	Modifica di capitale	Commissioni finanziarie ammortizzate	Costo dei leasing finanziari	Nuovo principio contabile IFRS 16	Attività disponibi- li per la vendita	Utili/perdite da Variazioni realizzate	derivat Variazioni non realizzate		Cash- flow hedge
Capitale sociale	65.376	29.364	-	(32.688)	-	-	-	-	-	-	-	62.052
Sovrapprezzo	316.697	19.461	-	32.688	-	-	-	-	-	-	-	368.846
Prestito degli azionisti	31.880	26.880	5.000	-	-	-	-	-	-	-	-	5.000
Passività da leasing finanziari	173.667	3.938	-	-	-	21.413	152.136	-	-	-	-	351.154
Banche e altri finanziatori	429.860	(67.187)	-	-	2.438	-	-	(22.250)	-	-	-	342.861
Passività da strumenti derivati	4.148	2.612	-	-	-	-	-	-	35	(1.382)	3.707	9.120

29. GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

Il Gruppo è esposto a diversi rischi connessi con le sue operazioni. DIS deve assumere nuovi rischi per condurre la propria attività e raggiungere i propri obiettivi, ma ambisce a farlo tramite la loro identificazione, misurazione, gestione e controllo in modo da garantire il successo a lungo termine del Gruppo. Il settore dei trasporti marittimi è altamente sensibile alle fluttuazioni del mercato, che possono causare significative variazioni delle tariffe dei noli e dei prezzi legati alle navi. Uno dei principali obiettivi di gestione del rischio di DIS è ridurre l'esposizione dei propri utili alle fluttuazioni cicliche.

Durante il processo di definizione del bilancio preventivo, il Gruppo individua i rischi principali e cerca di adottare sistematicamente le azioni necessarie per gestire tali esposizioni, anche tramite coperture. Sono state istituite specifiche politiche e linee guida per il controllo del rischio volte a misurare quotidianamente i limiti di negoziazione complessivi del Gruppo e le variazioni del delta. Le mansioni sono ripartite tra il *back office* e il *front office*, così da garantire un corretto monitoraggio della conformità alle procedure di controllo interno. Nella presente sezione è riportata l'informativa di natura qualitativa e quantitativa sul potenziale effetto che tali rischi potrebbero avere sul Gruppo.

Il comitato di Controllo Interno e Gestione del Rischio - costituito all'interno del Consiglio di Amministrazione - elabora e monitora le politiche di gestione del rischio del Gruppo, riferendo regolarmente al Consiglio di Amministrazione in merito alle proprie attività, come richiesto dalla struttura di *Corporate Governance* della Società.

DIS ha adottato un Sistema di Controllo Interno e Gestione del Rischio con l'intento di identificare, misurare, gestire e monitorare i rischi principali affrontati dalla Società. Questo sistema contribuisce alla salvaguardia degli attivi societari, all'efficienza e all'efficacia delle procedure gestionali, all'affidabilità delle informazioni finanziarie e alla conformità legale e normativa, comprese le norme statutarie e le procedure interne.

Gli strumenti finanziari del Gruppo sono costituiti principalmente da depositi presso banche, crediti e debiti, finanziamenti da e a imprese collegate, finanziamenti bancari, *leasing* finanziari e derivati.

RISCHIO DI MERCATO

DIS e le sue controllate sono esposte al rischio di mercato principalmente in relazione alle navi che operano sul mercato *spot*, poiché sono esposti a fluttuazioni delle tariffe di nolo di mercato. In particolare, quando le navi vengono date a noleggio, le tariffe potrebbero essere troppo basse per garantire un adeguato ritorno o coprire i costi. Le strategie di gestione del rischio applicate sono le seguenti: (i) Se possibile, il Gruppo intende avere una copertura di contratti a tariffa fissa compresa tra il 40% e il 60% nei prossimi dodici mesi, così da garantire che l'esposizione al mercato *spot* non superi il 60%; (ii) le navi operano su scala mondiale per ridurre l'effetto delle diverse condizioni di mercato a livello regionale. Il Gruppo di norma non ricorre a strumenti finanziari derivati per gestire la propria esposizione alle tariffe praticate sul mercato *spot*.

RISCHIO DEI MERCATI FINANZIARI

Essendo un Gruppo multinazionale con attività sparse in tutto il mondo, DIS è esposta al rischio di mercato legato alle variazioni dei tassi di cambio e alla fluttuazione dei tassi di interesse.

Rischio di cambio

DIS utilizza il dollaro USA come valuta funzionale e la maggior parte delle sue operazioni è denominata in questa valuta. Il Gruppo è esposto al rischio di cambio in relazione alle operazioni denominate in valute diverse dal dollaro USA.

Il Gruppo monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio. La dirigenza non ritiene che il Gruppo abbia un'esposizione significativa al rischio di cambio derivante dalle attività operative, poiché praticamente tutti i ricavi del Gruppo e gran parte dei suoi costi operativi sono denominati in dollari statunitensi. Il Gruppo identifica e monitora sistematicamente la propria esposizione a fluttuazioni e squilibri valutari allo scopo di prevedere i potenziali effetti negativi e adottare misure necessarie per ridurre l'impatto, ricorrendo alla copertura della propria esposizione valutaria, se necessario, per mantenerla entro livelli accettabili. In particolare, l'esposizione al tasso di cambio sui flussi finanziari e commerciali previsti potrebbe essere coperta tramite *swap* su valute, contratti *forward* e opzioni su valute, nel rispetto delle specifiche politiche e linee guida di gestione del rischio e delle procedure di controllo interno. Tutti i contratti *forward* su valute e le relative opzioni valutarie sono valutati al *fair value* a conto economico, a eccezione delle coperture dei flussi finanziari ("*cash flow hedges*"). Le variazioni della valutazione delle coperture di flussi finanziari ("*cash flow hedge*") efficaci sono registrate nelle altre componenti dell'utile complessivo e trasferite nel conto economico quando l'operazione oggetto di copertura influisce sull'utile o sulla perdita, oppure sono incluse nel costo di acquisizione iniziale delle attività o delle passività coperte ove opportuno. Le controparti di tali accordi sono primari istituti finanziari; alcune operazioni potrebbero anche vedere come controparte la parte correlata d'Amico Finance d.a.c.

Il rischio di cambio riguarda i flussi di cassa non denominati in dollari USA, costituiti principalmente da spese amministrative e oneri operativi denominati in euro. Per il 2019, tali pagamenti ammontano all'equivalente di US\$ 26,7 milioni, pari al 10,7% delle spese operative, amministrative, finanziarie e degli oneri fiscali totali, di cui il 8,6% riferito a operazioni in euro. Le altre valute non rappresentano una quota significativa dei flussi di cassa di DIS.

US\$ migliaia	2019		2018	
	+ 10%	- 10%	+ 10 %	-10 %
US\$ / Valuta	2.590	(2.590)	3.579	(3.579)

Nell'ambito di un'analisi di sensibilità, abbiamo stabilito che una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto a tutte le altre valute avrebbe determinato una variazione del risultato netto del Gruppo di +/- US\$ 2,6 milioni per l'esercizio 2019 (US\$ +/-3,6 milioni nel 2018). La sensibilità complessiva del Gruppo al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che i suoi depositi bancari e le linee di credito necessari per finanziare le navi di nuova costruzione e l'acquisto di navi hanno un tasso di interesse variabile. Il rischio viene gestito dal Gruppo tramite l'utilizzo di *swap* su tassi di interesse e l'attività di copertura viene regolarmente valutata per garantirne l'adeguatezza.

Le strategie di gestione del rischio prevedono che: (i) per una parte delle linee di credito di d'Amico Tankers d.a.c. (una controllata di d'Amico International Shipping SA) il tasso venga trasformato in fisso utilizzando contratti *swap* su tassi di interesse (IRS). Per tutti i contratti classificati come contratti di copertura ai fini contabili (IFRS 9), la parte efficace dell'utile o della perdita dello strumento di copertura viene imputata alle altre componenti dell'utile complessivo. Per gli *swap* su interessi che non sono considerati coperture, la variazione del *fair value* è iscritta direttamente a conto economico. La dirigenza ritiene che la trasformazione in tasso fisso di una parte degli interessi sul finanziamento consenta di migliorare la visibilità degli interessi passivi futuri, fino a un livello ritenuto idoneo per l'impresa e permettendo al Gruppo di ridurre il rischio di fluttuazioni significative dei tassi di interesse (*cash flow hedge*). Al fine di rispettare i requisiti continuativi della contabilizzazione delle operazioni di copertura, l'efficacia della copertura viene riesaminata e confermata a cadenza trimestrale; (ii) la dirigenza esamina continuamente le condizioni disponibili sul mercato per accertarsi che le linee di credito siano concorrenziali.

Sensibilità al tasso di interesse (i)

US\$ migliaia	2019		2018	
	i+1%	i-1%	i+1%	i-1%
	Incremento	Decremento	Incremento	Decremento
Costo delle variazioni dei tassi d'interesse/conto econom	(1.194)	1.194	(1.700)	1.700
<i>Swap</i> su tassi di interesse / altre componenti dell'u complessivo	6.234	(6.234)	10.086	(10.086)

A parità di condizioni, un aumento di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe determinato un aumento degli oneri finanziari netti di US\$ 1,2 milioni (US\$ 1,7 milioni nel 2018), mentre una riduzione di 100 punti base dei tassi di interesse avrebbe comportato un decremento degli oneri finanziari netti di US\$ 1,2 milioni (US\$ 1,7 milioni nel 2018). Al 31 dicembre 2019, se i tassi di interesse fossero stati più alti o più bassi di 100 punti base e tutte le altre variabili fossero rimaste costanti, la valutazione degli *swap* sarebbe rispettivamente aumentata di US\$ 6,2 milioni o diminuita di US\$ 6,2 milioni (2018: rispettivamente aumento e decremento di US\$ 10,1 milioni).

STRUMENTI FINANZIARI - FAIR VALUE E GESTIONE DEL RISCHIO

Rischio di *fair value* e tecniche di valutazione

Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie è determinato come segue:

- Il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie con termini e condizioni *standard* e negoziate su mercati liquidi e attivi, è determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato (1° livello).
- Il *fair value* degli strumenti derivati è calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Qualora questi non siano disponibili, si provvede a un'analisi dei flussi di cassa attualizzati. I *contratti forward su valute* sono valutati utilizzando tassi di cambio a termine di mercato e le curve dei rendimenti derivanti dai tassi di interesse di mercato, abbinando le scadenze dei contratti (2° livello). Gli *swap* su tassi di interesse sono valutati al valore attuale del flusso di cassa futuro stimato e attualizzato sulla base delle curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato.
- Il *fair value* delle altre attività e passività finanziarie (a esclusione di quelle sopra descritte) è determinato conformemente ai modelli di determinazione del prezzo generalmente accettati, che si basano sull'analisi dei flussi di cassa attualizzati.
- Il *fair value* degli strumenti finanziari tiene conto del rischio di controparte (attività finanziarie) e del rischio di credito della società stessa (passività).

Classificazione contabile e *fair value*

La seguente tabella illustra il valore contabile e il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*.

31 dicembre 2019						
US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti	Strumenti derivati	Totale	Fair value		Totale
				1° livello	2° livello	
Attività						
Attività finanziarie non correnti	17.348	-	17.348	-	-	-
Crediti a breve e altre attività correnti	41.433	-	41.433	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	7.265	-	7.265	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	33.598	-	33.598	-	-	-
Passività						
Banche e altri finanziatori	342.861	-	342.861	-	-	-
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	22.250	-	22.250	-	-	-
Passività per leasing finanziari	351.154	-	351.154	-	-	-
Finanziamenti degli azionisti	5.000	-	5.000	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	1.120	6.162	7.282	-	6.162	6.162
Debiti a breve e altre passività correnti	38.222	-	38.222	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	9.515	2.958	12.473	-	2.958	2.958

La tabella seguente riporta le attività e le passività del Gruppo stimate al *fair value* al 31 dicembre 2018.

31 dicembre 2018						
US\$ migliaia	Finanziamenti e crediti	Strumenti derivati	Totale	Fair value		Totale
				1° livello	2° livello	
Attività						
Attività finanziarie non correnti	9.391	264	9.655	-	264	264
Crediti a breve e altre attività correnti	52.163	-	52.163	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	15.395	456	15.851	-	456	456
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	34.118	-	34.118	-	-	-
Passività						
Banche e altri finanziatori	429.860	-	429.860	-	-	-
Passività per leasing finanziari	173.667	-	173.667	-	-	-
Finanziamenti degli azionisti	31.880	-	31.880	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	1.226	3.772	4.998	-	3.772	3.772
Debiti a breve e altre passività correnti	54.013	-	54.013	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	6.779	1.097	7.876	-	1.097	1.097

Gli strumenti finanziari di secondo livello riportati nelle tabelle precedenti si riferiscono a strumenti derivati e il loro *fair value* è ottenuto sulla base delle valutazioni fornite dalla banca corrispondente a fine periodo. Le controparti di tali derivati sono costituite da istituti finanziari con *rating* da A+ a B+; tenuto conto di ciò, non è stato ritenuto necessario applicare rettifiche per riflettere il rischio di *performance*.

Il *fair value* dei crediti e dei debiti equivale al loro valore contabile per via della natura a breve termine dei crediti correnti.

Il valore contabile delle attività finanziarie rappresenta la massima esposizione creditizia.

Nel 2019, gli utili realizzati ammontavano a US\$ 0,03 milioni (IRS) mentre non sono state realizzate perdite; non sono stati registrati utili non realizzati mentre le perdite non realizzate ammontavano a US\$ 1,4 milioni (IRS) (nel 2018, utili

realizzati pari a US\$ 2,2 milioni (IRS), perdite realizzate pari a US\$ 0,3 milioni (cambi), utili non realizzati pari a US\$ 2,5 milioni (US\$ 1,9 milioni sull'IRS e US\$ 0,5 milioni su cambi); non sono state registrate perdite non realizzate).

STRUMENTI DERIVATI

Swap su tassi di interesse

Alla fine del 2019 d'Amico Tankers d.a.c. ha in essere diciannove contratti di *swap* su tassi di interesse (IRS) a copertura dei rischi legati ai tassi di interesse sui finanziamenti bancari; di questi, sedici sono legati al finanziamento di navi e sono ritenute altamente efficaci, con la parte efficace dell'utile/perdita non realizzato per il periodo rilevata nelle altre componenti dell'utile complessivo e la parte inefficace iscritta a conto economico. Tali contratti sono in essere con le seguenti controparti: due con Bank of Ireland, tre con ING Bank N.V., uno con ABN Amro Bank N.V., due con Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, quattro con d'Amico Finance d.a.c., uno con Intesa San Paolo, uno con MPS e uno con Skandinaviska Enskilda Banken AB. Tre delle coperture non sono legate a navi specifiche e le variazioni del loro *fair value* sono rilevate a conto economico; sono stipulate con le seguenti controparti: una con ING Bank NV, una con Intesa San Paolo e una con Skandinaviska Enskilda Banken AB.

