



D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE – PRIMO TRIMESTRE 2021

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 marzo 2021 US\$ 62.052.650,30

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	3
DATI DI SINTESI	4
RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE	5
STRUTTURA DEL GRUPPO	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP)	9
SINTESI DEI RISULTATI PER IL PRIMO TRIMESTRE 2021.....	11
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE	18
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREDIBILE DELLA GESTIONE.....	19
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2021.....	22
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO	22
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO	22
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA	23
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO	24
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	25
NOTE	26

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 – Amministratore esecutivo

Marcel C. Saucy – Amministratore non esecutivo – Lead Independent Director

Tom Loesch – Amministratore non esecutivo ed indipendente

Monique I.A. Maller – Amministratore non esecutivo ed indipendente

SOCIETÀ DI REVISIONE

MOORE Audit S.A.

DATI DI SINTESI

Dati finanziari

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2021	1° trim. 2020
Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)*	42.756	71.414
Risultato operativo lordo / EBITDA *	14.152	32.984
<i>margin sul TCE in %</i>	33,10%	46,19%
Risultato operativo / EBIT *	(2.276)	13.893
<i>margin sul TCE in %</i>	(5,32)%	19,45%
Utile (perdita) netto	(9.768)	1.517
<i>margin sul TCE in %</i>	(22,85)%	2,12%
Utile (perdita) netto rettificato**	(9.865)	6.342
Utile (perdita) base per azione	US\$ (0,008)	US\$ 0,001
Flussi di cassa operativi	6.608	25.678
Investimenti lordi (CapEx)*	(1.969)	(1.765)
	AI	AI
	31 marzo 2021	31 dicembre 2020
Totale attività	1.017.344	1.032.590
Indebitamento finanziario netto*	561.985	561.543
Patrimonio netto	356.715	365.734

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

** 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 primo trimestre 2021.

ALTRI DATI OPERATIVI

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2021	1° trim. 2020
Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i>* per giorno di	12.853	16.391
Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	38,8	46,0
- Di proprietà	19,6	23,5
- Noleggio a scafo nudo	8,4	9,0
- A noleggio	10,8	13,5
Numero medio di navi in gestione commerciale	-	2,2
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	4,5%	1,8%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave	49,5%	64,6%

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

¹ Tale 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.

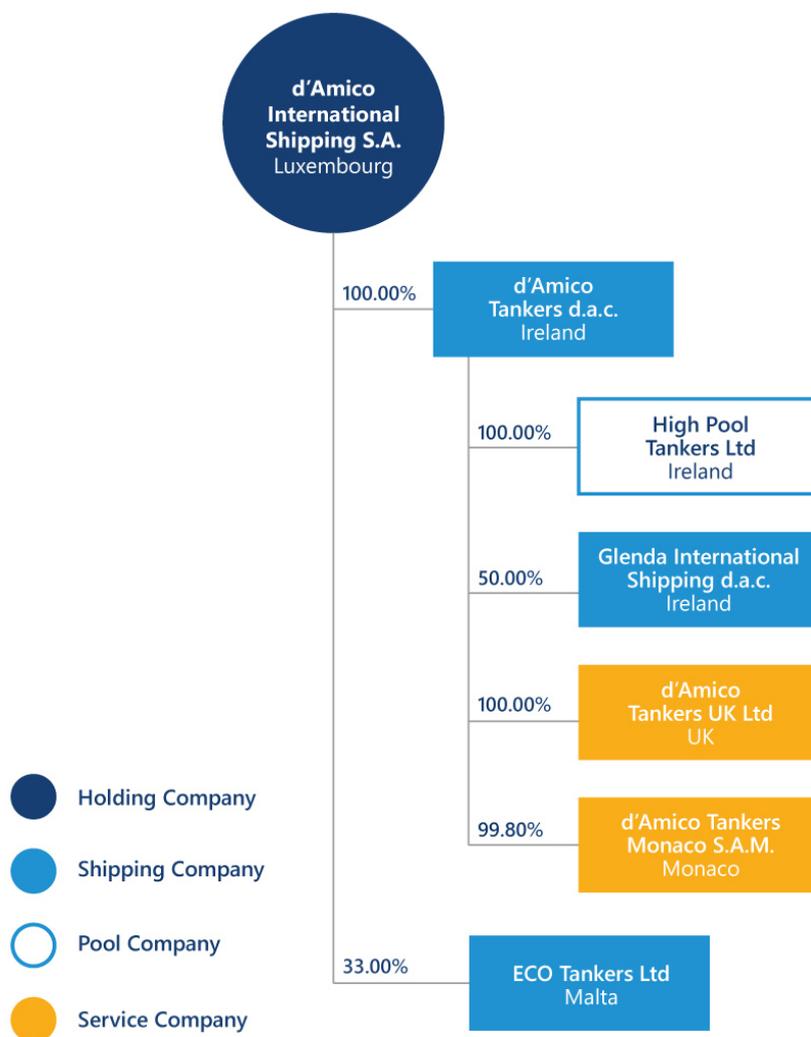
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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*.

RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE

STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 31 marzo 2021:



Eco Tankers Limited sta affrontando una 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 (d'Amico), fondato nel 1936. d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) una flotta di 38,0 navi al 31 marzo 2021, di cui 28,0 navi di proprietà ed a scafo nudo (con obbligo di acquisto) con un'età media di circa 6,7 anni, rispetto ad un'età media di settore di 11,8 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 11,8 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 ed 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), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche ed agli *standard* internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 31 marzo 2021 il 76,3% 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 o le perdite 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 da sempre sono una priorità per il Gruppo. Affidabilità, trasparenza ed attenzione alla qualità sono i cardini delle attività svolte e la chiave del successo di DIS.

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

Presenza globale di DIS

DIS è presente 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, rafforzando la riconoscibilità del Gruppo e del suo marchio a livello mondiale. Inoltre, grazie ai diversi orari di apertura delle sedi ubicate in diversi fusi orari, DIS può monitorare continuamente le proprie attività e di fornire assistenza ai suoi clienti.

Al 31 marzo 2021 il Gruppo impiegava l'equivalente di 602 dipendenti come personale marittimo e 23 dipendenti come personale di terra.

Flotta

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

Dal 2012 DIS ha ordinato 22 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.

La gestione di un'ampia flotta aumenta la capacità di produrre utili e le efficienze operative. Una flotta numerosa consolida la capacità del Gruppo di posizionare le navi in modo vantaggioso, traendone beneficio in termini di disponibilità e flessibilità di programmazione, fornendo a DIS un vantaggio competitivo determinante quando si tratta di aggiudicarsi opportunità contrattuali per viaggi *spot*. In particolare, grazie alla consistenza della sua flotta 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 marzo 2021.

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

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

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

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

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

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

Navi noleggate a lungo termine senza opzione

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

Flotta *handysize*

Di proprietà

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

Impiego della flotta e partnership

Al 31 marzo 2021, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 38,0 navi: 6 LR1s (navi a "Lungo Raggio 1"), 8 MR (navi a "Medio Raggio") e 3 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 18 MR e 3 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*. Alcune di queste navi di DIS sono impiegate tramite le sue *joint venture* GLENDA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 50%. Al 31 marzo 2021, la JV possedeva 4 navi MR costruite tra febbraio 2010 e febbraio 2011, due delle quali fornite in *time-charter* a d'Amico Tankers d.a.c. e due al Gruppo Glencore.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, *leader* mondiale nel trasporto marittimo con oltre 70 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 31 marzo 2021, il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 38,0 erano parte della flotta di DIS, operanti nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico che gli fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità ed ambientali per le navi di DIS.

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 ed i costi diretti di viaggio.

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

ROCE (Return on capital employed)

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

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

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

Impatto dell'IFRS 16

Il principio elimina la distinzione tra *leasing* finanziario ed operativo per il locatario; tutti i *leasing* sono trattati in maniera analoga a quanto previsto nello IAS 17 per i *leasing* finanziari. I *leasing* sono "capitalizzati" mediante l'iscrizione del valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* e rilevati come un'attività in *leasing* (attività consistenti nel diritto di utilizzo o RoU) o tra le immobilizzazioni materiali. Sono escluse da questo trattamento le poste

da operazioni di *leasing* di modesto valore (inferiore a US\$ 5 mila) o per le quali la durata del *leasing* è inferiore ad un anno; tali poste devono essere rilevate a conto economico alla data dell'operazione. Se i pagamenti dovuti per il *leasing* sono corrisposti nel tempo, la società riconosce anche una passività finanziaria rappresentativa dell'obbligazione a corrispondere i futuri pagamenti dovuti per il *leasing*: l'effetto più significativo sarà un incremento dell'attività in *leasing* (o dell'immobilizzazione materiale) e delle passività finanziarie, con conseguenti variazioni dei principali parametri finanziari derivati dai dati patrimoniali.

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

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

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

Percentuale di copertura

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

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

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

Off-hire

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

Ricavi base *time charter* giornalieri

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

Numero medio di navi

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

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

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

Noleggjo

È un contratto per il noleggjo 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 noleggjo è comunemente chiamato contratto di noleggjo; ne esistono tre tipologie principali: noleggjo a scafo nudo, noleggjo a viaggio e noleggjo *time charter* (si vedano le definizioni nella presente sezione).

SINTESI DEI RISULTATI PER IL PRIMO TRIMESTRE 2021

Dopo i picchi raggiunti nel primo semestre e i minimi toccati nel secondo semestre del 2020, il 2021 è iniziato con un mercato altrettanto debole rispetto alla chiusura dell'esercizio precedente. La pandemia in corso e le impennate dei contagi da COVID a livello regionale, insieme alle misure di contenimento associate, hanno continuato a penalizzare significativamente la domanda di petrolio, portando l'OPEC+ a posticipare gli aumenti di produzione pianificati. Tuttavia, un risvolto positivo di questo mercato particolarmente difficile è che le scorte di greggio e di raffinati stanno continuando a diminuire rapidamente, nel caso dei raffinati essendo ritornati ai livelli appena precedenti allo scoppio della pandemia.

Sia gli Stati Uniti che la Cina stanno recuperando velocemente una sorta di normalità, con rapido miglioramento della domanda di petrolio, che in entrambi i paesi si sta avvicinando ai livelli pre-pandemici. Questa crescita nei consumi dei suddetti paesi, è stata, tuttavia, adeguatamente soddisfatta dalle rispettive raffinerie domestiche, toccando in modo marginale il trasporto marittimo di raffinati. A febbraio le raffinerie del Golfo del Messico sono state esposte a temperature estremamente basse che ne hanno ridotto i volumi di produzione al 40%; nel frattempo i volumi raffinati sono saliti, ritornando all'85% del potenziale. Le esportazioni statunitensi sono state tuttavia duramente colpite dalle difficoltà attraversate dai Paesi dell'America Latina, dove il virus continua a proliferare, e dove si risente della lentezza nella diffusione dei vaccini e dell'insorgenza di nuove varianti, con importante impatto negativo sulle loro importazioni di raffinati.

Persistono inoltre timori in merito alla solidità della ripresa della domanda petrolifera, con il recente picco del numero di casi di COVID a livello mondiale, dovuto sia all'impennata in alcuni paesi europei, che in particolare all'accelerazione del contagio in paesi popolosi come India e Brasile.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di marzo 2021 era valutata intorno a US\$ 12.500 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo *Eco* valutata ad un sovrapprezzo di circa US\$ 2.000 al giorno.

DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (9,8) milioni nel primo trimestre 2021 rispetto all'utile netto di US\$ 1,5 milioni registrato nello stesso periodo del 2020. Tale variazione negativa è attribuibile principalmente al netto indebolimento del mercato delle navi cisterna rispetto al primo trimestre del 2020.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 14,2 milioni nel terzo trimestre 2021 rispetto a US\$ 33,0 milioni nel primo trimestre 2020, mentre i flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 6,6 milioni rispetto a US\$ 25,7 milioni generati nello stesso trimestre dell'anno precedente.

In termini di risultati *spot*, DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 9.923 nel primo trimestre 2021 rispetto agli US\$ 17.354 conseguiti nel primo trimestre 2020, a causa del considerevole indebolimento del mercato rispetto allo stesso trimestre dell'esercizio precedente.

Nel contempo, **il 49,5% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2021 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.842** (primo trimestre 2020: copertura del 64,6% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.864). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. **La tariffa giornaliera media complessiva di DIS (che include sia contratti *spot*, sia i contratti *time charter*) era pari a US\$ 12.853 nel primo trimestre del 2021** rispetto a US\$ 16.391 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

Risultati operativi

US\$ migliaia	1° trim. 2021	1° trim. 2020
Ricavi	59.121	94.355
Costi diretti di viaggio	(16.365)	(22.941)
Ricavi base time charter*	42.756	71.414
Costi per noleggi passivi	(259)	(6.955)
Altri costi operativi diretti	(24.477)	(27.650)
Costi generali ed amministrativi	(3.340)	(3.272)
Utile dalla vendita di navi	(528)	(553)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	14.152	32.984
Ammortamenti e svalutazioni	(16.428)	(19.091)
Risultato operativo lordo / EBIT*	(2.276)	13.893
Proventi finanziari netti	773	41
(Oneri) finanziari netti	(8.194)	(12.321)
Utile (perdita) ante imposte	(9.697)	1.613
Imposte sul reddito	(71)	(96)
Utile (perdita) netto	(9.768)	1.517

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

I **ricavi** sono stati di US\$ 59,1 milioni nel primo trimestre 2021 rispetto a US\$ 94,4 milioni realizzati nel primo trimestre 2020. La riduzione dei ricavi lordi rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente è attribuibile principalmente al minor numero di navi gestite in media da DIS (primo trimestre 2021: 38,8 vs. primo trimestre 2020: 46,0). Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo trimestre 2021 (4,5%) è stata superiore a quella dello stesso trimestre dell'esercizio precedente (1,8%) 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*, ammontavano a US\$ (16,4) milioni nel primo trimestre 2021 rispetto a US\$ (22,9) milioni nello stesso trimestre dell'anno precedente.

I **ricavi base time charter** nel primo trimestre 2021 sono stati di US\$ 42,8 milioni (US\$ 71,4 milioni nel primo trimestre 2020). L'importo totale per il primo trimestre 2020 include US\$ 3,9 milioni di "ricavi base time charter" generati dalle navi in gestione commerciale (nessun ricavo generato da tali contratti nel primo trimestre 2021), compensati da un importo quasi equivalente esposto nei "costi per noleggi passivi".

In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 9.923 nel primo trimestre 2021**, rispetto a US\$ 17.354 nel primo trimestre 2020⁹. Tale variazione negativa rispetto al primo trimestre dell'esercizio precedente è attribuibile al mercato nettamente più debole.

In linea con la strategia di DIS, nel primo trimestre 2021 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta buona, assicurando una media del **49,5%** dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2020: 64,6%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.842** (primo trimestre 2020: US\$ 15.864). 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.

⁹ I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 non includevano US\$ 3,9 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra era compensata da un importo quasi equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)¹⁰ sono stati di US\$ 12.853 nel primo trimestre 2021 rispetto a US\$ 16.391 nel primo trimestre 2020.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2020					2021
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.
Spot	17.354	25.118	12.866	11.699	16.771	9.923
Fissa	15.864	16.236	16.038	17.866	16.429	15.842
Media	16.391	19.555	14.864	15.192	16.560	12.853

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 Leasing è applicabile negli 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 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 13,4 milioni nel primo trimestre 2021 e di US\$ 15,3 milioni nel primo trimestre 2020, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti.