La seguente tabella riporta l'impatto contabile dei derivati (*swap* su tassi di interesse) nel 2019 e nel 2018:

US\$ migliaia	2019		2018	
	Utile o perdita	Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Riserva di patrimonio netto
Swap su tassi di interesse / contabilità di copertura	1.382	(4.935)	1.743	(639)
Totale / copertura del <i>fair value</i>	1.382	(4.935)	1.743	(639)

Contratti *forward* su valute

Al 31 dicembre 2019 il Gruppo DIS non aveva in essere alcun accordo di copertura sulle fluttuazioni valutarie (al 31 dicembre 2018: per un importo nozionale di € 0,6 milioni).

La seguente tabella riporta l'impatto contabile dei contratti *forward* su valute nel 2019 e nel 2018:

US\$ migliaia	2019		2018	
	Utile o perdita	Riserva di patrimonio netto	Utile o perdita	Riserva di patrimonio netto
Contratti <i>forward</i> su valute	-	-	(264)	6
Totale	-	-	(264)	6

Il *fair value* degli strumenti derivati in essere alla fine dell'esercizio è evidenziato nelle voci Altre attività finanziarie non correnti/correnti e Altre passività finanziarie correnti/non correnti.

Valutazione del *fair value*

Il *fair value* per gli *swap* su tassi di interesse è stato valutato come di secondo livello in quanto tale valutazione deriva da elementi diversi dai prezzi di mercato osservabili (si veda la nota 1). Le informative previste per il terzo livello di *fair value* non sono applicabili alla valutazione attuale.

La valutazione del *fair value* degli strumenti derivati e di copertura esistenti avviene a ciascuna data di chiusura.

Le controparti dei contratti derivati di DIS sono banche e istituti finanziari con rating da A+ a B+ (S&P).

RISCHIO DI CREDITO

Il Gruppo è esposto al rischio di credito derivante da possibili inadempienze delle sue controparti, principalmente clienti, agenti, *partner in joint venture* e istituti finanziari. Il Gruppo tratta solitamente con controparti affidabili in termini di qualità del credito e ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate. Tali politiche comprendono attività di monitoraggio e valutazione continui, anche del rischio di default del settore e del paese in cui operano i clienti, allo scopo di limitare l'esposizione a eventi di ritardato pagamento. Per ridurre al minimo il rischio di credito, il Gruppo adotta le seguenti strategie di

gestione del rischio: (i) per i crediti, i saldi vengono esaminati continuamente. Il recupero delle controspese e delle spese di noleggio viene seguito da un *team* dedicato. La clientela di DIS è composta da un numero significativo di importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero. In passato DIS non ha quindi registrato perdite di rilievo sui crediti commerciali. Ciò nonostante, il Gruppo rileva un fondo svalutazione che rappresenta una stima delle perdite che saranno sostenute in relazione ai crediti commerciali e altri crediti; (ii) per i pagamenti relativi a servizi, quali la gestione dell'equipaggio e i servizi tecnici, e l'acquisto di carburante *bunker*, i pagamenti sono programmati in modo da ridurre al minimo il rischio di credito. (iii) per i pagamenti rateali relativi alle navi in costruzione, gli anticipi sono coperti da adeguata garanzia bancaria da parte di istituti affidabili in termini di qualità del credito; (iv) per i pagamenti destinati ad agenti portuali sono gestiti da DA Desk, un'organizzazione professionale esterna specializzata nel garantire un'efficace e puntuale esecuzione delle operazioni commerciali. Il rapporto con gli agenti e il DA Desk sono gestiti da un team interno con notevole esperienza. (v) per le banche che detengono i suoi depositi di liquidità, la politica del Gruppo prevede di intrattenere rapporti solo con grandi istituti dotati di solidi *rating* creditizi, un'eccellente reputazione e, nella maggior parte dei casi, specializzati nel settore della navigazione marittima.

I dieci maggiori clienti nel 2019 rappresentano circa il 65,0% dei ricavi del Gruppo (2018: 43,6%). Al 31 dicembre 2019 il 33% dei crediti commerciali totali ha come controparte i dieci maggiori clienti del Gruppo (a fine esercizio 2018: 33%). DIS tratta principalmente con importanti compagnie petrolifere e grandi società di intermediazione nel settore petrolifero, che vantano un solido *rating* creditizio. Il rischio di controparte, pertanto, riguarda principalmente i crediti per controspese e le spese sostenute per conto dei noleggiatori. Entrambi sono monitorati individualmente.

Per valutare le svalutazioni dei crediti attese, la dirigenza ha utilizzato indici del rischio per fasce orarie per le controspese scadute come illustrato nella seguente tabella, con un incremento del rischio dello 0,5% per ogni fascia oraria fino a 90 giorni di ritardo e un ulteriore incremento del rischio dell'1% per ritardi fino a 120 giorni e di un altro 1,3% oltre 120 giorni (si vedano anche i principi contabili). Le seguenti tabelle illustrano i relativi dati per il 2019 e il 2018:

US\$ migliaia	< 30 giorni	> 30 giorni	> 60 giorni	> 90 giorni	> 120	Totale
		< 60	< 90	< 120	giorni	
Crediti per controspese	1.319	1.667	1.819	729	981	6.515
Percentuale di rischio di crediti insoluti	3,5%	4,0%	4,5%	5,5%	6,8%	-
Fondo svalutazione crediti lungo la loro durata per l'esercizio 2019 (interessi lordi)	46	67	82	40	67	302
<i>Impairment</i> dei crediti oggetto di controversia legale lungo la loro durata per l'esercizio 2019	-	-	-	-	-	655

US\$ migliaia	< 30 giorni	> 30 giorni	> 60 giorni	> 90 giorni	> 120	Totale
		< 60	< 90	< 120	giorni	
Crediti per controspese	1.541	3.388	1.892	908	2.363	10.092
Percentuale di rischio di crediti insoluti	3,5%	4,0%	4,5%	5,5%	6,8%	-
Fondo svalutazione crediti lungo la loro durata per l'esercizio 2018 (interessi lordi)	54	135	85	50	161	485
<i>Impairment</i> dei crediti oggetto di controversia legale lungo la loro durata per l'esercizio 2018	-	-	-	-	-	690

A fine 2019 il fondo svalutazione crediti totale è diminuito di US\$ 0,2 milioni rispetto al 31 dicembre 2018; l'accantonamento totale per perdite su crediti commerciali e altri crediti al 31 dicembre 2019 ammontava a US\$ 1,0 milioni (2018: US\$ 1,2 milioni).

Il Gruppo detiene consistenti depositi di liquidità presso le seguenti banche, ai quali è attribuito il seguente *rating* creditizio di S&P: Credit Agricole Bank (A+), JP Morgan (A-) e DNB (A).

La voce altre attività finanziarie non correnti al 31 dicembre 2019 fa riferimento al credito non corrente pari a US\$ 3,2 milioni dalla vendita delle navi M/T High Endeavour e M/T High Endurance (US\$ 1,6 milioni per ogni nave) nel primo trimestre 2017; i crediti sono in scadenza nel primo trimestre 2021. Le altre attività finanziarie al costo ammortizzato includono un finanziamento alla parte correlata DM Shipping d.a.c.

Secondo l'IFRS 9, queste attività sono valutate alla fine di ogni periodo per verificare se il relativo rischio di credito sia aumentato in misura significativa rispetto alla rilevazione iniziale. In caso affermativo, viene accantonato un fondo per le svalutazioni del credito previste lungo la sua durata. Qualora il rischio non sia aumentato, vengono rilevate solo le svalutazioni del credito previste sugli inadempimenti entro 12 mesi dalla fine del periodo. Il rischio di *default* è valutato individualmente per la controparte e le svalutazioni dei crediti previste sono valutate in base a dati storici e attuali.

Il valore contabile delle attività finanziarie rappresenta la massima esposizione creditizia.

RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il Gruppo è esposto al rischio di liquidità in quanto, per via della sua esposizione al mercato *spot*, le tariffe di nolo ottenute potrebbero non essere sufficienti per coprire i suoi costi operativi, gli investimenti richiesti e gli impegni finanziari, portando alla riduzione dei saldi di liquidità.

Nell'ambito del suo processo di pianificazione finanziaria, che viene rivista e aggiornata regolarmente, DIS gestisce il rischio di liquidità concentrandosi sulla struttura di capitale in modo da bilanciare le linee di credito significative e i fondi attualmente disponibili con la liquidità prevista generata dalle attività operative, per consentire alla Società di mantenere un livello di liquidità adeguato. A tal riguardo, il Gruppo cerca inoltre di gestire le condizioni, la scadenza e la composizione dei suoi finanziamenti. La struttura del capitale del Gruppo è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società e la dirigenza del Gruppo riesamina periodicamente i finanziamenti di gruppo e il fabbisogno di liquidità.

Nonostante le difficili condizioni cui versa attualmente il mercato del credito, il Gruppo è riuscito a conservare l'accesso ad una vasta gamma di finanziamenti a prezzi competitivi attraverso istituti finanziari, capitale di debito privato e sui mercati dei capitali (si vedano anche le note 23 e 24).

Le seguenti tabelle riportano nel dettaglio i flussi finanziari possibili del Gruppo per le sue passività finanziarie in base ai termini di rimborso contrattuali, rispettivamente per il 2019 e il 2018. Le tabelle sono redatte sulla base dei flussi di cassa non attualizzati alla data di rimborso più vicina.

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2019				
	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori (comm. di finanziamento escluse)	96.430	46.431	226.655	-	369.516
Altre passività finanziarie	1.000	-	-	-	1.000
Importi dovuti alla società controllante	5.000	-	-	-	5.000
Leasing finanziari	37.736	34.385	105.964	173.069	351.154
Totale	140.166	80.816	332.619	173.069	726.670

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2018				
	< 1 anno	1-2 anni	2-5 anni	> 5 anni	Totale
Totale banche e altri finanziatori (comm. di finanziamento escluse)	98.557	65.256	275.414	2.209	441.435
Altre passività finanziarie	2.000	-	-	-	2.000
Importi dovuti alla società controllante	1.280	30.600	-	-	31.880
Leasing finanziari	8.369	8.767	35.965	120.565	173.667
Totale	110.206	104.623	311.379	122.774	648.982

Come divulgato nell'analisi delle scadenze riportata sopra, non si prevede che i flussi di cassa possano verificarsi particolarmente in anticipo o per importi considerevolmente diversi.

30. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Ai sensi dello IAS 24, le parti correlate del Gruppo sono entità e persone fisiche in grado di esercitare il controllo, il controllo congiunto o una significativa influenza su DIS e le sue controllate, sulle società appartenenti al Gruppo

d'Amico e sulle *joint venture* del Gruppo d'Amico International Shipping. Sono inoltre ritenute parti correlate i membri del Consiglio di Amministrazione di DIS e i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro familiari. I rapporti commerciali con parti correlate sono generalmente intrattenuti alle stesse condizioni applicate alle parti non correlate. Le operazioni con parti correlate e i saldi residui tra d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate (operazioni infragruppo con parti correlate) sono evidenziate nel bilancio d'esercizio.

Le operazioni rilevanti (effetto netto a conto economico delle operazioni con parti correlate di valore superiore a US\$ 100.000 all'anno) del Gruppo con tali parti correlate per il 2019 e il 2018 sono:

US\$ migliaia	2019		2018	
	Totale	di cui verso parti correlate	Totale	di cui verso parti correlate
Ricavi	353.534	20.327	399.046	7.286
Costi diretti di viaggio	(95.202)	(334)	(154.176)	(671)
Costi per noleggi passivi	(31.750)	(4.707)	(129.750)	(15.309)
Altri costi operativi diretti	(108.325)	(8.571)	(81.572)	(7.829)
Costi generali e amministrativi	(11.989)	(3.964)	(16.196)	(8.791)
Utile dalla vendita di navi	(2.042)	(80)	167	-
Svalutazione del diritto di utilizzo	(30.604)	(579)	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(44.145)	(469)	(29.261)	(839)

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2019		Al 31 dicembre 2018	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali	838.863	-	911.281	-
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	119.449	2.535	-	-
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.382	-	3.228	-
Altre attività finanziarie non correnti	17.348	63	9.655	-
Attività correnti				
Rimanenze	10.080	-	13.492	-
Crediti a breve e altre attività correnti	41.433	11.414	52.163	1.060
Attività finanziarie correnti	7.265	526	18.205	17.089
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	33.598	-	31.713	-
Attività disponibili per la vendita	59.631	-	-	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche e altri finanziatori	270.169	-	338.622	-
Passività non correnti da <i>leasing</i>	313.418	2.025	165.298	-
Prestito a lungo termine degli azionisti	-	-	30.600	30.600
Altre passività finanziarie non correnti	7.282	-	4.998	-
Passività correnti				
Banche e altri finanziatori	72.692	-	91.238	-
Passività per <i>leasing</i> finanziari	37.736	541	8.369	-
Finanziamento a breve termine degli azionisti	5.000	5.000	1.280	1.280
Debiti a breve e altre passività correnti	38.222	9.803	54.013	12.372
Altre passività finanziarie correnti	12.473	6.008	7.876	-
Debiti per imposte correnti	342	-	100	-
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	22.250	-	-	-

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per il 2019, non riportati in altre parti del presente bilancio, sono i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	d'Amico International Shipping	d'Amico Shipping UK Ltd	DM Shipping d.a.c.	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM	St.Andrews Estates Limited sarl
	(consolidata)										
Ricavi	353.534										
<i>di cui</i>											
Nolo attivo (<i>Freight out</i>)	20.327	-	-	-	-	-	20.327	-	-	-	-
Costi diretti di viaggio	353.534										
<i>di cui</i>											
Bunkers	(334)	-	-	-	-	-	-	-		(334)	-
Costi per noleggi passivi	(31.750)										
<i>di cui</i>											
Contratti di noleggio delle navi	(4.707)	-	(4.707)	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(108.325)										
<i>di cui</i>											
Spese di gestione tecnica e SQE	(8.571)	-	-	-	-	(7.972)	-	-	(599)	-	-
Costi generali e amministrativi	(11.989)										
<i>di cui</i>											
Accordo di fornitura di servizi - Consulenze	(3.964)	(150)	61	-	-	(1.182)	(1.501)	(1.191)	-	-	-
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(2.042)										
<i>di cui</i>											
Commissioni	(80)	(80)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Svalutazione del diritto di utilizzo	(30.604)										
<i>di cui</i>											
Ammortamenti	(579)	-	-	(207)	(28)	-	-	-	-	-	(344)
Proventi (oneri) finanziari netti											
<i>di cui</i>											
Interessi attivi (passivi)	(469)	-	98	(88)	(323)	(112)	-	-	-	-	(44)
Totale		(230)	(4.548)	(294)	(351)	(9.266)	18.826	(1.191)	(599)	(334)	(388)