L'importo totale per il primo trimestre del 2020 includeva anche US\$ 3,9 milioni di costi per noleggi in relazione alle navi in gestione commerciale (2,2 navi in media), compensati da un importo quasi equivalente iscritto nei "ricavi base *time charter*", al netto della deduzione di una commissione del 2% sul ricavo lordo generato da tali navi nel periodo; non è stato generato alcun ricavo od onere correlato da tali contratti nel 2021. Escludendo i costi legati alle navi in gestione commerciale e l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS per il primo trimestre 2021 si sarebbero attestati a US\$ 13,6 milioni, inferiori agli US\$ 18,4 milioni per lo stesso trimestre dell'esercizio precedente. Infatti nel primo trimestre 2021 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (10,8 navi equivalenti) rispetto al primo trimestre dell'esercizio precedente (13,5 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, spese tecniche e lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà ed a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 6,1 milioni nel primo trimestre 2021 (aumento di US\$ 7,1 milioni nel primo trimestre 2020), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (18,3) milioni nel primo trimestre 2021 rispetto a US\$ (20,6) milioni nel primo trimestre 2020. Nei primi tre mesi del 2021 la Società ha gestito una flotta più ridotta di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo trimestre 2021: 28,0 vs. primo trimestre 2020: 32,5). 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** ammontavano a US\$ (3,3) milioni nel primo trimestre 2021, grossomodo in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente. Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

L'**utile dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (0,5) milioni nel primo trimestre 2021 (US\$ (0,6) milioni nel primo trimestre 2020). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi che

¹⁰ I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 non includevano gli importi generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto i ricavi derivanti ogni anno dal noleggio di tali navi erano compensati da un importo quasi equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

vendute e riprese in *leasing* negli esercizi precedenti.

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 14,2 milioni nel primo trimestre 2021 rispetto a US\$ 33,0 milioni nello stesso trimestre dell'esercizio precedente, rispecchiando la debolezza registrata dai mercati dei noli nei primi tre mesi dell'anno in corso.

La voce **ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammontava a US\$ (16,4) milioni nel primo trimestre 2021 (US\$ (19,1) milioni nel primo trimestre 2020). L'importo per il primo trimestre 2020 includeva US\$ (1,6) milioni di svalutazione su quattro navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e su una nave di proprietà di Glenda International Shipping (una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%), che erano state classificate come "attività disponibili per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 31 marzo 2020, imputando la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione e il loro valore contabile a conto economico.

Il **risultato operativo (EBIT)** è stato **negativo per US\$ (2,3) milioni nel primo trimestre 2021** rispetto a US\$ 13,9 milioni nello stesso trimestre dell'anno precedente.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 0,8 milioni nel primo trimestre 2021 (US\$ 0,04 milioni nel primo trimestre 2020). L'importo del primo trimestre 2021 comprende principalmente US\$ 0,4 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,1 milioni di utili non realizzati su strumenti derivati sui noli usati per fini di copertura, US\$ 0,3 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (8,2) milioni nel primo trimestre 2021 rispetto a US\$ (12,3) milioni del primo trimestre 2020. L'importo del primo trimestre 2021 comprende US\$ (8,1) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,1) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS. L'importo registrato nello stesso trimestre dell'esercizio precedente comprendeva US\$ (10,0) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su *leasing* finanziari, nonché US\$ (2,3) milioni di perdite non realizzate in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS.

DIS ha registrato una **perdita ante imposte di US\$ (9,7) milioni nel primo trimestre 2021** rispetto a un utile di US\$ 1,6 milioni nel primo trimestre 2020.

Le **imposte sul reddito** ammontavano a US\$ (0,1) milioni nel primo trimestre 2021, in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente.

Visto il difficile contesto di mercato affrontato nei primi tre mesi dell'anno, DIS ha registrato una **perdita netta di US\$ (9,8) milioni nel primo trimestre 2021** rispetto a un utile netto di US\$ 1,5 nel primo trimestre 2020.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

<i>(US\$ migliaia)</i>	AI 31 marzo 2021	AI 31 dicembre 2020
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	911.227	918.187
Attività correnti	106.117	114.403
Totale attività	1.017.344	1.032.590
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	356.715	365.734
Passività non correnti	534.402	539.382
Passività correnti	126.227	127.474
Totale passività e patrimonio netto	1.017.344	1.032.590

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo (non sono presenti navi in costruzione al 31 marzo 2021). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 31 marzo 2021 era di US\$ 676,5 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo trimestre 2021 sono stati di US\$ 2,0 milioni rispetto a US\$ 1,8 milioni nel primo trimestre 2020. Gli importi per il primo trimestre 2021 e per il primo trimestre 2020 includono solo i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo.

Le **attività correnti** al 31 marzo 2021 ammontavano a US\$ 106,1 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 9,8 milioni e US\$ 36,0 milioni), le attività correnti comprendono “disponibilità liquide e mezzi equivalenti” per US\$ 56,1 milioni e US\$ 1,7 milioni relativi a fondi depositati da d’Amico Tankers d.a.c. presso istituti finanziari in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 534,4 milioni al 31 marzo 2021 e rappresentano principalmente la parte a lungo termine dei debiti verso banche (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione) e le passività da *leasing*.

Nelle **passività correnti**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione), al 31 marzo 2021 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 27,1 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 32,8 milioni per passività da *leasing* e US\$ 11,2 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 356,7 milioni al 31 marzo 2021 (US\$ 365,7 milioni al 31 dicembre 2020). La variazione rispetto a fine 2020 è dovuta al risultato netto generato nel primo trimestre 2021, parzialmente compensato dalla modifica della valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari.

Indebitamento netto*

L'**indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2021** ammontava a **US\$ 562,0 milioni** rispetto a US\$ 561,5 milioni al 31 dicembre 2020. I saldi includono anche la passività derivante dall'applicazione dell'IFRS 16, pari a US\$ 98,5 milioni alla fine di marzo 2021 rispetto a US\$ 96,4 milioni alla fine del 2020. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 68,5% al 31 marzo 2021 rispetto al 65,9% al 31 dicembre 2020, al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2021	AI 31 dicembre 2020
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	56.055	62.071
Altre attività finanziarie correnti	2.475	2.565
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata**	1.704	2.160
Totale attività finanziarie correnti	60.234	66.796
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	55.135	46.523
Passività per <i>leasing</i>	32.799	43.411
Altre passività finanziarie correnti – terzi	6.880	6.824
Altre passività finanziarie correnti - parte correlata**	4.309	4.309
Totale passività finanziarie correnti	99.123	101.067
Indebitamento finanziario netto corrente	38.889	34.271
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	11.306	12.110
Totale attività finanziarie non correnti	11.306	12.110
Debiti verso banche – non correnti	258.946	263.089
Passività per <i>leasing</i>	270.794	269.941
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	4.662	6.352
Totale passività finanziarie non correnti	534.402	539.382
Indebitamento finanziario netto non corrente	523.096	527.272
Indebitamento finanziario netto	561.985	561.543

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

Alla fine di marzo 2021 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 60,2 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 56,1 milioni, e crediti finanziari a breve termine per US\$ 1,7 milioni, costituiti principalmente da fondi depositati da d'Amico Tankers d.a.c. presso istituti finanziari, in relazione a contratti di *swap* su tassi di interesse, nonché dalla quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita con patto di locazione pari a US\$ 2,5 milioni.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprende principalmente perdite differite su operazioni di vendita con patto di locazione.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 marzo 2021 ammontava a US\$ 314,1 milioni, comprensivo di US\$ 55,1 milioni con scadenza entro un anno. Oltre ad alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 31 marzo 2021 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

- (i) finanziamento di US\$ 279 milioni (originariamente US\$ 250,0 milioni) concesso da un pool di nove primari istituti finanziari (Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Nordea Bank, ING Bank, Banca IMI, Commonwealth Bank of Australia, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), The Governor and Company of the Bank of Ireland, Crédit Industriel et Commercial, DnB) per fornire un finanziamento per 5 navi esistenti, per un debito di US\$ 108,6 milioni;

- (ii) finanziamento concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per rifinanziare 1 nave MR costruita nel 2016, 2 navi MR costruite nel 2005 e una nave MR aggiuntiva costruita nel 2006, per un debito di US\$ 27,9 milioni;
- (iii) finanziamento a 5 anni concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito di US\$ 12,9 milioni;
- (iv) finanziamento a 5 anni concesso da ING per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito di US\$ 12,4 milioni;
- (v) finanziamento a 6 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito di US\$ 11,9 milioni;
- (vi) finanziamento a 7 anni per un debito totale di US\$ 30,8 milioni concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e 2016;
- (vii) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare una nave LR1 (consegnata nel novembre 2017), per un debito di US\$ 20,6 milioni;
- (viii) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi *handysize* consegnate rispettivamente a luglio ed a ottobre 2016 e una nave MR consegnata nel gennaio 2017, per un debito totale di US\$ 47,8 milioni;
- (ix) In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 20,6 milioni concesso alla *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. da Standard Chartered Bank per le quattro navi costruite tra il 2010 e il 2011.

Passività da leasing comprende i leasing finanziari per M/T High Fidelity, M/T High Discovery, M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty, H/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in leasing tra 2017 ed il 2019. Inoltre le “passività da *leasing*” al 31 marzo 2021 includono US\$ 98,5 milioni derivanti dall’applicazione dell’IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come “*leasing operativi*”.

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

Flussi di cassa

Nel primo trimestre 2021 i flussi di cassa netti di DIS sono stati negativi per US\$ (3,0) milioni rispetto a US\$ (5,5) milioni nel primo trimestre 2020.

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2021	1° trim. 2020
Flussi di cassa da attività operative	6.608	25.678
Flussi di cassa da attività di investimento	1.231	(1.292)
Flussi di cassa da attività finanziarie	(10.813)	(29.889)
Variazioni della liquidità	(2.974)	(5.503)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	45.294	17.517
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	56.055	32.406
Scoperti di conto a fine periodo	(13.735)	(20.392)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	42.320	12.014

I *flussi di cassa da attività operative* sono stati **positivi e pari a US\$ 6,6 milioni nel primo trimestre 2021**, contro US\$ 25,7 milioni nel primo trimestre 2020. Tale variazione negativa è attribuibile al considerevole indebolimento dei mercati *spot* nel primo trimestre 2021 rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente.