La seguente tabella illustra gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per l'esercizio 2018:

<i>US\$ migliaia</i>	d'Amico International Shipping	d'Amico Shipping UK Ltd	DM Shipping d.a.c.	Eco Tankers Limited	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Shipping Singapore	d'Amico Shipping USA	Rudder SAM	St.Andrews Estates Limited sarl
	(consolidata)									
Ricavi	399.046									
<i>di cui</i>										
Nolo attivo (<i>Freight out</i>)	7.286	-	-	-	-	-	7.286	-	-	-
Costi diretti di viaggio	(154.176)									
<i>di cui</i>										
Bunkers	(614)	-	-	-	-	-	-	-	(614)	-
Commissioni	(57)	-	-	-	-	-	(57)	-	-	-
Costi per noleggi passivi	(129.750)									
<i>di cui</i>										
Contratti di noleggio delle navi	(15.309)	-	(11.450)	(3.859)	-	-	-	-	-	-
Altri costi operativi diretti	(81.572)									
<i>di cui</i>										
Spese di gestione tecnica e SQE	(7.829)	-	-	-	-	(7.829)	-	-	-	-
Costi generali e amministrativi	(16.196)									
<i>di cui</i>										
Accordo di fornitura di servizi	-	(150)	124	-	-	(1.282)	(1.922)	(1.653)	-	-
Consulenza	(4.883)									
Canone	(408)	-	-	-	(32)	-	-	-	-	(376)
Proventi (oneri) finanziari netti										
<i>di cui</i>										
Interessi attivi (passivi)	(839)	-	127	-	(564)	(262)	-	-	(139)	-
Totale		(150)	(11.199)	(3.859)	(596)	(9.973)	5.307	(1.653)	(753)	(376)

Un importo di US\$ 0,3 milioni per spese di supervisione delle attività di costruzione è stato sostenuto in virtù di un contratto con la parte correlata Ishima ed è stato capitalizzato nel 2018 e pertanto non è divulgato nella precedente tabella che indica gli utili/perdite con parti correlate.

Altre operazioni con parti correlate includono gli emolumenti agli amministratori e ai dirigenti in posizioni chiave del Gruppo DIS per US\$ 1,9 milioni (2018: US\$ 3,5 milioni).

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate rilevanti (effetto netto a conto economico delle operazioni con parti correlate di valore superiore a US\$ 100.000 all'anno) sulla Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2019, sono i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers UK Ltd.	DM Shipping d.a.c.	d'Amico Dry d.a.c.	d'Amico Finance d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Società di Navigazione SpA	d'Amico Shipping Italia	d'Amico Shipping Singapore	Eco Tankers Limited	Glenda International Shipping d.a.c.	Ishima Pte.Ltd.	Rudder SAM	St.Andrews Estates Limited sarl
(consolidata)														
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	119.449													
<i>di cui verso parti correlate</i>	2.535	-	-	1.761	-	82	-	-	-	-	-	-	-	692
Altre attività finanziarie non correnti	17.348													
<i>di cui verso parti correlate</i>	63	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti a breve e altre attività correnti	41.433													
<i>di cui verso parti correlate</i>	11.414	26	21	88	-	1	-	412	10.838	-	-	27	-	-
Altre attività finanziarie correnti	7.265													
<i>di cui verso parti correlate</i>	4.931	15	510	-	4.406	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passività non correnti da leasing finanziari	313.418													
<i>di cui verso parti correlate</i>	2.025	-	-	1.602	-	59	-	-	-	-	-	-	-	364
Passività correnti da leasing finanziari	37.736													
<i>di cui verso parti correlate</i>	541	-	-	169	-	27	-	-	-	-	-	-	-	345
Finanziamenti degli azionisti	5.000													
<i>di cui verso parti correlate</i>	5.000	-	-	-	-	5.000	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	38.222													
<i>di cui verso parti correlate</i>	9.803	230	693	349	-	36	2.690	40	36	-	112	1.602	4.014	-
Altre passività finanziarie correnti	12.473													
<i>di cui verso parti correlate</i>	6.008	-	-	-	-	-	-	-	-	4.257	1.751	-	-	-
Totale		(125)	(162)	(271)	4.406	(5.039)	(2.690)	372	10.802	(4.257)	(1.863)	(1.575)	(4.014)	(17)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate rilevanti sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2018 erano i seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	d'Amico International Shipping S.A.	DM Shipping d.a.c.	d'Amico Finance d.a.c.	d'Amico International S.A.	d'Amico Shipping Singapore	Rudder SAM	d'Amico Società di Navigazione
(consolidata)							
Altre attività finanziarie correnti	18.205						
<i>di cui verso parti correlate</i>	17.089	14.684	2.405	-	-	-	-
Crediti a breve e altre attività correnti	52.163						
<i>di cui verso parti correlate</i>	1.060	-	-	-	1.060	-	-
Debiti a breve e altre passività correnti	54.013						
<i>di cui verso parti correlate</i>	12.372	-	-	-	-	9.789	2.583
Altre passività finanziarie correnti							
<i>di cui verso parti correlate</i>							
Finanziamenti degli azionisti	31.880						
<i>di cui verso parti correlate</i>	31.880	-	-	31.880	-	-	-
Totale		14.684	2.405	(31.880)	1.060	(9.789)	(2.583)

31. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Impegni finanziari

Al 31 dicembre 2019 non esistevano impegni finanziari poiché l'ultima nave facente parte del programma di rinnovo della Flotta è stata consegnata a ottobre 2019 (31 dicembre 2018: US\$ 58,2 milioni, di cui US\$ 58,2 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei successivi 12 mesi).

US\$ milioni	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Entro un anno	-	58,2
Tra 1 e 3 anni	-	-
Totale	-	58,2

Leasing operativi – navi in noleggio passivo

Con l'introduzione dell'IFRS 16 – *Leasing*, le passività da *leasing* relative alle navi in *time charter*, con contratti aventi durata iniziale superiore a un anno, sono rilevati nello stato patrimoniale. Nella seguente tabella sono riportate le passività da *leasing* relative a contratti *time charter* di durata inferiore a un anno; alla luce del cambiamento dei principi contabili, i dati del 2019 non sono comparabili con quelli del 2018 (si veda la nota 1 del presente bilancio consolidato). Al 31 dicembre 2019, gli impegni minimi della Società per noleggi in *leasing* operativo ammontavano a US\$ 4,6 milioni, di cui US\$ 4,6 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei prossimi 12 mesi (al 31 dicembre 2018, gli impegni minimi del Gruppo per noleggi in *leasing* operativo ammontavano a US\$ 336,4 milioni, di cui US\$ 81,0 milioni relativi a pagamenti in scadenza nei successivi 12 mesi).

US\$ milioni	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Entro un anno	4,6	81,0
Tra 1 e 3 anni	-	106,9
Tra 3 e 5 anni	-	89,4
Oltre 5 anni	-	59,1
Totale	4,6	336,4

Al 31 dicembre 2019 il Gruppo ha preso a noleggio l'equivalente di 4 navi per un periodo iniziale inferiore a un anno.

Al 31 dicembre 2018 il Gruppo aveva preso a noleggio l'equivalente di 18,5 navi, con una durata contrattuale residua di 3,3 anni a tale data (4,1 anni compresi i periodi opzionali).

Controversie legali in corso

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

Tassazione differita in regime di *tonnage tax*

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

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

32. SOCIETÀ DEL GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

La seguente tabella riporta l'elenco completo delle società del Gruppo e, per ciascuna di esse, la quota detenuta da d'Amico International Shipping, il metodo di consolidamento, la sede legale, il capitale sociale e la valuta.

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	62.051.624	US\$	n.a.	Integrale
d'Amico Tankers d.a.c.	Dublino/Irlanda	100.001	€	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Proporzionale
Glenda International Management Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Integrale
Glenda International Shipping d.a.c.	Dublino/Irlanda	202	US\$	50,0%	Proporzionale
DM Shipping d.a.c.*	Dublino/Irlanda	100.000	US\$	51,0%	Patrimonio netto*
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	€	99,8%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra/Regno Unito	50.000	US\$	100,0%	Integrale
Eco Tankers Limited	Malta	65.162	US\$	33,0%	Patrimonio netto**

L'area di consolidamento del 2019 non differisce da quella del bilancio consolidato del 2018.

Partecipazioni in entità a controllo congiunto

Il Gruppo detiene le seguenti importanti partecipazioni in entità a controllo congiunto:

- partecipazione azionaria del 50%, con equivalenti diritti di voto, in Glenda International Shipping d.a.c. (Irlanda), entità a controllo congiunto con il Gruppo Glencore.
- partecipazione azionaria del 51%, con il 50% di diritti di voto, in DM Shipping d.a.c. (Irlanda)*, entità a controllo congiunto con il Gruppo Mitsubishi.
- partecipazione azionaria del 33%, con il 50% di diritti di voto, in Eco Tankers Limited** (Malta), entità a controllo congiunto con il fondo di investimento nel settore della navigazione marittima Venice Shipping & Logistics.

Non sono state registrate modifiche nelle quote di proprietà o nei diritti di voto nelle suddette *joint venture* negli esercizi di riferimento.

Le entità a controllo congiunto sono state consolidate a bilancio seguendo il metodo di consolidamento specificato nella tabella precedente, sulla base dei seguenti importi espressi in migliaia di US\$:

US\$ migliaia	GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING D.A.C.		DM SHIPPING D.A.C.*		ECO TANKERS LIMITED **	
	31 dic 2019	31 dic 2018	31 dic 2019	31 dic 2018	31 dic 2019	31 dic 2018
STATO PATRIMONIALE SINTETICO						
Attività non correnti	114.148	179.845	-	-	n.a.**	23.591
Attività correnti	31.352	15.135	1.117	38.824	n.a.**	2.284
Patrimonio netto	(92.026)	(111.448)	13.113	(14.657)	n.a.**	(9.570)
Passività non correnti	(24)	(50.769)	-	-	n.a.**	(14.410)
Passività correnti	(53.450)	(32.763)	14.230	(53.481)	n.a.**	(1.896)
CONTO ECONOMICO SINTETICO	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Ricavi base <i>time charter</i>	27.186	29.050	4.342	11.438	n.a.**	4.793
Altri costi operativi diretti	(13.603)	(14.599)	(1.993)	(4.752)	n.a.**	(2.273)
Costi generali e amministrativi	(238)	(228)	(76)	(158)	n.a.**	(137)
Altri proventi operativi	-	5	-	-	n.a.**	-
Ammortamenti e svalutazioni	(30.228)	(10.570)	97	(18.863)	n.a.**	(1.457)
Oneri finanziari	(2.448)	(2.729)	(820)	1.936	n.a.**	(844)
Imposte e tasse	(91)	(42)	(6)	(13)	n.a.**	-
Risultato del periodo	(19.422)	(889)	1.544	(13.783)	n.a.**	(23)

*In conformità all'applicazione dell'IFRS 11, DM Shipping d.a.c. non è stata consolidata né nel bilancio del Gruppo DIS 2018 né in quello 2019 poiché riportava un patrimonio netto negativo. A marzo 2020 il suo Consiglio di Amministrazione ha approvato la liquidazione della società.

** In liquidazione.

UTILE PER AZIONE

<i>US\$ migliaia</i>	2019	2018
Utile base per azione	(0,026)	(0,085)
Utile per azione diluito	(0,026)	(0,085)
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	1.062.413.650	645.714.080
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito – opzioni	-	-
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	1.062.413.650	645.714.080

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.
RESOCONTO DI GESTIONE E BILANCIO D'ESERCIZIO
Esercizio chiuso al 31 dicembre 2019

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.
RCS LUXEMBOURG B 124 790
25C Boulevard Royal, Lussemburgo
Capitale sociale al 31 dicembre 2019 US\$ 62.051.623,70

RESOCONTO DI GESTIONE

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società a responsabilità limitata di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo.

L'oggetto sociale della Società consiste nell'investimento in imprese che operano nel settore del trasporto marittimo, compresi i relativi servizi e infrastrutture, nonché nell'amministrazione, nella gestione, nel controllo e nello sviluppo di tali partecipazioni. La sua attività principale consiste nell'agire in qualità di holding di d'Amico Tankers d.a.c., delle sue controllate e di Eco Tankers Limited, una società che tuttavia è attualmente in liquidazione.

Il 3 maggio 2007 d'Amico International Shipping S.A. ha portato a termine l'operazione di offerta pubblica iniziale (IPO) delle proprie azioni, che sono quotate alla Borsa di Milano (Italia). Nel 2012, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019 si è proceduto ad aumenti successivi di capitale volti a finanziare l'ampliamento della flotta delle controllate e rafforzare il bilancio della Società.

Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario di D'Amico International Shipping S.A.

Risultati operativi

Nel 2019 la Società ha registrato un utile netto di US\$ 1,3 milioni. Il conto economico della Società viene sintetizzato nel seguente prospetto.

<i>US\$ migliaia</i>	2019	2018
Proventi da investimenti (dividendi)	150	83
Perdita da investimenti (svalutazione)	-	(1.315)
Costo del personale	(460)	(407)
Altri costi generali e amministrativi, imposte incluse	(1.380)	(3.373)
Proventi (oneri) finanziari	2.948	4.894
Utile / (perdita) netto	1.258	(118)

Nel 2019 sono stati ricevuti proventi da investimenti (dividendi) per US\$ 0,2 milioni.

Gli oneri sono costituiti principalmente da costi generali e amministrativi e costi del personale.

La Società non ha filiali; non vi sono costi di ricerca e sviluppo; le azioni proprie sono descritti nella nota 13.

Situazione patrimoniale-finanziaria

<i>US\$ migliaia</i>	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Attività non correnti	417.156	351.878
Attività correnti	5.835	45.106
Totale attività	422.991	396.985
Patrimonio netto	407.180	357.706
Passività non correnti	15.752	30.600
Passività correnti	59	8.679
Totale passività e patrimonio netto	422.991	396.985

Le attività non correnti della Società, pari a US\$ 423,0 milioni al 31 dicembre, includono:

- la partecipazione in d'Amico Tankers d.a.c. (DTL)— la principale controllata operativa del Gruppo - con un valore di bilancio di US\$ 404,1 milioni;
- la partecipazione in Eco Tankers Limited, una *joint venture* al 33% con Venice Shipping and Logistics, con un valore di bilancio di US\$ 3,0 milioni;
- un finanziamento a medio termine a d'Amico Tankers, del valore di bilancio di US\$ 10,0 milioni;

- Le attività correnti sono principalmente rappresentate da US\$ 5,4 milioni di crediti finanziari dalla controllata d'Amico Tankers d.a.c.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NELL'ESERCIZIO

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 e 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" o 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 e 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 a 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 di 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 a 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 aggiuntivo 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 Aggiuntivo"), 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 Aggiuntivo 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 Aggiuntivo, 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 ad una tariffa più elevata, 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 ed un massimo di 18 mesi i suoi contratti *time charter* per due LR1 di d'Amico Tankers ad una tariffa più elevata, 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 ad 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 ad una tariffa più elevata;

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 Hyundai 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 globale per il 2020; il 9 marzo 2020 Capital Economics le prevedeva del solo 2,0%.

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 si prevedeva un'accelerazione della crescita a 1,2 milioni di barili al giorno, nel mese di marzo si aspettava una contrazione di 100.000 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 dei 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 fuori servizio per l'ammodernamento 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 il mercato delle navi cisterna sotto pressione. 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 da Nord America a 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 fine gennaio ha portato al calo delle tariffe di nolo.

Dalla seconda metà di febbraio, i noli hanno incominciato a migliorare nel Bacino atlantico, Medio-oriente e 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 trattative dell'OPEC+ (il cartello costituito dall'OPEC e da altri paesi tra cui la Russia) il 6 marzo 2020, che ha portato alla decisione di annullare i tagli significativi della fornitura petrolifera, ha causato un netto calo 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.

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

Domanda di navi cisterna

- A gennaio l'AIE stimava una previsione della crescita della domanda per il 2020 a 1,2 milioni di barili al giorno, per una variazione annua dell'1,2%. Tuttavia, nella relazione di marzo, in seguito al Covid-19, le sue previsioni si sono ridotte notevolmente, a raggiungere una contrazione di 100 mila barili al giorno. Nel primo trimestre del 2020 è attesa nell'anno una caduta della domanda di petrolio di 2,4 milioni di barili al giorno, la prima contrazione trimestrale in più di 10 anni.
- Secondo Clarksons, nonostante il Covid-19, la domanda complessiva di navi cisterna è destinata a espandersi del 3,75% nel 2020, laddove la domanda di combustibili conformi dovrebbe supportare un aumento del commercio di gasolio quest'anno, favorendo potenzialmente le esportazioni da Stati Uniti, Medio Oriente e Cina.
- La decisione dell'OPEC di annullare i tagli alla fornitura di petrolio dovrebbe condurre a un aumento del commercio marittimo di greggio, inducendo un incremento nel breve termine all'attività delle navi cisterna che lo trasportano, con effetti positivi anche per le navi cisterna che trasportano raffinati. I minori prezzi del petrolio, e quindi anche dei carburanti bunker, dovrebbero anche portare ad un miglioramento dei ricavi per tutti i tipi di cisterne. Il rovescio della medaglia è che i prezzi più bassi del petrolio finiranno con il colpire le previsioni di costo del settore Exploration&Production delle società petrolifere, riducendo la crescita nella fornitura di petrolio non-OPEC in paesi come gli Stati Uniti ed il Brasile.
- Nella sua relazione di marzo, in seguito all'impatto del Covid-19, l'AIE ha pesantemente rivisto al ribasso la stima dei volumi di produzione globali delle raffinerie nel 2020, che al momento è attesa diminuire di 0.4 milioni di barili al giorno (a gennaio, l'AIE prospettava una crescita di 1,3 milioni di barili al giorno). Per il primo trimestre 2020 è ora previsto un calo delle lavorazioni di 2,2 milioni di barili al giorno su base annua, segnando il quarto trimestre consecutivo di contrazioni su base annua, tra i più rilevanti.

- Con i significativi incrementi della capacità di raffinazione (compresi alcuni progetti ritardati) progettati per quest'anno in Medio Oriente, Clarkson prevede che le spedizioni di raffinati dalla regione continuino a crescere stabilmente, del 14% e del 6% rispettivamente nel 2020 e nel 2021.
- L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha sancito che dal 2020 le navi dovranno utilizzare combustibili per uso marittimo con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5% al di fuori delle Aree di controllo delle emissioni, in calo rispetto al precedente limite di 3,5%. Tale modifica normativa comporterà probabilmente un'impennata della domanda di gasolio e di distillati a bassissimo contenuto di zolfo. Si prevede che la regolamentazione influisca sui modelli commerciali dei raffinati, sulla produzione delle raffinerie a livello regionale e sulla produttività delle navi.

Offerta di navi cisterna

- Secondo Clarkson nel 2019 era prevista la consegna di 93 MR, di cui 88 sono state consegnate; nel 2020 è prevista la consegna di 77 MR. Nel 2019 era prevista la consegna di 14 LR1, di cui 12 sono state consegnate; nel 2020 è prevista la consegna di 7 LR1.
- Secondo Clarkson, date le consegne previste e le prudenti ipotesi di demolizione determinate dal management di DIS, la crescita della flotta di Tpl (Dwt) nominali nei segmenti MR e LR1 dovrebbe attestarsi al 2% nel 2020 e allo 0,8% nel 2021.
- Circa il 6% della flotta di MR e LR1 attualmente in navigazione (in Tpl (Dwt)) ha un'età superiore a vent'anni.
- I cantieri stanno attraversando un periodo di incertezza. La mancanza di commesse e gli scarsi rendimenti stanno causando una riduzione della loro capacità globale di produzione.
- Le demolizioni, insieme ad un registro delle commesse scarso e alle limitate commesse per navi di nuova costruzione, dovrebbero comportare uno scarso aumento della flotta nei prossimi due anni.
- Le normative emesse dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), che, a decorrere da gennaio 2020, limitano il contenuto di zolfo nei combustibili per uso marittimo allo 0,5%, potrebbero causare il ritiro dal commercio di navi meno nuove ed efficienti, man mano che queste diverranno meno competitive essendo obbligate a bruciare combustibili a basso contenuto di zolfo più costosi.
- La conformità alle normative IMO 2020 potrebbe essere ottenuta anche attraverso l'installazione di depuratori a bordo; le attività di bacino richieste per tali installazioni, ove possibile, coincideranno con manutenzioni speciali, ma comporterebbero periodi di *off-hire* più lunghi e ridurrebbero l'offerta di navi.
- Secondo le installazioni pianificate da Clarkson, circa il 3,4% dell'intera flotta e l'1,2-1,4% della flotta di navi cisterna deve ancora condurre l'ammmodernamento dei depuratori. Ipotizzando che tali installazioni siano realizzate tutte nel 2020 e i periodi di *off-hire* si attestino intorno a 50-60 giorni (compresa la messa in bacino), risulta una riduzione dell'offerta effettiva della flotta di navi cisterna dello 0,2% circa per quest'anno. La maggior parte delle installazioni sarà anticipata, ma dovrebbe comportare una contrazione dell'offerta, seppur in calo, per buona parte del 2020.
- I ritardi nei porti e l'aumento della lunghezza dei viaggi, visto il numero crescente di merci esportate dal Medio Oriente, potrebbero ridurre la pronta offerta di tonnellaggio.
- Secondo Kepler a fine gennaio 2020 erano presenti circa 3,1 milioni di tonnellate di BTZ in stoccaggio galleggiante a Singapore. Questo prodotto sarà distribuito a livello regionale, realizzando i suoi effetti di contrazione, nei primi mesi del 2020. Tuttavia, lo stoccaggio galleggiante di BTZ potrebbe essere sostituito da stoccaggio galleggiante di ATZ, in quanto si prevede che la curva dei prezzi a termine per questo prodotto entri in contango. Pur essendo positivo per il nostro mercato in quanto riduce l'offerta effettiva, lo stoccaggio galleggiante ha anche depresso il commercio di raffinati, con un impatto negativo temporaneo di cui è prevista un'inversione.

- Il blocco del bunkeraggio ha ridotto l'offerta effettiva di navi all'inizio del 2020. Alcune evidenze aneddotiche parlano di tempi di attesa per i bunker BTZ di 2-5 giorni in alcuni porti, con un particolare collo di bottiglia a Singapore, tuttavia la situazione è in via di normalizzazione e le attese in futuro potrebbero essere legate più che altro alle navi dotate di depuratori in attesa di ATZ.

12 marzo 2020

Per il Consiglio di Amministrazione
Antonio Carlos Balestra di Mottola

**D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. BILANCIO E NOTA INTEGRATIVA
PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2019**

Conto economico complessivo

<i>US\$</i>	Nota	2019	2018
Ricavi	(3)	150.000	82.500
Svalutazione delle partecipazioni	(4)	-	(1.314.585)
Costi generali e amministrativi	(5)	(1.619.608)	(3.180.110)
Risultato operativo lordo		(1.469.608)	(4.412.195)
Ammortamenti	(8)	(32.331)	(4.663)
Risultato operativo		(1.501.939)	(4.416.858)
Proventi finanziari	(6)	3.435.833	5.780.315
Oneri finanziari	(6)	(487.528)	(885.898)
Utile / (perdita) ante imposte		1.446.366	477.559
Imposte	(7)	(188.294)	(596.040)
Utile / (perdita) netto		1.258.072	(118.481)
Utile/(Perdita) complessivo del periodo		1.258.072	(118.481)

L'utile netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società

Le note riportate alle pagine da 118 a 134 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Situazione patrimoniale-finanziaria

US\$	Nota	AI 31 dicembre 2019	AI 31 dicembre 2018
Attività non correnti			
Immobilizzazioni materiali	(8)	781	5.030
Attività consistenti nel diritto di utilizzo	(8)	82.001	-
Immobilizzazioni finanziarie	(9)	407.073.528	321.873.528
Crediti finanziari non correnti	(10)	10.000.000	30.000.000
Totale attività non correnti		417.156.310	351.878.558
Attività correnti			
Crediti a breve e altre attività correnti	(11)	71.247	66.430
Crediti finanziari correnti	(10)	5.403.375	44.768.522
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(12)	360.394	270.985
Totale attività correnti		5.835.016	45.105.937
Totale attività		422.991.326	396.984.495
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(13)	62.051.624	65.375.803
Utili portati a nuovo	(13)	(8.702.715)	(9.960.787)
Altre riserve	(13)	353.831.566	302.290.415
Patrimonio netto totale		407.180.475	357.705.431
Passività non correnti			
Finanziamenti degli azionisti	(15)	-	30.600.000
Debiti per <i>leasing</i> finanziari	(16)	58.604	-
Totale passività non correnti		58.604	30.600.000
Passività correnti			
Banche e altri finanziatori	(14)	5.562.079	5.880.789
Finanziamenti degli azionisti	(15)(18)	5.000.000	1.280.200
Debiti per <i>leasing</i> finanziari	(16)	26.816	-
Debiti a breve e altre passività correnti	(17)	4.987.566	1.518.075
Debiti per imposte		175.786	-
Totale passività correnti		15.752.247	8.679.064
Totale passività e patrimonio netto		422.991.326	396.984.495

Per il Consiglio di Amministrazione
Antonio Carlos Balestra di Mottola

Le note riportate alle pagine da 118 a 134 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Rendiconto finanziario

US\$	2019	2018
Utile / (Perdita) del periodo	1.258.072	(118.481)
Dividendi	(150.000)	(82.500)
Svalutazione delle partecipazioni	-	1.314.486
Ammortamenti	32.330	4.663
Imposte correnti	188.294	596.040
Oneri (proventi) finanziari	(2.948.306)	(4.545.803)
Altre variazioni del patrimonio netto / Piano di <i>stock option</i>	(606.984)	182.726
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	(2.226.594)	(2.648.869)
Variazioni dei crediti a breve	(4.818)	71.483
Variazioni dei debiti a breve	(558.429)	43.336
Interessi versati	(43.361)	(26.110)
Imposte pagate	(5.459)	(537.779)
Flussi di cassa netti da attività operative	(2.838.661)	(3.097.939)
Rimborso di finanziamenti a controllate – (a) da d'Amico Tankers d.a.c.	(13.817.050)	1.980.551
Proventi da investimenti - Dividendi	150.000	82.500
Deflussi per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i>	(5.263)	-
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(13.672.313)	2.063.051
Aumento di capitale	49.787.350	156.995
Oneri relativi all'aumento di capitale	(963.393)	-
Rimborso della quota capitale della passività del <i>leasing</i>	(24.663)	-
Rimborso del prestito degli azionisti	(31.880.200)	-
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	16.919.094	156.995
Variazioni della liquidità	408.120	877.893
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	(5.609.804)	(4.731.911)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	(5.201.684)	(5.609.804)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	360.394	270.985
Scoperti di conto a fine periodo	(5.562.078)	(5.880.789)

Le note riportate alle pagine da 118 a 134 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2019	65.375.803	(9.960.787)	302.290.415	357.705.431
Aumento di capitale	29.363.722	-	20.423.627	49.787.349
Costo dell'emissione azionaria	-	-	(963.393)	(963.393)
Contributo degli azionisti senza emissione di azioni	(32.687.901)	-	32.687.901	-
Storno della riserva opzioni su azioni	-	-	(606.984)	(606.984)
Utile (perdita) complessivo	-	1.258.072	-	1.258.072
Saldo al 31 dicembre 2019	62.051.624	(8.702.715)	353.831.566	407.180.475

US\$	Capitale sociale	Utili portati a nuovo	Altre riserve	Totale
Saldo al 1° gennaio 2018	65.321.532	(9.842.306)	302.004.965	357.484.191
Aumento di capitale	54.271	-	145.169	199.440
Costo dell'emissione azionaria	-	-	(42.445)	(42.445)
Riserva opzioni su azioni	-	-	182.726	182.726
Utile (perdita) complessivo	-	(118.481)	-	(118.481)
Saldo al 31 dicembre 2018	65.375.803	(9.960.787)	302.290.415	357.705.431

Le note riportate alle pagine da 118 a 134 costituiscono parte integrante del presente bilancio d'esercizio.

Note

d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società a responsabilità limitata (*Société Anonyme*), di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 e avente sede legale in Lussemburgo.

d'Amico International Shipping S.A. ha adottato i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting Standards e IAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) e recepiti dall'articolo 26 della legge lussemburghese del 10 dicembre 2010. Il termine "IFRS" include anche tutti gli "IAS", nonché tutte le interpretazioni fornite dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), denominato in precedenza Standing Interpretations Committee (SIC). La Società redige un bilancio consolidato che fa parte della presente relazione annuale.

d'Amico International Shipping S.A. dispone di risorse adeguate tali da garantire la propria operatività nel prossimo futuro; il bilancio è stato quindi redatto sulla base del principio di continuità aziendale.

Il bilancio è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società, arrotondati al dollaro più vicino.

1. PRINCIPI CONTABILI

Il presente bilancio è stato redatto secondo la convenzione del costo storico e in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) applicabili, come adottati dall'Unione europea.

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

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono costituiti dai dividendi distribuiti dalle società controllate. I proventi da dividendi sono rilevati quando l'utile della controllata viene distribuito ai detentori di partecipazioni nella stessa, proporzionalmente alla quota di capitale detenuta.

Costi generali e amministrativi

Le spese amministrative, che comprendono i costi amministrativi per il personale, gli oneri di gestione, le spese d'ufficio e altri oneri relativi all'amministrazione, sono iscritti a conto economico nel momento in cui sono sostenute.

Piani di incentivazione azionaria (pagamenti basati su azioni)

La Società fornisce benefici aggiuntivi ad alcuni membri dell'alta dirigenza attraverso un piano di incentivazione azionaria. In conformità all'IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni, tale piano rappresenta una componente della remunerazione del destinatario.

Il piano di *stock option* esistente è scaduto a maggio 2019 (ulteriori informazioni sono riportate alla nota 5). Il *fair value* delle opzioni è stato valutato applicando il modello di determinazione del prezzo Black Scholes, conformemente alle linee guida dell'IFRS e alla prassi di mercato. I valori utilizzati nel modello si fondavano sulle migliori stime della dirigenza, che comprendono le condizioni di *performance* di mercato e non. L'onere retributivo, corrispondente al *fair value* delle opzioni alla data di conferimento, è stato rilevato a conto economico a quote costanti durante il periodo che intercorre tra la data di conferimento e la data di maturazione, iscrivendo il credito a contropartita direttamente nel patrimonio netto. Al termine di ogni periodo l'entità ha rivisto le stime riguardanti il numero di opzioni delle quali si prevede la maturazione in base alle condizioni effettive di servizio.

In seguito alla scadenza del precedente piano di *stock option*, è stato approvato un nuovo piano retributivo per la dirigenza che prevede pagamenti basati su azioni; per conoscere tutte le informazioni sul piano, si vedano le informazioni riportate negli Eventi significativi verificatisi nell'esercizio, all'interno delle informazioni di natura non finanziaria della presente relazione annuale. Secondo questo nuovo piano per la dirigenza, al termine del periodo di maturazione di ogni ciclo, 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.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari includono gli interessi rilevati secondo il principio di competenza, utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

Imposte

Le imposte correnti vengono calcolate sul reddito imponibile d'esercizio applicando le aliquote fiscali locali in vigore alla data di bilancio. L'utile imponibile non coincide con l'utile evidenziato a conto economico, poiché non include le voci di ricavo o di spesa che sono imponibili o deducibili in altri esercizi, ed esclude altresì le voci esenti o indeducibili. Le imposte correnti includono inoltre un'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) dello 0,5% sul patrimonio imponibile della società; il *valore unitario* della società è definito al 1° gennaio di ogni anno.

Le eventuali imposte differite sono imposte che il Gruppo prevede di versare o recuperare sulle differenze tra il valore contabile delle attività e delle passività esposto nel bilancio e la corrispondente base imponibile utilizzata nel computo dell'utile assoggettabile a tassazione. Sono contabilizzate utilizzando il metodo della passività di stato patrimoniale. Le passività relative alle imposte differite sono generalmente rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili. Le attività fiscali differite sono rilevate qualora sussista la probabilità futura di utili assoggettabili a tassazione a fronte dei quali sia possibile utilizzare le differenze temporanee deducibili. Il valore contabile delle attività fiscali differite viene riesaminato ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più ritenuto probabile che vi saranno utili assoggettabili a tassazione sufficienti per consentirne il recupero totale o parziale. Le imposte differite sono calcolate alle aliquote fiscali applicabili durante il periodo di estinzione della passività ovvero di realizzo dell'attività. Sono iscritte a conto economico come voce di costo o ricavo, eccetto se collegate a voci imputabili direttamente alle altre componenti dell'utile complessivo; in questo caso anche l'imposta differita è rilevata tra le altre componenti dell'utile complessivo.

Operazioni in valuta

Le operazioni poste in essere nel corso dell'esercizio in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite all'opportuno tasso di cambio in vigore al momento dell'operazione stessa. Le attività e le passività denominate in valute diverse dal dollaro USA sono state convertite al tasso in vigore alla data di bilancio. Tutte le differenze di cambio sono imputate direttamente nel conto economico complessivo.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono evidenziate al costo storico al netto dell'ammortamento e di eventuali svalutazioni (*impairment*). Il costo comprende il costo di acquisto e altri costi accessori direttamente attribuibili all'acquisizione. L'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la vita utile stimata del cespite.

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato, al *fair value* a conto economico o al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. La valutazione al costo ammortizzato può avvenire qualora il Gruppo abbia un modello di business volto a detenere l'attività finanziaria al fine di riscuotere flussi di cassa contrattuali, laddove tali flussi di cassa siano realizzati in date specifiche e costituiscano il solo pagamento del capitale e degli interessi. Quando i requisiti per la valutazione dell'attività finanziaria al costo ammortizzato sono soddisfatti, ma il modello di business comprende anche la vendita di tali strumenti, le attività finanziarie sono valutate al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo. Tutte le altre attività finanziarie sono valutate al *fair value* a conto economico.

I derivati incorporati all'interno di un contratto ospitante ai sensi dell'IFRS 9 non sono più separati e l'intero contratto è valutato al *fair value* a conto economico, quando il contratto ospitante è un'attività; potrebbero tuttavia essere separati qualora il contratto ospitante sia una passività ai sensi dell'IFRS 9. Nessuna modifica invece è apportata al trattamento dei derivati incorporati in un contratto ospitante che non costituisca uno strumento finanziario. Il Gruppo ha derivati incorporati all'interno dei suoi contratti, sebbene non costituiscano strumenti finanziari ai sensi dell'IFRS 9 e pertanto non sono rilevati all'interno del presente bilancio.

Diversamente dal modello delle perdite sostenute previste dallo IAS 39, nell'IFRS 9 l'esposizione delle svalutazioni (*impairment*) si sposta verso un modello basato sulla previsione di una svalutazione dei crediti. I requisiti di svalutazione si applicano alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato e al *fair value* nelle altre componenti dell'utile complessivo, registrando le svalutazioni dei crediti attese al momento della rilevazione iniziale sulla base di

quelle previste nei 12 mesi, oppure, qualora sia constatato un significativo incremento del rischio di credito dell'attività finanziaria, la svalutazione si basa sulle perdite previste lungo l'intera durata della stessa. Per le svalutazioni (*impairment*) viene applicato un approccio in tre fasi: la prima (svalutazione dei crediti previste nei 12 mesi) è applicabile quando non vi è un incremento significativo del rischio di credito, pertanto le svalutazioni dei crediti attese sono rilevate e aggiornate a ogni data di bilancio e la posizione è esposta al lordo; nella seconda fase si prevede e rileva una svalutazione del credito lungo la sua durata a causa dell'incremento del rischio di credito, tuttavia la posizione continua a essere esposta al lordo; l'ultima fase considera una svalutazione del credito prevista lungo la sua durata, pertanto la successiva perdita durevole di valore (*impairment*) del credito e degli interessi è presentata al netto.

Di seguito sono illustrati i principi contabili adottati per specifiche attività e passività.

Attività finanziarie non correnti (partecipazioni in imprese controllate)

Le partecipazioni in società controllate, in entità a controllo congiunto e in imprese collegate sono contabilizzate al costo storico rettificato per le eventuali svalutazioni.

Eventuali differenze positive, sorte al momento dell'acquisto, tra il costo di acquisto e il *fair value* delle attività nette acquisite dalla Società vengono pertanto incluse nel valore contabile degli investimenti. Se si ritiene che tali investimenti siano stati svalutati in modo permanente, la svalutazione è rilevata direttamente a conto economico. Se successivamente tale svalutazione viene annullata o ridotta, l'importo corrispondente viene stornato e iscritto a conto economico fino a concorrenza del valore inizialmente contabilizzato come costo dell'investimento.

Crediti

I crediti vengono inizialmente valutati al loro valore normale (che rappresenta il *fair value* dell'operazione); successivamente vengono valutati al costo ammortizzato, al netto delle svalutazioni per perdita durevole di valore e del fondo svalutazione crediti. La svalutazione è rilevata a conto economico qualora vi siano prove oggettive della svalutazione del credito. Tali svalutazioni vengono calcolate come differenza tra il valore contabile e il valore attuale dei flussi di cassa futuri stimati, attualizzati al tasso di interesse effettivo applicabile in origine all'attività. In particolare, per quanto concerne i crediti commerciali a breve - alla luce del breve periodo di tempo - la valutazione al costo ammortizzato coincide con il valore nominale, al netto di svalutazioni per perdita durevole di valore.

Le svalutazioni dei crediti attese sono calcolate sui crediti per controstallie e si basano sulla valutazione delle svalutazioni del credito previste lungo la sua durata, adottando l'approccio semplificato, e determinate alla rilevazione iniziale e successivamente rettificata per eventuali variazioni delle aspettative.

Ai sensi dell'IFRS 9 la perdita durevole di valore (*impairment*) è valutata in riferimento alle perdite attese su crediti associate ai crediti commerciali, rilevando la variazione del fondo a conto economico.

Nella valutazione del rischio di credito e delle perdite attese, la dirigenza considera un rischio di *default* e la sua probabilità per ogni finestra di pagamento fissata. La dirigenza ritiene che un aumento del numero di giorni di ritardo dei pagamenti costituisca un indicatore dell'incremento del rischio di *default*, pertanto ha stabilito *cluster* per tali ritardi nei pagamenti ai quali ha assegnato una maggiore probabilità di *default* maggiore è il ritardo nei pagamenti, e per cui di conseguenza rileva accantonamenti che rappresentano una percentuale crescente degli importi residui. La politica prevede di stornare eventuali controstallie non dovute al perfezionamento delle trattative commerciali, seguendo le condizioni concordate.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" comprende la liquidità in cassa, i conti correnti e i depositi a vista nonché altri investimenti altamente liquidi a breve termine che sono facilmente convertibili in importi liquidi entro tre mesi e sono soggetti ad un rischio irrilevante di cambiamento di valore. Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono valutati al *fair value*, che coincide con il loro valore nominale, o al costo storico più eventuali interessi passivi.

Banche e altri finanziatori

Gli scoperti di conto a breve termine sono rilevati in base agli importi ricevuti al netto dei costi di transazione e successivamente sono valutati al costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo; la differenza tra le entrate relative ai finanziamenti e il valore nominale viene iscritta a conto economico lungo la durata del finanziamento.

Debiti

I debiti vengono valutati al costo ammortizzato che, tenuto conto delle caratteristiche e della scadenza di tali debiti, coincide generalmente con il loro valore nominale.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono rilevati quando la Società ha un obbligo attuale derivante da un evento passato che probabilmente sarà tenuta a onorare. I fondi sono valutati secondo la migliore stima, da parte degli Amministratori, dell'esborso richiesto per estinguere l'obbligo alla data di bilancio e sono attualizzati laddove l'effetto sia rilevante.

Azioni proprie

In seguito al programma di riacquisto, le azioni proprie sono rilevate al costo storico e sono evidenziate come voce separata in diminuzione del patrimonio netto. Il costo di acquisto delle azioni proprie e i proventi della loro eventuale vendita successiva sono esposti come variazioni del patrimonio netto.

Dividendi

I dividendi da distribuire sono rilevati come variazioni del patrimonio netto nel periodo in cui sono approvati dall'assemblea degli azionisti.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio, la dirigenza effettua stime contabili ed in alcuni casi supposizioni. Le decisioni degli amministratori sono basate sull'esperienza e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono espresse per tutte le aree di *business*. Di seguito sono elencate le aree maggiormente interessate da tali procedimenti.

Valutazione del fair value

Il "*fair value*" è il prezzo che si percepirebbe dalla vendita di un'attività o che si pagherebbe per trasferire una passività in una transazione ordinaria sul mercato principale/più vantaggioso alla data di valutazione, alle condizioni di mercato vigenti, indipendentemente dal fatto che il prezzo sia direttamente osservabile o venga stimato tramite un'altra tecnica di valutazione. Il *fair value* degli strumenti finanziari è rappresentato dalla loro quotazione di mercato o, se non disponibile, dal valore risultante dall'adozione di adeguati modelli di valutazione finanziaria che tengano conto di tutti i fattori utilizzati dagli operatori del mercato e dei prezzi ottenuti in operazioni simili effettivamente eseguite sul mercato.

Per ottenere una specifica valutazione al *fair value* il calcolo è basato sui prezzi quotati o sulle informazioni dei *broker*, nonché sulla periodica verifica delle rettifiche di dette valutazioni e dei dati non osservabili, in modo da classificare tali valutazioni nel livello di *fair value* appropriato. Nella valutazione del *fair value* bisogna avvalersi del maggior numero possibile di dati di mercato.

Per misurare il *fair value* si ricorre a tecniche di valutazione basate su tre livelli di elementi:

- Gli elementi del primo livello sono costituiti dai prezzi quotati su mercati attivi per attività o passività identiche;
- Gli elementi del secondo livello, diversi dai valori quotati inclusi nel primo livello, sono osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o la passività considerata;
- Gli elementi del terzo livello non sono osservabili a partire da dati di mercato.

Quando gli elementi utilizzati per determinare il *fair value* di un'attività o di una passività appartengono a categorie differenti, la valutazione del *fair value* viene classificata interamente al posto più basso e più significativo della gerarchia del *fair value*. Il trasferimento tra livelli gerarchici di *fair value* è contabilizzato alla fine del periodo di rendicontazione durante il quale è avvenuta la modifica.

Accantonamenti per debiti d'imposta

I debiti d'imposta sono calcolati sull'attuale conoscenza della situazione fiscale della Società in base all'impatto del quadro normativo lussemburghese.

Nuovi principi contabili

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2019

I seguenti principi e modifiche sono entrati in vigore per i periodi contabili annui a decorrere dal 1° gennaio 2019:

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2019

L'*IFRS 16 – Leasing* è in vigore per gli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società.

Il *leasing* è un mezzo per ottenere accesso ad attività, ottenere finanziamenti e ridurre l'esposizione di un'entità al rischio di proprietà delle attività. Il nuovo approccio ai *leasing* comporta una rappresentazione più fedele delle attività e delle passività di un locatario e, unitamente all'informativa ampliata, incrementa la trasparenza della leva finanziaria e del capitale impiegato da un locatario.

Questo principio contabile modifica il bilancio della Società, con effetti sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti nei contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate al tasso di interesse intrinseco del *leasing*, qualora sia possibile determinarlo con facilità; in caso contrario, sono attualizzate al tasso di finanziamento marginale della Società alla data di prima applicazione, o di inizio del *leasing*, portando alla rilevazione di una passività per *leasing* e di una corrispondente attività che consiste nel diritto di utilizzo.

All'interno dello Stato patrimoniale, i canoni di locazione degli uffici, che costituiscono l'attività consistente nel diritto di utilizzo, sono sostituiti con interessi e ammortamento, pertanto parametri chiave come l'EBITDA, l'EBIT e il risultato netto vengono modificati. La quota di interessi dei *leasing* finanziari viene dedotta dai flussi di cassa operativi, che rimangono tuttavia superiori alla situazione pre-IFRS 16, poiché i pagamenti per la passività del *leasing* residua sono adesso classificati tra le attività finanziarie.

La Società ha adottato l'approccio "*modified retrospective*" per la transizione all'IFRS 16, applicando il principio dall'inizio del 2019, senza riesporre le informazioni finanziarie dell'esercizio precedente; l'impatto netto sugli utili portati a nuovo all'inizio del periodo di applicazione (1° gennaio 2019) era trascurabile – inferiore a € 1.000 – e pertanto non è stato esposto.

L'attività consistente nel diritto di utilizzo è ammortizzata a quote costanti durante il più breve tra la durata rimanente del *leasing* o la vita utile residua della Attività.

La Società si è inoltre avvalsa dell'espedito pratico che consente di non rilevare come *leasing* i contratti di durata inferiore a 12 mesi (*leasing* a breve termine) e quelli di valore inferiore a US\$ 5.000 (voci di valore ridotto). Per tali contratti, il costo del *leasing* è registrato come spesa senza alcuna rettifica dovuta alla transizione.

DIS, in qualità di locatario, applica lo IAS 36 *Perdite di valore e svalutazioni ("impairment")* per determinare se l'attività in locazione viene svalutata e per contabilizzare eventuali svalutazioni identificate.

Nell'applicazione dell'IFRS 16, la Società ha applicato le seguenti modifiche nell'esposizione:

- Nel Conto economico, una riga aggiuntiva legata all'ammortamento del diritto di utilizzo di attività in *leasing*;
- Nella Situazione patrimoniale e finanziaria, una riga aggiuntiva riflette il diritto di utilizzo;
- Nel Rendiconto finanziario, righe aggiuntive legate all'ammortamento delle attività corrispondenti al diritto di utilizzo, agli interessi passivi del *leasing*, al rimborso di passività per *leasing* e agli interessi versati sul *leasing*. La parte dei pagamenti del *leasing* per la quota capitale della passività per *leasing* è esposta come flussi di cassa da attività finanziarie, mentre la parte dei pagamenti del *leasing* per la quota di interessi della passività del *leasing* è esposta come flussi di cassa da attività operative, come previsto dai principi contabili della Società in materia di esposizione degli interessi passivi.

Non ci sono altri principi in vigore a decorrere dal 1° gennaio 2019 che abbiano un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso o futuri e sulle operazioni future prevedibili.

2. INFORMATIVA SUL CAPITALE

d'Amico International Shipping S.A. gestisce il proprio capitale in modo da preservare la continuità aziendale, massimizzando al contempo il ritorno per gli azionisti.

Il capitale della Società è stato costituito a inizio 2007 nell'ambito del processo di IPO, tenendo conto dei rischi che riguardano d'Amico International Shipping S.A. come società e il settore in cui operano le sue controllate. Successivamente, nel 2012, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019, il capitale della Società è stato aumentato coerentemente con la sua strategia di modernizzazione della flotta e rafforzamento del bilancio della Società, consentendole di affrontare la preponderante debolezza dei mercati dei noli negli ultimi anni. Il capitale comprende il capitale emesso e interamente versato, le riserve e gli utili portati a nuovo, come descritto nella nota 13.

La struttura del capitale viene riesaminata nel corso dell'esercizio e, se necessario, modificata in base alle esigenze di capitalizzazione della Società, per via dei cambiamenti ai piani di investimento o delle variazioni delle condizioni attuali e potenziali del mercato dei noli. La Società effettua il monitoraggio del proprio capitale sulla base dell'*asset cover ratio* del Gruppo DIS, corrispondente al rapporto tra l'utilizzo delle linee di credito del Gruppo e il *fair value* delle navi di proprietà del Gruppo.

3. RICAVI

US\$	2019	2018
Ricavi	150.000	82.500

Nel 2019 è stato ricevuto un dividendo pari a US\$ 150 migliaia dalla principale controllata operativa, d'Amico Tankers d.a.c. Nel 2018 era stato ricevuto un dividendo da Eco Tankers Limited pari a US\$ 82,5 migliaia.

4. SVALUTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI

US\$	2019	2018
Svalutazione delle partecipazioni	-	(1.314.585)

Non è stata registrata alcuna svalutazione delle partecipazioni nel 2019. Nel 2018 la Società ha rilevato una svalutazione di US\$ 1,3 milioni a fronte della sua partecipazione in Glenda International Shipping d.a.c. (GIS) (si veda la nota 9).

5. COSTI GENERALI E AMMINISTRATIVI

US\$	2019	2018
Costo del personale	460.494	(405.720)
Altri costi di gestione	(2.080.102)	(2.774.390)
Totale costi generali e amministrativi	(1.619.608)	(3.180.110)

Dipendenti

La società impiega un dipendente amministrativo (2018: un *manager* e un dipendente amministrativo). I costi totali per stipendi e salari ammontavano a un provento netto di US\$ 460.494, per via dello storno della riserva sovrapprezzo azioni (si veda oltre nella nota; 2018: costo di US\$ 405.724).

Gli emolumenti sono stati corrisposti agli amministratori della Società per i servizi resi alla Società stessa e per la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione. È stato versato un importo complessivo pari a € 485.000, che al netto di una ritenuta d'acconto del 20% rappresenta una remunerazione netta di € 388.000 (2018: totale € 780.000, al quale era applicabile una ritenuta d'acconto sempre del 20%).

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" o 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.

Il piano si basa sui risultati finanziari medi raggiunti da DIS nel corso di tre periodi biennali continuativi, nell'intento di 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, prevedendo una soglia minima. Il *bonus* finale verrà 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). Si rimanda agli Eventi significativi verificatisi nel periodo, all'interno delle informazioni di natura non finanziaria della presente relazione annuale, per un'informativa completa sui calcoli per il Piano. Ad oggi non è stato registrato alcun onere per pagamenti ai sensi di tale piano.

Fino al 31 maggio 2019 (poi scaduto) esisteva un diverso piano retributivo basato su azioni; il 3 marzo 2016 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato, previo parere favorevole del Comitato Nomine e Remunerazione, la proposta di sottoporre all'assemblea annuale degli azionisti l'adozione, ai sensi dell'art. 114-bis del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e successive modifiche e integrazioni ("TUF"), del piano di incentivazione chiamato "Piano di *stock option* DIS 2016/2019" o "il Piano". L'assemblea annuale degli azionisti, tenutasi il 20 aprile 2016, ha approvato l'adozione del Piano e delegato al Consiglio di Amministrazione la definizione dei termini, delle condizioni e delle procedure per la sua attuazione. I termini, le condizioni e le procedure per l'attuazione del Piano sono stati definiti in un Regolamento approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 4 maggio 2016.

Il Piano prevedeva che ai partecipanti fossero conferite opzioni che maturavano solo in caso di raggiungimento di specifici standard di prestazione. La partecipazione al Piano era a discrezione del consiglio e nessuno aveva il diritto contrattuale di parteciparvi o di ricevere alcun beneficio garantito. L'ammontare delle opzioni maturate dipendeva dalle condizioni di servizio e di *performance* previste nel Piano nel corso di un periodo di tre anni, poiché i partecipanti dovevano essere ancora impiegati presso la Società alla scadenza del Piano. Le opzioni erano conferite a titolo gratuito e non erano dotate di diritto al dividendo o diritti di voto. Nel momento in cui era esercitabile, ogni opzione era convertibile in un'azione ordinaria al prezzo di esercizio precedentemente concordato. Il Consiglio aveva facoltà, a propria discrezione, di regolare in contanti le richieste di conversione.

Di seguito è riportato un riepilogo delle opzioni conferite nell'ambito del Piano:

	Prezzo medio per opzione su azioni	Numero di opzioni
Al 1° gennaio 2019	€ 0,0852	5.730.000
Conferite durante il periodo	-	-
Esercitate durante il periodo	-	-
Decadute durante il periodo	-	-
Scadute a fine periodo	€ 0,0852	5.730.000
Al 31 dicembre 2019	-	-

Il *fair value* delle opzioni alla data di conferimento era determinato utilizzando il modello Black Scholes tenendo conto delle seguenti ipotesi:

Corso azionario al 1° giugno 2016	€ 0,4479	
Volatilità prevista	34,5%	Media degli ultimi tre anni delle azioni DIS
Rendimento in termini di dividendi previsto	3,12%	Rendimento in termini di dividendi medio dal 2007 utilizzando la capitalizzazione di mercato al termine di ogni anno
Tasso di interesse esente da rischio	(0,396)%	Rendimento dei titoli di Stato lussemburghesi a 4 anni in euro

Le condizioni di maturazione del piano di incentivazione approvato nel 2016 non sono state soddisfatte, pertanto le precedenti riserve maturate per il piano sono state liberate, risultando in un ricavo nel 2019 pari a US\$ 0,6 milioni. Il costo relativo al Piano nel 2018 è stato pari a US\$ 183 migliaia.

Altri costi di gestione

La voce include un importo di US\$ 1.084.438 nel 2019, che comprende onorari professionali e spese di consulenza sostenuti dalla Società nel corso dell'esercizio dovuti al fatto di essere una società quotata (2018: US\$ 1.358.471), di cui emolumenti maturati nei confronti del *réviseur d'entreprises agréé* /società di revisione per la revisione del bilancio 2019 pari a € 12,0 migliaia, corrispondenti a US\$ 15,8 migliaia (2018: € 8 migliaia corrispondenti a US\$ 9,6 migliaia), e di cui emolumenti per la revisione del bilancio consolidato della Società pari a US\$ 155,7 migliaia (2018: € 58,3 migliaia, corrispondenti a US\$ 72,6 migliaia).

6. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

US\$	2019	2018
Proventi finanziari	3.435.834	5.780.315
Oneri finanziari	(487.528)	(885.898)
Proventi finanziari netti	2.948.306	4.894.417

I proventi finanziari del 2019 includono interessi attivi sul finanziamento concesso alla controllata d'Amico Tankers d.a.c. per US\$ 3.380.810 (2018: US\$ 5.684.784) e utili su differenze di cambio commerciali per US\$ 97.024 (2018: US\$ 95.531). Gli oneri finanziari nel 2019 includono gli interessi passivi dovuti all'azionista d'Amico International SA, sui finanziamenti a breve e a lungo termine (si vedano ulteriori informazioni nella nota 14) pari a US\$ 363.101 (2018: US\$ 605.744), interessi passivi dovuti sullo scoperto di conto per US\$ 43.256 (2018: US\$ 238.649), US\$ 75.909 di commissioni finanziarie (2018: US\$ 15.398) e US\$ 5.263 di oneri per *leasing* finanziari sugli uffici in locazione.

7. IMPOSTE

US\$	2019	2018
Imposte	(188.294)	(596.040)

Le imposte per il 2019 rappresentano l'accantonamento dell'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) per US\$ 188.294 (2018: US\$ 596.040).

A fine 2019 d'Amico International Shipping S.A. aveva perdite fiscali complessive da portare a nuovo pari a circa € 57,0 milioni (corrispondenti a US\$ 64,0 milioni).

Non sono state contabilizzate attività fiscali differite perché la dirigenza non prevede che vengano conseguiti utili imponibili a fronte dei quali compensare le perdite accumulate.

8. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI – ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

Le immobilizzazioni materiali rappresentano principalmente attrezzature informatiche per la sede del Lussemburgo; sono ammortizzate al tasso trimestrale dell'8,33% nel corso della loro vita utile. Dal 1° gennaio 2019, in seguito alla prima applicazione dell'IFRS 16, un'attività consistente nel diritto di utilizzo, corrispondente all'ufficio in locazione, viene rilevata e ammortizzata lungo la durata del contratto di locazione; il locatore dell'ufficio è la parte correlata e azionista d'Amico International S.A.

US\$	2019		2018	
	Immobilizzazioni materiali	Attività consistente nel diritto di utilizzo	Immobilizzazioni materiali	Attività consistente nel diritto di utilizzo
Al 1° gennaio				
Costo o valutazione	32.553	-	32.553	-
Accantonamenti per ammortamenti	(27.523)	-	(22.860)	-
Valore contabile netto a inizio periodo	5.030		9.693	
Modifica del principio contabile	-	110.082	-	-
Valore contabile netto a inizio periodo riesposto	5.030	110.082	-	-
Incrementi				
Incrementi	-	-	-	-
Quota di ammortamento del periodo	(4.249)	(28.081)	(4.663)	-
Valore contabile netto a fine periodo	781	82.001	5.030	-
Al 31 dicembre				
Costo o valutazione	32.553	110.082	32.553	-
Accantonamenti per ammortamenti	(31.772)	(28.081)	(27.523)	-

9. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Partecipazioni in società controllate

Società	Paese	Proprietà	Valuta	Valore di bilancio al 31 dicembre 2018	Incrementi (decrementi)	Valore di bilancio al 31 dicembre 2019
d'Amico Tankers d.a.c.	IRL	100%	USD	318.921.920	85.200.000	404.121.920
Eco Tankers Limited	Malta	33%	USD	2.951.608	-	2.951.608
			USD	321.873.528	85.200.000	407.073.528

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL) è la principale controllata operativa del Gruppo d'Amico International Shipping. Nel 2019, parte del prestito in essere concesso a d'Amico Tankers d.a.c. dalla Società è stata convertita in patrimonio netto, dando luogo a un aumento del valore della partecipazione della Società in DTL pari a US\$ 85.200.000. Il risultato netto di DTL per l'esercizio 2019 è stato una perdita di US\$ 19,3 milioni. Al 31 dicembre 2019 DTL aveva un patrimonio netto pari a US\$ 343,3 milioni. A fine esercizio, la dirigenza della Società ritiene che non occorra rilevare alcuna svalutazione per questo investimento.

Eco Tankers Limited (ETL) è un'impresa collegata soggetta a controllo congiunto con Venice Shipping & Logistics, un fondo di *private equity*. Al 31 dicembre 2019 Eco Tankers Limited è in liquidazione, la dirigenza ritiene pertanto che non sia necessario rilevare alcuna svalutazione per questa partecipazione e un anticipo sui proventi di liquidazione è già stato ricevuto da DIS (si veda la nota 17).

Partecipazioni detenute tramite d'Amico Tankers d.a.c.:

Società	Partecipazione effettiva	Paese	Attività
High Pool Tankers Limited	100%	Irlanda	Società consortile
Glenda International Management Limited- in liquidazione	100%	Irlanda	Società consortile
Glenda International Shipping d.a.c.	50%	Irlanda	Shipping
DM Shipping d.a.c.*	51%	Irlanda	Shipping
d'Amico Tankers Monaco S.A.M.	100%	Monaco	Servizi
d'Amico Tankers UK Limited	100%	Regno Unito	Servizi

*A marzo 2020 il Consiglio di Amministrazione di DM Shipping d.a.c. ha deciso di liquidare la società.

10. CREDITI FINANZIARI

US\$	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti finanziari non correnti	10.000.000	30.000.000
Crediti finanziari correnti	5.403.375	44.768.522
Totale	15.403.375	74.768.522

Il saldo totale dei crediti finanziari a fine esercizio rappresenta i finanziamenti concessi alla controllata d'Amico Tankers d.a.c.; nel 2017 una parte del finanziamento alla controllata è stato concesso sotto forma di credito *revolving* a medio termine per finalità societarie, a un tasso di interesse pari al LIBOR USD a 3 mesi più un margine del 2,0%, mentre l'attuale credito finanziario rappresenta l'importo residuo di un finanziamento a breve termine, a un tasso di interesse pari al LIBOR USD a 1 mese più un margine dell'1,5%. L'intervallo dei tassi per il LIBOR USD a un mese era compreso tra l'1,69% e il 2,51% nel 2019. Nel 2019, US\$ 20,0 milioni del finanziamento a lungo termine e US\$ 65,2 milioni di quello a breve termine sono stati convertiti in capitale.

11. CREDITI A BREVE E ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti a breve e altre attività correnti	71.247	66.430

Nel 2019 e nel 2018 il saldo si compone solo di ratei attivi e crediti diversi della Società.

12. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	360.394	270.985
Scoperti di conto corrente	(5.562.078)	(5.880.789)
Totale disponibilità liquide e mezzi	(5.201.684)	(5.609.804)

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti sono rappresentati dal denaro detenuto in conti correnti bancari (si veda la nota 1) e gli scoperti di conto descritti nella nota 14.

13. CAPITALE E RISERVE

Capitale sottoscritto

Al 31 dicembre 2019 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$ 62.051.623,70, corrispondente a 1.241.032.474 azioni ordinarie senza valore nominale (al 31 dicembre 2018: US\$ 65.375.802,50 corrispondente a 653.758.025 azioni ordinarie senza valore nominale).

L'11 marzo 2019, l'Assemblea straordinaria di DIS – sulla base di una relazione speciale del Consiglio di Amministrazione – ha deliberato 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 a US\$ 0,05 per azione senza l'annullamento di, né il rimborso su, qualsiasi azione in circolazione né compensazione di eventuali perdite, riducendo di conseguenza l'importo del capitale sociale emesso dal 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; si è deciso di fissare il capitale sociale autorizzato, compreso il capitale sociale emesso, a un totale di US\$ 87.500.000 ripartito in 1.750.000.000 azioni senza valore nominale, autorizzando il Consiglio di Amministrazione ad aumentare il capitale della Società in una o più *tranche*.

Il 22 marzo 2019 il Consiglio di Amministrazione della Società ha inoltre deliberato di predisporre il lancio di un'offerta di diritti di sottoscrizione privilegiata ("Diritti di sottoscrizione privilegiata") rivolta ai propri azionisti, disciplinata secondo le informazioni incluse nel Prospetto; tutti i Diritti di sottoscrizione privilegiata sono stati esercitati, causando un incremento del capitale sociale pari a US\$ 29.363.545, tramite l'emissione di 587.270.900 nuove azioni ordinarie.

Il 2 luglio 2019 il capitale sociale della Società è aumentato di 3.199 azioni (US\$ 159,95) per via dell'esercizio di un numero equivalente di *warrant* al prezzo di € 0,327; il 30 dicembre 2019 è aumentato di 350 azioni (US\$ 17,50) per via dell'esercizio di un numero equivalente di *warrant* al prezzo di € 0,341 (si vedano i Termini e Condizioni previsti per l'esercizio dei *Warrant*). L'importo totale dei suddetti aumenti di capitale, compreso il sovrapprezzo azioni, è stato di US\$ 1.320,30.

Al 31 dicembre 2019 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammontava a US\$ 62.051.623,70, corrispondente a 1.241.032.474 azioni ordinarie senza valore nominale (al 31 dicembre 2018: US\$ 65.375.802,50 corrispondente a 653.758.025 azioni ordinarie senza valore nominale).

Utili portati a nuovo

Questa voce comprende gli utili netti dell'attuale e del precedente esercizio, oltre alle detrazioni derivanti dai dividendi distribuiti.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US\$	AI 31 dicembre 2018	Variazioni nel 2019	AI 31 dicembre 2019
Riserva sovrapprezzo azioni	316.696.761	52.148.135	368.844.896
Azioni proprie	(18.121.626)	-	(18.121.626)
Riserva opzioni su azioni	606.984	(606.984)	-
Riserva legale	3.108.296	-	3.108.296
Totale	302.290.415	51.541.151	353.831.566

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita inizialmente a causa dell'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale (maggio 2007) e successivamente per via degli ulteriori aumenti di capitale, di cui l'ultimo è stato effettuato nel mese di dicembre 2019. Come previsto per legge, è distribuibile. Alcuni costi e oneri legati ai processi di quotazione e gli ulteriori aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati compensati a fronte di tali riserve.

Azioni proprie

Le azioni proprie a fine 2019 consistono in 7.760.027 di azioni ordinarie (2018: 7.760.027) ammontando a US\$ 18,1

milioni (2018: US\$ 18,1 milioni), equivalenti all'0,6% del capitale sociale circolante alla data di bilancio (2018: 1,2%). Tali azioni sono state acquistate in seguito al programma di riacquisto azioni proprie autorizzato.

Riserva opzioni su azioni

Questa riserva è stata creata in relazione al Piano di *stock option* ed è stata stornata alla scadenza; si veda la nota 5.

Riserva legale

È un requisito di legge previsto in Lussemburgo ed è stata costituita tramite l'allocazione del 5% dell'utile netto annuo, fino a che la riserva raggiunge il 10% del capitale sociale sottoscritto. Tale riserva non è distribuibile.

14. BANCHE E ALTRI FINANZIATORI

US\$	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Banche e altri finanziatori	5.562.079	5.880.789

L'importo residuo pari a US\$ 5,6 milioni al 31 dicembre 2019 si riferisce a scoperti di conto per finalità aziendali generali (Cassa Lombarda: € 1,0 milioni, Unicredit: US\$ 4,5 milioni). Il tasso di interesse medio sugli utilizzi di tali due linee nel 2019 è stato del 4,2%.

15. FINANZIAMENTI DEGLI AZIONISTI

US\$ migliaia	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Finanziamento a lungo termine	-	30.600.000
Finanziamento a breve termine	5.000.000	1.280.200
d'Amico International S.A.	5.000.000	31.880.200

Nel mese di aprile 2019 l'azionista di controllo di DIS, d'Amico International S.A., ha permutato il prestito concesso a DIS, pari a US\$ 31,3 milioni al 31 dicembre 2018, con nuove azioni emesse tramite l'offerta di diritti di sottoscrizione privilegiata della Società. US\$ 5,0 milioni sono stati prestati da d'Amico International S.A. a fine dicembre 2019 e rimborsati integralmente a inizio gennaio 2020. Il finanziamento a breve termine concesso da d'Amico International S.A. è remunerato al LIBOR USD BBA a un mese più un margine dell'1%.

16. DEBITI PER LEASING FINANZIARI

US\$	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Debiti per <i>leasing</i> finanziari non correnti	58.604	-
Debiti per <i>leasing</i> finanziari correnti	26.816	-
Totale debiti per <i>leasing</i> finanziari	85.420	-

L'entrata in vigore dell'IFRS 16 il 1° gennaio 2019 ha portato all'iscrizione di una passività a breve termine e di una a lungo termine corrispondenti ai pagamenti residui nell'ambito dei contratti di *leasing* in essere per il diritto di utilizzo degli uffici di DIS.

17. DEBITI A BREVE E ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

US\$	AI	AI
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Debiti e ratei passivi	730.566	1.518.075
Altre passività correnti	4.257.000	-
Debiti a breve e altre passività correnti	4.987.566	1.518.075

La voce Debiti a breve e altre passività correnti al 31 dicembre 2019 include US\$ 0,7 milioni di debiti e ratei passivi sorti dall'attività amministrativa ordinaria della Società (31 dicembre 2018: US\$ 1,5 milioni); in particolare la Società ha un debito IVA in Lussemburgo, a fronte del quale è maturato un importo equivalente a US\$ 0,4 milioni come debito IVA (31 dicembre 2018: US\$ 0,4 milioni). Le altre passività correnti riguardano un anticipo su distribuzioni future di capitale alla liquidazione pari a US\$ 4,3 milioni ricevuto da Eco Tankers Limited in seguito alla vendita della sua unica nave, la MT High Sun (si veda la nota 9; 31 dicembre 2018: 0).

18. GESTIONE DEL RISCHIO

La Società è esposta ai seguenti rischi finanziari connessi con le sue operazioni:

Rischio di cambio

La valuta funzionale della Società è il dollaro statunitense e gran parte dei suoi proventi (dividendi e interessi attivi) è denominata in dollari statunitensi, mentre la maggior parte delle sue spese (emolumenti agli amministratori e onorari corrisposti a *manager* e consulenti esterni) è in euro. La Società monitora regolarmente la propria esposizione al rischio di cambio.

Una fluttuazione del 10% del tasso di cambio del dollaro USA rispetto all'euro avrebbe determinato una variazione del risultato netto della Società di +/- US\$ 0,2 milioni nel 2019 (US\$ +/-0,3 milioni nel 2018). La sensibilità complessiva della Società al rischio di cambio non ha subito particolari variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Rischio di tasso di interesse

La Società è esposta al rischio di tasso di interesse derivante dal fatto che i suoi depositi bancari, crediti finanziari e passività finanziarie sono gravati da interessi a un tasso di interesse variabile. La dirigenza identifica e monitora tali rischi cercando di prevederne i potenziali effetti negativi e adottare azioni adeguate a mitigarli.

La sensibilità al tasso di interesse della Società in relazione alle sue passività finanziarie non è rilevante per via del breve periodo di utilizzo e degli importi ricevuti in prestito sia nel 2019 che nel 2018. Per quanto riguarda le sue attività finanziarie (finanziamento a d'Amico Tankers d.a.c.), un aumento dell'1% dei tassi di interesse determinerebbe un aumento dei proventi finanziari di US\$ 0,8 milioni, mentre una riduzione dei tassi di interesse dell'1% avrebbe determinato una riduzione dei proventi finanziari di US\$ 0,8 milioni.

Rischio di liquidità

La Società è esposta al rischio di liquidità derivante dal possibile disallineamento tra le esigenze di cassa e gli afflussi di cassa. DIS gestisce il proprio rischio di liquidità attraverso una pianificazione finanziaria regolare, nell'intento di ottenere una struttura di capitale adeguata e un saldo di liquidità minimo, alla luce delle spese previste, delle linee di credito disponibili e della liquidità che si prevede verrà generata dalle sue controllate. La struttura di capitale della Società è fissata entro i limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione della Società.

Classificazione contabile e *fair value*

Tutti gli strumenti finanziari rientrano nella categoria di prestiti e crediti; la classificazione del loro *fair value* non è riportata poiché il loro valore contabile si avvicina ragionevolmente al loro *fair value*.

19. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso del 2019 d'Amico International Shipping S.A. ha effettuato operazioni con parti correlate, sulla base di accordi negoziati secondo termini e condizioni di mercato.

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2019 sono stati i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping SA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A.	Amministratori e dirigenti in ruoli chiave
Ricavi	150.000					
<i>di cui</i>						
Dividendi	150.000	-	-	150.000	-	-
Costi generali e amministrativi	(1.619.608)					
<i>di cui</i>						
Costo del personale	(543.346)	-	-	-	-	(543.346)
Accordo di fornitura di	(248.088)	(168.750)	(79.338)	-	-	-
Ammortamenti	(32.331)					
<i>di cui</i>						
Svalutazione del diritto di utilizzo	(28.081)	-	-	-	(28.081)	-
Proventi (oneri) finanziari netti	(2.948.305)					
<i>di cui</i>						
Interessi finanziari netti	2.975.709	-	-	3.293.623	(317.913)	-
Interessi passivi su <i>leasing</i>	(5.263)	-	-	-	(5.263)	-
Totale		(168.750)	(79.338)	3.443.623	(351.257)	(543.346)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sul conto economico della Società per il 2018 sono stati i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping SA	d'Amico Società di Nav. SpA	d'Amico Tankers Monaco SAM	d'Amico Tankers d.a.c.	Eco Tankers Limited	Glenda International Shipping d.a.c.	d'Amico International S.A.	Amministratori e dirigenti in ruoli chiave
Ricavi	82.500							
<i>di cui</i>								
Dividendi	82.500	-	-	-	82.500	-	-	-
Costi generali e amministrativi	(3.180.110)							
<i>di cui</i>								
Costo del personale	(872.813)	-	-	-	-	-	-	(872.813)
Canone	(31.727)	-	-	-	-	-	(31.727)	-
Accordo di fornitura di servizi	(535.877)	(179.499)	(356.378)	-	-	-	-	-
Proventi (oneri) finanziari netti								
<i>di cui</i>								
Interessi da partecipazioni	5.079.040	-	-	5.684.784	-	(41.667)	(564.077)	-
Totale		(179.499)	(356.378)	5.684.784	82.500	(41.667)	(595.804)	(872.813)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2019 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A	d'Amico Shipping Italia SpA	d'Amico Dry d.a.c.	Eco Tankers. Ltd.
Crediti finanziari non correnti	10.000.000					
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>10.000.000</i>	10.000.000	-	-	-	-
Crediti finanziari correnti	5.403.375					
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>5.403.375</i>	5.403.375	-			
Crediti a breve e altre attività correnti	71.247					
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>26.116</i>	-	5.450	13.215	7.451	-
Passività non correnti	58.604					
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>58.604</i>	-	58.604	-	-	-
Passività correnti	15.752.247					
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>9.319.612</i>	-	5.062.612	-	-	4.257.000
Totale		15.403.375	(5.115.766)	13.215	7.451	(4.257.000)

Gli effetti, suddivisi per entità giuridica, delle operazioni con parti correlate sulla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2018 sono i seguenti:

US\$	d'Amico International Shipping S.A.	d'Amico Tankers d.a.c.	d'Amico International S.A
Crediti finanziari non correnti	30.000.000		
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>30.000.000</i>	30.000.000	-
Crediti finanziari correnti	44.768.522		
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>44.768.522</i>	44.768.522	-
Passività non correnti	30.600.000		
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>30.600.000</i>	-	30.600.000
Passività correnti	8.769.064		
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>1.280.200</i>	-	1.280.200
Totale		74.768.522	(31.880.200)

20. CONTROLLANTE CAPOFILIA

La controllante diretta di d'Amico International Shipping S.A. è d'Amico International S.A., società di diritto del Lussemburgo.