I *flussi di cassa netti da attività di investimento* sono stati positivi e pari a US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2021, contro US\$ (1,3) milioni nel primo trimestre 2020. L’importo per il primo trimestre 2021 comprende solo costi relativi

agli interventi di bacino realizzati nel periodo, parzialmente compensati dal rimborso di US\$ 3,2 milioni di un credito verso venditori relativo alla vendita e presa a noleggio di due MR nel 2017.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (10,8) milioni nel primo trimestre 2021. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ (6,6) milioni di ammortamento del debito programmato; (ii) US\$ 13,8 milioni di utilizzo di linee di credito, derivante da un rifinanziamento da US\$ 3,8 milioni con Crédit Agricole della nave M/T High Priority (una nave MR data in locazione da d'Amico Tankers al 31 dicembre 2020 e la cui opzione di acquisto è stata esercitata il 5 febbraio 2021), e un utilizzo di US\$ 10,0 milioni di utilizzo di una linea di credito "hot money" con Banca Intesa; (iii) US\$ (18,1) milioni di rimborso di passività da *leasing*, compresi US\$ (9,6) milioni derivanti dall'esercizio dell'opzione di acquisto sulla nave M/T High Priority; (iv) US\$ (0,3) milioni di acquisizione di azioni proprie di DIS.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Programma di riacquisto eseguito: il 14 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 5 gennaio e il 13 gennaio 2021, 1.543.118 azioni proprie (corrispondenti allo 0,124% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. ad un prezzo medio per azione di 0,0949 euro, per un corrispettivo complessivo di 146.469,26 euro.

Il 25 gennaio 2021 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 14 gennaio e il 22 gennaio 2021, 1.305.897 azioni proprie (corrispondenti allo 0,105% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. ad un prezzo medio per azione di 0,0936 euro, per un corrispettivo complessivo di 122.217,85 euro. Alla data del 22 gennaio 2021, d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 18.326.911 azioni proprie, corrispondenti allo 1,48% del capitale sociale.

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Acquisto di navi:** a febbraio 2021, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T High Priority, una nave cisterna MR da 46.847 Tpl (Dwt) costruita nel 2005 da Nakai Zosen (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 9,7 milioni. La Nave era stata venduta e ripresa in *leasing* da d'Amico Tankers nel 2017, per un periodo di 5 anni, con opzioni di acquisto a decorrere dal 2° anniversario e un obbligo di acquisto alla fine del 5° anno.
- **Flotta impiegata a noleggio:** a gennaio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su due delle sue navi LR1 per un periodo di 9-18 mesi a decorrere da gennaio 2021.

Nel mese di febbraio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi *handysize* ad un'importante compagnia petrolifera per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da marzo 2021.

Nel mese di marzo 2021 d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi *handysize* per 12 mesi a partire da fine maggio 2021.

- **Flotta in "noleggio passivo":** si sono conclusi i contratti di noleggio sulla M/T SW Southport I e sulla M/T SW Tropez I, due navi MR costruite nel 2004 e riconsegnate ai proprietari rispettivamente nei mesi di gennaio e febbraio 2021.

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

Con riferimento alla gestione del bonus relativo alla conclusione del primo ciclo (*vesting period* 2019-2020) del Piano di Incentivazione Variabile di Medio-Lungo Termine adottato dalla Società, (di seguito il Piano LTI), avendo DIS raggiunto gli obiettivi prefissati verrà riconosciuta ai Beneficiari del Piano la relativa quota "cash" insieme alla consuntivazione della restante parte in azioni, la cui attribuzione sarà differita in due anni e in due tranches con prima assegnazione nell'anno 2022, secondo quanto previsto dal Documento Informativo del Piano (pubblicato nella sezione Corporate Governance del sito web di DIS, nell'area dedicata alle remunerazioni).

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

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

Il profilo delle navi controllate da d'Amico International Shipping è riepilogato di seguito.

	Al 31 marzo 2021				Al 6 maggio 2021			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	9,0	6,0	20,0	5,0	9,0	6,0	20,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	7,0	0,0	8,0	1,0	7,0	0,0	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0
Nolo a breve termine	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0
Totale	6,0	26,0	6,0	38,0	6,0	26,0	6,0	38,0

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nel World Economic Outlook (WEO) di aprile, il Fondo Monetario Internazionale (FMI) prevede per l'anno 2021 una crescita globale del 6,0%, che si ridurrà al 4,4% nel 2022. Le proiezioni per il 2021 e il 2022 sono più solide di quanto prospettato nella relazione di ottobre 2020. La revisione al rialzo riflette il sostegno fiscale supplementare in alcune grandi economie, l'attesa ripresa nel secondo semestre del 2021, favorita dai vaccini, ed un progressivo adattamento dell'attività economica alla mobilità ridotta. Tali previsioni sono permeate dell'elevata incertezza riguardante l'andamento della pandemia, l'efficacia delle misure temporanee adottate per sostenere l'economia fino alla normalizzazione favorita dai vaccini, e l'evoluzione delle condizioni finanziarie.

Per quanto concerne la pandemia, nuove varianti del virus hanno favorito l'accelerazione complessiva dei contagi, che ora si avvicinano al picco storico, anche se la crescente copertura vaccinale migliora le aspettative. La ripresa economica vede un'evoluzione divergente in diversi paesi e settori, che rispecchia le differenze negli effetti collaterali della pandemia e nelle politiche di sostegno economico. Le prospettive dipendono dal risultato della battaglia tra virus e vaccini, nonché dall'efficacia delle politiche economiche adottate in questo periodo di elevata incertezza.

Secondo la relazione di aprile dell'AIE, si prevede che il consumo petrolifero globale aumenti da 96,7 milioni di barili al giorno nel primo trimestre 2021 a 99,5 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre 2021. Questo potrebbe causare un considerevole calo delle scorte di petrolio – già diminuite significativamente, con le scorte di raffinati che sono già praticamente in linea con la loro media quinquennale –, stimolando un graduale aumento della produzione dell'OPEC+, che dovrebbe superare l'espansione di 2,15 milioni di barili al giorno a cui si è già impegnata. Inoltre,

l'AIE prevede che i volumi di raffinazione globale si attestino in media a 81,4 milioni di barili al giorno nel secondo semestre 2021, con un aumento di 4,7 milioni di barili al giorno (+6,1%) rispetto alla media del primo semestre.

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine sia per il greggio che per i raffinati e (v) il tasso di 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

- Secondo quanto riportato nel report di aprile dell'AIE, la domanda di petrolio dovrebbe raggiungere 96,7 milioni di barili al giorno nel 2021, con un aumento di 5,7 milioni di barili al giorno dal 2020. Nonostante i dati più deboli del previsto per il primo trimestre 2021, la crescita annua è stata rivista al rialzo di 230.000 barili giornalieri in media, tenendo conto delle migliori previsioni economiche per il resto dell'anno.
- A marzo i volumi di produzione delle raffinerie a livello globale sono aumentati di 1,0 milioni di barili al giorno su base mensile, grazie ad una solida ripresa negli Stati Uniti dopo il gelo di febbraio. Attestatisi a 75,9 milioni di barili al giorno a marzo 2021, i volumi di produzione delle raffinerie a livello globale sono stati comunque di 4,4 milioni di barili al giorno inferiori allo stesso mese del 2019. Nel secondo semestre del 2021 è tuttavia previsto un aumento della produzione delle raffinerie di 4,7 milioni di barili al giorno (+6,1%) rispetto alla prima parte dell'anno.
- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a est di Suez. Stifel stima che dall'inizio della pandemia sia stata chiusa una capacità di raffinazione pari a circa 1,1 milioni di barili al giorno: 411.000 barili al giorno in Nord America, 305.000 in Europa e 340.000 in altre regioni. Engen ha annunciato la conversione della sua raffineria da 120.000 barili al giorno di Durban (responsabile del 17% circa della produzione di combustibile del paese) in un terminal / deposito. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda e gli spostamenti strutturali nel panorama di raffinazione dovrebbero favorire gli scambi commerciali a lungo raggio.

Offerta di navi cisterna

- Secondo Clarksons, nel 2021 saranno consegnate 97 navi MR e LR1; negli stessi segmenti nel primo trimestre 2021 sono avvenute 19 consegne.
- Nell'*outlook* di marzo 2021, Clarksons stima che nel 2021 la flotta di navi cisterna crescerà del 4,2% mentre la domanda di trasporto di raffinati aumenterà del 7,3%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi nel 2020 durante la pandemia, pertanto sono state demolite solo 13 navi MR. Con la riapertura dei cantieri, le demolizioni sono aumentate grazie al rafforzamento della domanda e dei prezzi dell'acciaio e alla debolezza dei mercati dei noli. Nel primo trimestre 2021 13 navi MR sono state vendute per la rottamazione, 7 delle quali sono già state demolite.
- Secondo Clarksons, il 9% della flotta MR e il 3% della flotta LR ha più di 20 anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti agenzie commerciali di intermediazione come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. In occasione dell'ultima riunione del Marine Environment Protection Committee (MEPC 75), tenutasi nel quarto trimestre 2020, sono state approvate misure per la riduzione dei gas serra destinate ad essere formalmente adottate durante la riunione successiva (MEPC 76), prevista nella seconda metà del 2021.

L'accordo, che sarà applicabile dalla fine del 2022, impone agli operatori di misurare l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI*), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e l'indicatore di intensità carbonica (*Carbon Intensity Indicator, CII*), che riflette il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030.

- I cambiamenti tecnologici previsti per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale ed in altri ambiti stanno riducendo la propensione alle commesse di navi di nuova costruzione, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la loro consegna.
- 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. Inoltre, la recente svalutazione del dollaro statunitense e l'aumento dei prezzi dell'acciaio comportano un aumento del costo di costruzione delle navi. Si prevede che le commesse per navi di nuova costruzione rimarranno scarse finché non vi sarà una maggiore chiarezza sulla tecnologia di propulsione e sulle normative in materia di emissioni, nonché una giustificazione economica per tali commesse.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2021

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2021	1° trim. 2020
Ricavi	59.121	94.355
Costi diretti di viaggio	(16.365)	(22.941)
Ricavi base <i>time charter</i>*	42.756	71.414
Costi per noleggi passivi	(259)	(6.955)
Altri costi operativi diretti	(24.477)	(27.650)
Costi generali ed amministrativi	(3.340)	(3.272)
Utile dalla vendita di navi	(528)	(553)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	14.152	32.984
Ammortamenti e svalutazioni	(16.428)	(19.091)
Risultato operativo lordo / EBIT*	(2.276)	13.893
Proventi finanziari netti	773	41
(Oneri) finanziari netti	(8.194)	(12.321)
Utile (perdita) <i>ante imposte</i>	(9.697)	1.613
Imposte sul reddito	(71)	(96)
Utile (perdita) netto	(9.768)	1.517
Utile (perdita) base per azione ⁽¹¹⁾	US\$ (0,008)	US\$ 0,001