La controllante capofila è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., società di diritto italiano, che controlla D'Amico International S.A.

21. GARANZIE E IMPEGNI

d'Amico International Shipping S.A. ha prestato garanzie alla sua controllata, d'Amico Tankers d.a.c., in relazione alla linea di credito da US\$ 279,0 milioni (originariamente US\$ 250,0 milioni) concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank, alla linea di credito da US\$ 29,0 milioni (originariamente US\$ 58,0 milioni) MPS Capital Services Banca per le Imprese SpA, alla linea di credito da US\$ 9,5 milioni concessa da Crédit Agricole Corporate & Investment Bank, alla linea di credito da US\$ 45,08 milioni concessa da Banca IMI SpA, alla linea di credito da US\$ 19,5 milioni concessa da ABN AMRO Bank N.V., alla linea di credito da US\$ 41,6 milioni concessa da Tokyo Century Corporation, alla linea di credito da US\$ 21,8 milioni concessa da Tokyo Century Corporation, alla linea di credito di US\$ 10,5 milioni concessa da Tokyo Century Corporation per il finanziamento del capitale circolante, alla linea di credito da US\$ 16,3

milioni concessa da DNB Bank ASA e alla linea di credito da US\$ 15,6 milioni concessa da ING Bank N.V. filiale di Londra. Al 31 dicembre 2019 il valore residuo totale di tali linee di credito ammonta a US\$ 323,1 milioni.

UTILE PER AZIONE

<i>US\$ migliaia</i>	2019	2018
Utile base per azione	0,0012	(0,0002)
Utile per azione diluito	0,0012	(0,0002)
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile base per azione	1.062.413.650	645.714.080
Rettifica per il calcolo dell'utile per azione diluito	-	-
Media ponderata del numero di azioni ordinarie utilizzate come denominatore nel calcolo dell'utile per azione diluito	1.062.413.650	645.714.080

Il *manager* responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci d'esercizio e consolidato, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nel presente documento, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione sulle operazioni e il resoconto di gestione illustrano correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza associati.

12 marzo 2020

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

**Agli azionisti della
d'Amico International Shipping S.A.
25C Boulevard Royal
L-2449 Lussemburgo**

MOORE Audit S.A.

2-4, rue du Château d'Eau
L-3364 Leudelange

T +352 26 26 84 1

F +352 26 26 84 99

E mail@moore-audit.lu

www.moore-audit.lu

Leudelange, 12 Marzo 2020

Relazione del “réviseur d’entreprises agréé”

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della società D'Amico International Shipping SA e delle sue controllate (il "Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2019, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato allegato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore (Legge del 23 luglio 2016) ed ai principi di revisione internazionali (ISA) adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" (CSSF). Le nostre responsabilità ai sensi di tali regolamenti, leggi e principi sono ulteriormente descritte nella sezione « Responsabilità del “Réviseur d'Entreprises Agréé” per la revisione contabile del bilancio consolidato » della nostra relazione. Siamo inoltre indipendenti dalla Società in conformità con i principi etici internazionali per i revisori contabili (Codice IESBA) come adottato dalla CSSF in Lussemburgo insieme con i requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio consolidato, e abbiamo adempiuto alle nostre altre responsabilità etiche in base a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da affrontati nell'ambito della revisione contabile, e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Perdita di valore delle immobilizzazioni

Elemento chiave della revisione

Il rischio è derivante dalle stime effettuate dalla direzione aziendale riguardo al valore d'uso della flotta rappresentato dal valore dei flussi di cassa futuri. Ci siamo soffermati su questa area poiché la direzione aziendale è chiamata ad esercitare un considerevole giudizio a causa della complessità inerente questa stima.

Quando c'è un'indicazione di perdita di valore, la direzione aziendale calcola il valore d'uso del gruppo di unità generatrici di flussi di cassa (CGU). A causa della lunghezza della vita utile residua della flotta, la direzione aziendale deve formulare ipotesi chiave che richiedono stime significative rispetto ai a) tassi futuri attesi, b) costi operativi futuri attesi, e c) costo del capitale.

Per maggiori informazioni si rimanda alla nota 14 ("IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI") del bilancio consolidato.

Come la nostra revisione ha affrontato gli elementi chiave

Nell'ambito delle nostre procedure di revisione contabile, abbiamo svolto procedure di dettaglio del processo di perdita di valore soffermandoci sulle assunzioni chiave. Abbiamo verificato la metodologia di identificazione di unità generatrici di flussi di cassa pertinenti (CGU) e considerata la loro adeguatezza. Abbiamo verificato la ragionevolezza delle ipotesi chiave con riferimento ai dati di mercato (stime dei broker, costi operativi, stime di investimenti futuri, vita utile della nave e valore residuo) e analisi della concorrenza. Abbiamo verificato e ricalcolato il tasso di sconto con riferimento al costo medio ponderato del capitale (WACC) del Gruppo e di pari. Abbiamo verificato l'accuratezza matematica del valore d'uso preparato dalla dirigenza aziendale. Abbiamo verificato e ricalcolato il tasso di sconto con riferimento al costo medio ponderato del capitale (WACC) del Gruppo. Abbiamo verificato l'accuratezza matematica dei calcoli del valore in uso preparati dal management.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle contenute nella relazione annuale consolidata, inclusa la relazione sulla gestione e la dichiarazione sul governo societario, ma non comprendono il bilancio consolidato e la nostra relativa relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé".

La nostra relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In connessione con la nostra revisione contabile del bilancio consolidato, è nostra responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono materialmente incoerenti con il bilancio consolidato o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono materialmente errati. Se, in base al lavoro svolto, concludiamo che esiste un errore materiale in queste altre informazioni siamo tenuti a segnalarlo. Non abbiamo nulla da segnalare a questo proposito.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio consolidato

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione e la corretta rappresentazione del bilancio consolidato in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio consolidato che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Nella redazione del bilancio consolidato, il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come entità in funzionamento, per una adeguata informativa, se necessaria, relativa alla continuità aziendale e utilizza il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la capogruppo o cessare l'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili della governance hanno la responsabilità della vigilanza sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione contabile del bilancio consolidato

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé" che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità con il regolamento UE n. 537/2014, la legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF individui sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo.

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di Amministrazione inclusa la relativa informativa.
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base degli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella nostra relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé" sulla relativa informativa di bilancio consolidato ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé". Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento.
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in modo tale da fornire una corretta rappresentazione.
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese e delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dell'esecuzione della revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Avviamo inoltre fornito ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici rilevanti in materia di indipendenza e comunicato loro tutte le relazioni e gli altri aspetti che possano ragionevolmente influenzare la nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative salvaguardie.

Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo questi aspetti nella nostra relazione a meno che leggi o regolamenti non consentano la loro pubblica divulgazione.

Relazione su altre disposizioni di legge o regolamentari

Siamo stati nominati "Réviseur d'Entreprises Agréé" dall'Assemblea generale degli azionisti il 19 aprile 2017 e la durata senza discontinuità del nostro incarico, compresi i precedenti rinnovi e rinomine, è di tre anni.

La relazione sulla gestione consolidata è coerente con il bilancio consolidato ed è stata predisposta in conformità alle norme di legge applicabili.



La Dichiarazione di Corporate Governance, pubblicata sul sito Web della Società <https://it.damicointernationalshipping.com/>, è responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese nonché sui registri contabili e sui conti annuali delle imprese, come modificati, sono coerenti, alla data di questo rapporto, con il bilancio consolidato che è stato preparato in conformità con le norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva al comitato interno per la revisione contabile o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi alla revisione vietati dal Regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti dalla Società durante lo svolgimento della revisione contabile.

MOORE Audit S.A.

Horst SCHNEIDER
Réviseur d'Entreprises Agréé

**Agli azionisti della
d'Amico International Shipping S.A.
25C Boulevard Royal
L-2449 Lussemburgo**

Leudelange, 12 Marzo 2020

Relazione del “réviseur d’entreprises agréé”

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d’esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d’esercizio della società D'Amico International Shipping SA (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2019, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l’esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d’esercizio allegato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile in conformità al regolamento UE n. 537/2014, alla legge del 23 luglio 2016 sulla professione di revisore (Legge del 23 luglio 2016) ed ai principi di revisione internazionali (ISA) adottati per il Lussemburgo dalla "Commission de Surveillance du Secteur Financier" (CSSF). Le nostre responsabilità ai sensi di tali regolamenti, leggi e principi sono ulteriormente descritte nella sezione « Responsabilità del “Réviseur d'Entreprises Agréé ” per la revisione contabile del bilancio d’esercizio” » della nostra relazione.

Siamo inoltre indipendenti dalla Società in conformità con i principi etici internazionali per i revisori contabili (Codice IESBA) come adottato dalla CSSF in Lussemburgo insieme con i requisiti etici rilevanti per la nostra revisione contabile del bilancio, e abbiamo adempiuto alle nostre altre responsabilità etiche in base a tali requisiti etici. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell’ambito della revisione contabile del bilancio dell’esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da affrontati nell’ambito della revisione contabile, e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d’esercizio nel suo complesso e pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Per gli elementi chiave della revisione contabile si prega di fare riferimento alla relazione sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 emessa il 12 marzo 2020.

Informazioni aggiuntive

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per le informazioni aggiuntive. Le informazioni aggiuntive comprendono quelle contenute nella relazione annuale, inclusa la relazione sulla gestione e la dichiarazione sul governo societario, ma non comprendono il bilancio d'esercizio e la nostra relativa relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé".

La nostra relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di attestazione al riguardo.

In connessione con la nostra revisione contabile del bilancio d'esercizio, è nostra responsabilità di leggere le informazioni aggiuntive e, nel fare ciò, considerare se sono materialmente incoerenti con il bilancio d'esercizio o con le nostre conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile, o se sono materialmente errati. Se, in base al lavoro svolto, concludiamo che esiste un errore materiale in queste altre informazioni siamo tenuti a segnalarlo. Non abbiamo nulla da segnalare a questo proposito.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e dei responsabili della governance per il bilancio

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione e la corretta rappresentazione del bilancio d'esercizio in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno che il Consiglio di Amministrazione ritiene necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori rilevanti, dovuti a frode o eventi non intenzionali.

Nella redazione del bilancio d'esercizio, il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come entità in funzionamento, per una adeguata informativa, se necessaria, relativa alla continuità aziendale e utilizza il presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione non intenda liquidare la Società o cessare l'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

I responsabili della governance hanno la responsabilità della vigilanza sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé" per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

Gli obiettivi della nostra revisione contabile sono di ottenere una ragionevole sicurezza che il bilancio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione del "Réviseur d'Entreprises Agréé" che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza, ma che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile condotta in conformità con il regolamento UE n. 537/2014, la legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF individuino sempre un errore significativo qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, individualmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base di questo bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità con il Regolamento UE n. 537/2014, la Legge del 23 luglio 2016 e gli ISA adottati per il Lussemburgo dalla CSSF, abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto uno scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, abbiamo definito ed eseguito procedure di revisione in risposta a tali rischi e abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non rilevare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o la forzatura del controllo interno.

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società.

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di Amministrazione inclusa la relativa informativa.

- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base degli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. Se dovessimo concludere che esiste un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella nostra relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé" sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione di "Réviseur d'Entreprises Agréé". Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento.

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti, in modo tale da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato con i responsabili delle attività di governance, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Avviamo inoltre fornito ai responsabili delle attività di governance una dichiarazione attestante che abbiamo rispettato i requisiti etici rilevanti in materia di indipendenza e comunicato loro tutte le relazioni e gli altri aspetti che possano ragionevolmente influenzare la nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative salvaguardie.

Degli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo determinato quelli che hanno avuto maggiore rilevanza nella revisione contabile del bilancio dell'esercizio corrente e sono pertanto gli aspetti chiave della revisione. Descriviamo questi aspetti nella nostra relazione a meno che leggi o regolamenti non consentano la loro pubblica divulgazione.

Relazione su altre disposizioni di legge o regolamentari

Siamo stati nominati "Réviseur d'Entreprises Agréé" dall'Assemblea generale degli azionisti il 19 aprile 2017 e la durata senza discontinuità del nostro incarico, compresi i precedenti rinnovi e rinomine, è di tre anni.

La relazione sulla gestione è coerente con il bilancio ed è stata predisposta in conformità alle norme di legge applicabili.

La Dichiarazione di Corporate Governance, pubblicata sul sito Web della Società <https://it.damicointernationalshipping.com/>, è responsabilità del Consiglio di Amministrazione. Le informazioni richieste dall'articolo 68ter paragrafo (1) lettere c) e d) della legge del 19 dicembre 2002 sul registro dei commercianti e delle imprese nonché sui registri contabili e sui conti annuali delle imprese, come modificati, sono coerenti, alla data di questo rapporto, con il bilancio d'esercizio che è stato preparato in conformità con le norme di legge applicabili.

Confermiamo che il giudizio di revisione contabile è coerente con la relazione aggiuntiva al comitato interno per la revisione contabile o equivalente.

Confermiamo che non sono stati forniti servizi aggiuntivi alla revisione vietati dal Regolamento UE n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti dalla Società durante lo svolgimento della revisione contabile.

MOORE Audit S.A.

Horst SCHNEIDER
Réviseur d'Entreprises Agréé