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2021	1° trim. 2020
Utile (perdita) del periodo	(9.768)	1.517
<i>Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili (perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedge</i>)	1.114	(4.151)
Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(29)	(84)
Utile (perdita) complessivo del periodo	(8.683)	(2.718)
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		
Utile (perdita) base per azione	US\$ (0,007)	US\$ (0,002)

¹¹ L'utile (perdita) base per azione è stato calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.223.144.312 nel primo trimestre del 2021 e 1.230.890.447 nel primo trimestre del 2020. Nel primo trimestre del 2021 e nel primo trimestre del 2020 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 marzo 2021	AI 31 dicembre 2020
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	895.610	901.765
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.312	4.312
Altre attività finanziarie non correnti	11.305	12.110
Totale attività non correnti	911.227	918.187
Rimanenze	9.847	8.885
Crediti a breve ed altre attività correnti	36.036	38.722
Altre attività finanziarie correnti	4.179	4.725
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	56.055	62.071
Totale attività correnti	106.117	114.403
TOTALE ATTIVITÀ	1.017.344	1.032.590
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Perdite portate a nuovo	(53.075)	(43.307)
Sovrapprezzo azioni	368.853	368.853
Altre riserve	(21.116)	(21.865)
Patrimonio netto totale	356.715	365.734
Banche ed altri finanziatori	258.946	263.089
Passività non correnti da <i>leasing</i>	270.794	269.941
Altre passività finanziarie non correnti	4.662	6.352
Totale passività non correnti	534.402	539.382
Banche ed altri finanziatori	55.135	46.523
Passività correnti da <i>leasing</i>	32.799	43.411
Debiti a breve ed altre passività correnti	27.061	26.367
Altre passività finanziarie correnti	11.190	11.133
Debiti per imposte correnti	42	40
Totale passività correnti	126.227	127.474
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.017.344	1.032.590

6 maggio 2021

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2021	1° trim. 2020
Utile (perdita) del periodo	(9.768)	1.517
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	16.428	17.509
Svalutazione	-	1.582
Imposte correnti e differite	71	96
Costo netto dei <i>leasing</i>	4.588	5.137
Altri oneri (proventi) finanziari netti	2.833	7.143
Variazione del risultato differito dei ricavi da vendita di immobilizzazioni	528	553
Altre variazioni che non implicano flussi di cassa	(29)	(180)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	14.651	33.357
Variazioni delle rimanenze	(961)	(366)
Variazioni dei crediti a breve	(505)	(10)
Variazioni dei debiti a breve	683	1.642
Imposte pagate	(69)	(182)
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i>	(4.588)	(5.135)
Interessi netti (pagati)	(2.603)	(3.628)
Flussi di cassa netti da attività operative	6.608	25.678
Acquisto di immobilizzazioni	(1.969)	(1.765)
Afflussi differiti dalla vendita di immobilizzazioni	3.200	-
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo de patrimonio netto	-	473
Flussi di cassa netti da attività di investimento	1.231	(1.292)
Azioni proprie	(336)	-
Altre variazioni del patrimonio netto	-	(422)
Finanziamenti degli azionisti	-	(5.000)
Variazioni di altri crediti finanziari	474	610
Variazioni nette di altri debiti finanziari/ parte correlata	-	(1.746)
Rimborso finanziamenti bancari	(6.578)	(13.677)
Utilizzo finanziamenti bancari	13.756	-
Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(18.129)	(9.654)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(10.813)	(29.889)
Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(2.974)	(5.503)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	45.294	17.517
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	42.320	12.014
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	56.055	32.406
Scoperti di conto a fine periodo	(13.735)	(20.392)

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 2021	62.053	(43.307)	368.853	(16.155)	(5.710)	365.734
Azioni proprie	-	-	-	(336)	-	(336)
Utile (perdita) complessivo	-	(9.768)	-	(29)	1.114	(8.683)
Saldo al 31 marzo 2021	62.053	(53.075)	368.853	(16.520)	(4.596)	356.715

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
Saldo al 1° gennaio 2020	62.052	(59.801)	368.846	(15.380)	(3.252)	352.465
Azioni proprie	-	-	-	(261)	-	(261)
Effetto dell' <i>equitization</i>	-	-	-	(77)	-	(77)
Utile (perdita) complessivo	-	1.517	-	(84)	(4.151)	(2.718)
Saldo al 31 marzo 2020	62.052	(58.284)	368.846	(15.802)	(7.403)	349.409

NOTE

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

Il bilancio del Gruppo d'Amico International Shipping è redatto secondo i principi contabili internazionali (IFRS – International Financial Reporting Standards ed iAS – International Accounting Standards) emanati dallo IASB (International Accounting Standards Board) ed 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 redazione

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per il periodo chiuso al 31 marzo 2021.

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

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

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

Informazioni di settore

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

Principi contabili

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2021

Non ci sono nuovi principi contabili che si prevede abbiano un impatto rilevante sulla società nei periodi di riferimento in corso e sulle sue operazioni 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 prevedibili.

6 maggio 2021

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

Il dirigente responsabile della predisposizione del bilancio intermedio della Società, Antonio Carlos Balestra di Mottola, in qualità di Direttore finanziario della Società, dichiara che le informazioni contabili contenute nel presente documento corrispondono ai risultati documentati nei libri e nei registri contabili e di altra natura della Società.

Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario