



## **d'Amico International Shipping S.A. Bilancio semestrale/secondo trimestre 2021**

Questo documento è disponibile su [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale al 30 giugno 2021 US\$ 62.051.650,30

## INDICE

<b>ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO .....</b>	<b>3</b>
<b>DATI DI SINTESI.....</b>	<b>4</b>
<b>RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO .....</b>	<b>5</b>
<b>STRUTTURA DEL GRUPPO.....</b>	<b>5</b>
<b>INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP) .....</b>	<b>9</b>
<b>SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2021.....</b>	<b>11</b>
<b>EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE .....</b>	<b>18</b>
<b>FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....</b>	<b>20</b>
<b>GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING_BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2021 .....</b>	<b>23</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>23</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>23</b>
<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA .....</b>	<b>24</b>
<b>RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>25</b>
<b>PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>26</b>
<b>NOTE.....</b>	<b>27</b>
<b>RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE CONCERNENTE LA REVISIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO.....</b>	<b>47</b>

## 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 - Independent Director

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

### SOCIETÀ DI REVISIONE

MOORE Audit S.A.

## DATI DI SINTESI

### DATI FINANZIARI

2° trim. 2021 NON REVISIONATO	2° trim. 2020 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2021	1° sem. 2020
46.135	78.660	Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)*	88.891	150.074
18.865	46.518	Risultato operativo lordo / EBITDA*	33.017	79.502
40,89%	59,14%	<i>margin</i> e sul TCE in %	37,14%	52,98%
2.662	25.053	Risultato operativo lordo / EBIT*	386	38.946
5,77%	31,85%	<i>margin</i> e sul TCE in %	0,43%	25,95%
(5.411)	15.622	Utile / (perdita) netto	(15.179)	17.139
(11,73)%	19,86%	<i>margin</i> e sul TCE in %	(17,08)%	11,42%
(5.581)	20.089	Utile / (perdita) netto rettificato **	(15.446)	26.431
(0,004)	0,013	Utile / (perdita) per azione	(0,012)	0,014
11.925	33.384	Flussi di cassa operativi	18.533	59.062
(2.215)	(5.263)	Investimenti lordi (CapEx)*	(4.184)	(7.028)
			AI 30 giugno 2021	AI 31 dicembre 2020
		Totale attività	986.138	1.032.590
		Indebitamento finanziario netto*	545.874	561.543
		Patrimonio netto	352.499	365.734

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 10;

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

### ALTRI DATI OPERATIVI\*

2° trim. 2021 NON REVISIONATO	2° trim. 2020 NON REVISIONATO		1° sem. 2021 NON REVISIONATO	1° sem. 2020 NON REVISIONATO
13.893	19.555	<b>Dati operativi giornalieri</b> - Ricavi base <i>time charter</i> * per giorno di utilizzo (US\$) <sup>1</sup>	13.371	17.930
38,0	44,4	<b>Sviluppo della flotta</b> - Numero medio di navi*	38,4	45,2
20,0	23,3	- Di proprietà	19,8	23,4
8,0	9,0	- Noleggio a scafo nudo	8,2	9,0
10,0	12,2	- A noleggio	10,4	12,8
-	1,5	Numero medio di navi in gestione commerciale	-	1,9
4,1%	3,5%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili <sup>2</sup> (%)	4,3%	2,6%
46,7%	62,6%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili <sup>3</sup> (%)	48,1%	63,7%

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 10

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

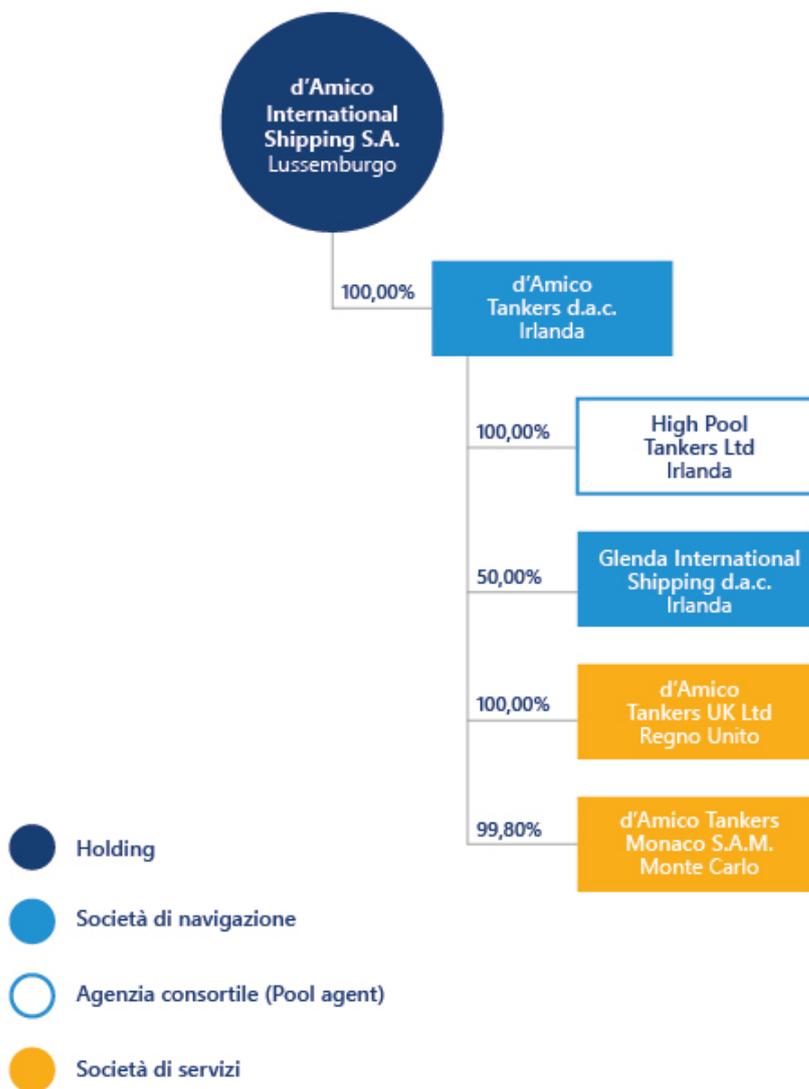
<sup>2</sup> Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi quelli di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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

## RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO

### STRUTTURA DEL GRUPPO

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



## GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (DIS, il Gruppo, d'Amico International Shipping o la Società) è una società attiva nel trasporto 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 30 giugno 2021, di cui 28,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obblighi di acquisto) con un'età media di circa 6,9 anni, rispetto ad un'età media di settore di 11,8 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 11,5 anni per le LR1 (55.000-84.999 Tpl (Dwt)). Tutte le navi di DIS sono a doppio scafo e vengono principalmente impiegate nel trasporto di raffinati, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere 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 30 giugno 2021 il 76,3% delle navi della flotta controllata da d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

I ricavi di d'Amico International Shipping derivano principalmente dall'impiego, diretto o attraverso *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 comportare ricavi inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante i periodi di calo 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 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 è preservata attraverso programmi di manutenzione pianificata, mirando al rispetto di rigorosi *standard* sulle navi di proprietà e prendendo a noleggio navi da proprietari che garantiscono elevati *standard* qualitativi.

### **Presenza globale di DIS**

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

Al 30 giugno 2021 il Gruppo impiegava l'equivalente di 587 dipendenti come personale marittimo e 24 dipendenti come personale di terra.

### **Flotta**

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

Dal 2012 DIS ha ordinato 22 nuove costruzioni, l'ultima delle quali è stata consegnata a ottobre 2019. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alle più recenti legislazioni ambientali in vigore. Possono pertanto soddisfare gli elevati *standard* richiesti dai principali clienti petroliferi del Gruppo, oltre ad offrire significativi risparmi sui 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 d'impiego, fornendo a DIS un vantaggio competitivo determinante quando si tratta di gestire navi sul mercato *spot*. In particolare, grazie alla dimensione della sua flotta, DIS dispone della flessibilità necessaria per sfruttare al meglio le condizioni favorevoli di mercato *spot* per massimizzare gli utili e negoziare contratti vantaggiosi con i propri fornitori.

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

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese <sup>4</sup>	Classe IMO
<b>Flotta LR1</b>				
<b>Di proprietà</b>				
Cielo di Londra	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
<b>Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto</b>				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
<b>Flotta MR</b>				
<b>Di proprietà</b>				
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa <sup>5</sup>	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl <sup>6</sup>	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody <sup>7</sup>	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie <sup>8</sup>	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	-
<b>Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto</b>				
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
<b>Navi noleggate a lungo termine con opzioni d'acquisto</b>				
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

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

<sup>5</sup> 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.

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

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

<sup>8</sup> 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 d'acquisto

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

#### Flotta *handysize*

##### Di proprietà

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

#### Impiego della flotta e partnership

Al 30 giugno 2021, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 38,0 navi: 6 LR1s (navi a "Lungo Raggio 1"), 10 MR (navi a "Medio Raggio") e 3 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 16 MR e 3 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*. Alcune di queste navi di DIS sono impiegate tramite le sue *joint venture* GLENDA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 50%. Al 30 giugno 2021, la JV possedeva 4 navi MR costruite tra febbraio 2010 e febbraio 2011, tutte impiegate tramite contratti *time-charter*, due con d'Amico Tankers d.a.c. e due con il Gruppo Glencore.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, *leader* mondiale nel trasporto marittimo con oltre 70 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 30 giugno 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 trasporto di prodotti raffinati. 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 su tematiche ambientali.

## INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

#### **Ricavi base time charter**

Uno *standard* nel settore dei trasporti marittimi che consente di confrontare i ricavi di nolo netti in base alla durata del viaggio, non influenzati dal fatto che le navi siano state impiegate 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 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 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*.

### **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 SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2021

Il mercato delle navi cisterna rimane debole e, nonostante il parziale allentamento dei tagli alla produzione dell'OPEC+ a maggio e giugno, sono ancora in corso significativi tagli della fornitura di greggio, mentre la domanda globale di petrolio continua a soffrire per via della pandemia dovuta al COVID-19; i volumi degli scambi sia di greggio che di raffinati sono, pertanto, ancora ben al di sotto dei livelli del 2019.

Secondo quanto riportato nel rapporto di luglio dell'AIE, dopo due mesi consecutivi in diminuzione, la domanda globale di petrolio ha segnato un rialzo stimato in 3,2 milioni di barili al giorno, attestandosi a 96,8 milioni di barili al giorno a giugno. Tale solida ripresa è arrivata sulla scia della riduzione dei casi di COVID-19 in India, Brasile e Argentina, nonché della crescente mobilità stagionale nell'emisfero settentrionale, resa possibile dalla continua espansione delle campagne di vaccinazione. I consumi sono stati favoriti anche da un incremento dell'utilizzo di petrolio in Medio Oriente derivante da una crescente domanda di energia. La netta ripresa della domanda globale di petrolio di giugno ha portato ad una crescita nel secondo trimestre 2021 di 1,2 milioni di barili al giorno su base trimestrale e 11,8 milioni di barili al giorno su base annua.

Sia gli Stati Uniti che la Cina hanno mostrato segnali di recupero nella domanda petrolifera durante la prima metà dell'anno, con un incremento particolarmente rapido dei consumi di benzina e di diesel negli Stati Uniti, tornati recentemente a livelli pre-COVID. La domanda ha mostrato segni di miglioramento anche in Europa, nel Regno Unito e più recentemente in India. La domanda di carburanti per aviazione, tuttavia, rimane sostanzialmente al di sotto dei livelli pre-COVID, risentendo in particolare del calo dei voli a lungo raggio.

Inoltre, la variante Delta del virus, caratterizzata da una rapida diffusione, si sta facendo strada nel Sud-Est asiatico ancora scarsamente vaccinato, imponendo restrizioni al lavoro ed alla mobilità, offuscando la più ampia ripresa della domanda energetica della regione. L'Indonesia, la più grande economia del Sud-Est asiatico, è attualmente vittima di un'ondata particolarmente violenta di COVID-19, con spostamenti limitati nel cuore industriale di Java e nell'enclave turistica di Bali. La Malesia si trova ancora coinvolta in un lockdown nazionale, mentre la Thailandia ha appena inasprito le restrizioni, ridimensionando la nascente ripresa. La variante Delta si sta diffondendo rapidamente anche in parti dell'Europa e degli Stati Uniti, portando alcuni paesi ad adottare misure più restrittive.

L'eccedenza delle scorte globali di petrolio accumulate nel 2020 è già stata riassorbita, con le scorte industriali dell'OCSE ormai ben al di sotto delle medie storiche. Tale riduzione delle scorte, che ha compresso la domanda di trasporto marittimo, ha però contribuito ad un mercato più sano e fa presagire una ripresa non troppo lontana dei noli.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di giugno 2021 era valutata intorno a US\$ 12.000 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo *Eco* valutata a un sovrapprezzo di circa US\$ 2.000-2.500 al giorno.

**DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (15,2) milioni nel primo semestre 2021** rispetto all'utile netto di US\$ 17,1 milioni registrato nello stesso periodo dello scorso esercizio. Tale variazione negativa è attribuibile al

netto indebolimento del mercato delle navi cisterna rispetto al primo semestre del 2020. Nel secondo trimestre 2021, DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (5,4) milioni, rispetto ad un utile netto di US\$ 15,6 milioni registrato nel secondo trimestre dello scorso esercizio, ma in significativo miglioramento rispetto alla perdita netta di US\$ (9,8) milioni registrata nel primo trimestre 2021.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 33,0 milioni nel primo semestre 2021, rispetto a US\$ 79,5 milioni nel primo semestre 2020, mentre i suoi flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 18,5 milioni rispetto a US\$ 59,1 milioni generati nello stesso periodo dell'anno precedente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 11.355 nel primo semestre 2021** rispetto agli US\$ 21.238 nel primo semestre 2020 (secondo trimestre 2021: US\$ 12.720 vs. secondo trimestre 2020: US\$ 25.118), con la variazione attribuibile al considerevole indebolimento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tuttavia, la tariffa *spot* giornaliera di US\$ 12.720 raggiunta nel secondo trimestre 2021 è stata del 28,2% (pari a US\$ 2.796/giorno) più alta della media ottenuta nel trimestre precedente.

Nel contempo, **il 48,1% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2021 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.546** (primo semestre 2020: copertura del 63,7% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 16.042). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante i cicli negativi. **La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 13.371 nei primi sei mesi del 2021** rispetto a US\$ 17.930 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

## RISULTATI OPERATIVI

2° trim. 2021 NON REVISIONATO	2° trim. 2020 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2021	1° sem. 2020
62.916	90.987	Ricavi	122.037	185.342
(16.781)	(12.327)	Costi diretti di viaggio	(33.146)	(35.268)
<b>46.135</b>	<b>78.660</b>	<b>Ricavi base <i>time charter</i>*</b>	<b>88.891</b>	<b>150.074</b>
(1.361)	(4.300)	Costi per noleggi passivi	(1.620)	(11.255)
(21.714)	(25.367)	Altri costi operativi diretti	(46.191)	(53.017)
(3.650)	(2.911)	Costi generali ed amministrativi	(6.990)	(6.183)
(545)	436	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.073)	(117)
<b>18.865</b>	<b>46.518</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>	<b>33.017</b>	<b>79.502</b>
(16.203)	(21.465)	Ammortamenti e svalutazioni	(32.631)	(40.556)
<b>2.662</b>	<b>25.053</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBIT*</b>	<b>386</b>	<b>38.946</b>
433	27	Proventi finanziari netti	1.019	68
(8.416)	(9.370)	(Oneri) finanziari netti	(16.423)	(21.691)
<b>(5.321)</b>	<b>15.710</b>	<b>Utile (perdita) ante imposte</b>	<b>(15.018)</b>	<b>17.323</b>
(90)	(88)	Imposte sul reddito	(161)	(184)
<b>(5.411)</b>	<b>15.622</b>	<b>Utile (perdita) netto</b>	<b>(15.179)</b>	<b>17.139</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 10

I **ricavi** sono stati di US\$ 122,0 milioni nel primo semestre 2021 (US\$ 185,3 milioni nel primo semestre 2020) e di US\$ 62,9 milioni nel secondo trimestre 2021 (US\$ 90,9 milioni nel secondo 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 semestre 2021: 38,4 vs. primo semestre 2020: 45,2). Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo semestre 2021 (4,3%) è stata superiore a quella dello stesso

periodo dell'esercizio precedente (2,6%) 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\$ (33,1) milioni nel primo semestre 2021 rispetto a US\$ (35,3) milioni nel primo semestre 2020 (secondo trimestre 2021: US\$ (16,8) milioni vs. secondo trimestre 2020: US\$ (12,3) milioni). I minori costi riflettono la riduzione della flotta controllata da DIS, in parte compensata da una maggiore esposizione al mercato *spot* e dai prezzi più alti del *bunker* rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 88,9 milioni nel primo semestre 2021, rispetto a US\$ 150,1 milioni del primo semestre 2020 e di US\$ 46,1 milioni nel secondo trimestre 2021, rispetto a US\$ 78,7 milioni del secondo trimestre 2020. L'importo totale per il primo semestre 2020 include US\$ 6,2 milioni di "ricavi base *time charter*" generati dalle navi in gestione commerciale (nessun ricavo generato da tali contratti nel primo semestre 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\$ 11.355 nel primo semestre 2021** rispetto a US\$ 21.238 nel primo semestre 2020<sup>9</sup>, e di US\$ 12.720 nel secondo trimestre 2021 rispetto a US\$ 25.118 nel secondo trimestre 2020. Tale variazione negativa rispetto ai primi sei mesi dell'esercizio precedente è attribuibile al mercato nettamente più debole.

In linea con la strategia di DIS, nel primo semestre 2021 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta elevata, assicurando una media del **48,1%** dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2020: 63,7%) ad una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.546** (primo semestre 2020: US\$ 16.042). 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*)**<sup>10</sup> sono stati di **US\$ 13.371 nel primo semestre 2021** rispetto a US\$ 17.930 nel primo semestre 2020 (secondo trimestre 2021: US\$ 13.893 vs. secondo trimestre 2020: US\$ 19.555).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2020						2021		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	17.354	25.118	<b>21.238</b>	12.866	11.699	16.771	9.923	12.720	11.355
Fissa	15.864	16.236	<b>16.042</b>	16.038	17.866	16.429	15.842	15.231	15.546
Media	16.391	19.555	<b>17.930</b>	14.864	15.192	16.560	12.853	13.893	13.371

**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\$ 25,8 milioni nel primo semestre 2021 e di US\$ 29,5 milioni nel primo

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

<sup>10</sup> 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.

semestre 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 semestre del 2020 includeva anche US\$ 6,1 milioni di costi per noleggi in relazione alle navi in gestione commerciale (1,9 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 semestre 2021 si sarebbero attestati a US\$ 27,4 milioni, inferiori agli US\$ 34,5 milioni per lo stesso periodo dell'esercizio precedente. Infatti, nel primo semestre 2021 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (10,4 navi equivalenti) rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente (12,8 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\$ 11,7 milioni nel primo semestre 2021 (aumento di US\$ 13,6 milioni nel primo semestre 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\$ (34,5) milioni nel primo semestre 2021 rispetto a US\$ (39,4) milioni nel primo semestre 2020. Nei primi sei mesi del 2021 la Società ha gestito una flotta più contenuta di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo semestre 2021: 28,0 vs. primo semestre 2020: 32,4). 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\$ (7,0) milioni nel primo semestre 2021 (US\$ (6,2) milioni nel primo semestre 2020). 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\$ (1,1) milioni nel primo semestre 2021 (US\$ (0,1) milioni nel primo semestre 2020). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi vendute e riprese in *leasing* negli esercizi precedenti.

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 33,0 milioni nel primo semestre 2021 rispetto a US\$ 79,5 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente (secondo trimestre 2021: US\$ 18,9 milioni vs. secondo trimestre 2020: US\$ 46,5 milioni), rispecchiando la debolezza registrata dai mercati dei noli nei primi sei mesi dell'anno in corso.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (32,6) milioni nel primo semestre 2021 (US\$ (40,6) milioni nel primo semestre 2020) (secondo trimestre 2021: US\$ (16,2) milioni vs. secondo trimestre 2020: US\$ (21,5) milioni). L'importo per il primo semestre 2020 includeva US\$ (6,0) milioni di svalutazione su quattro navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e 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 classificata 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.

L'**EBIT** è stato **positivo per US\$ 0,4 milioni nel primo semestre 2021** (US\$ 38,9 milioni nel primo semestre 2020) (secondo trimestre 2021: US\$ 2,7 milioni vs. secondo trimestre 2020: US\$ 25,1 milioni).

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 1,0 milioni nel primo semestre 2021 (US\$ 0,07 milioni nel primo semestre 2020) (secondo trimestre 2021: US\$ 0,4 milioni vs. secondo trimestre 2020: US\$ 0,03 milioni). L'importo del primo semestre 2021 comprende principalmente US\$ 0,7 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 usati per fini di copertura, US\$ 0,2 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\$ (16,4) milioni nel primo semestre 2021 rispetto a US\$ (21,7) milioni del primo semestre 2020 (secondo trimestre 2021: US\$ (8,4) milioni vs. secondo trimestre 2020: US\$ (9,4) milioni). L'importo del primo semestre 2021 comprende US\$ (16,3) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,1) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS. L'importo registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente comprendeva US\$ (19,2) 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\$ (2,4) 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\$ (15,0) milioni nel primo semestre 2021** (utile di US\$ 17,3 milioni nel primo semestre 2020) e una perdita di US\$ (5,3) milioni nel secondo trimestre 2021 (utile di US\$ 15,7 milioni nel secondo trimestre 2020).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ (0,2) milioni nel primo semestre 2021, in linea con lo stesso periodo dell'anno precedente.

Visto il difficile contesto di mercato affrontato nella prima metà dell'anno, DIS ha registrato una **perdita netta di US\$ (15,2) milioni nel primo semestre 2021** (utile netto di US\$ 17,1 milioni nel primo semestre 2020) e una perdita netta di US\$ (5,4) milioni nel secondo trimestre 2021 (utile netto di US\$ 15,6 milioni nel secondo trimestre 2020).

#### SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>(US\$ migliaia)</i>	AI 30 giugno 2021	AI 31 dicembre 2020
<b>ATTIVITÀ</b>		
Attività non correnti	891.661	918.187
Totale attività correnti	94.477	114.403
<b>Totale attività</b>	<b>986.138</b>	<b>1.032.590</b>
<b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		
Patrimonio netto	352.499	365.734
Passività non correnti	493.442	539.382
Totale passività correnti	140.197	127.474
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>986.138</b>	<b>1.032.590</b>

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo (non sono presenti navi in costruzione al 30 giugno 2021). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 giugno 2021 era di US\$ 698,5 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo semestre 2021 sono stati di US\$ 4,2 milioni rispetto a US\$ 7,0 milioni nel primo semestre 2020. Gli importi per il primo semestre 2021 e per il primo semestre 2020 includono solo i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo.

Le **attività correnti** al 30 giugno 2021 ammontavano a US\$ 94,5 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 10,7 milioni e US\$ 31,2 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" pari a US\$ 48,7 milioni e US\$ 1,0 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\$ 493,4 milioni al 30 giugno 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 30 giugno 2021 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 24,1 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 36,2 milioni per passività da *leasing* e US\$ 6,5 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 352,5 milioni al 30 giugno 2021 (US\$ 365,7 milioni al 31 dicembre 2020). La variazione rispetto a fine 2020 è dovuta al risultato netto generato nel primo semestre 2021, parzialmente compensato dalla modifica della valutazione degli strumenti di copertura dei tassi di interesse.

## INDEBITAMENTO NETTO\*

L'**indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2021** ammontava a **US\$ 545,9 milioni** rispetto a US\$ 561,5 milioni al 31 dicembre 2020. I saldi includono anche una passività derivante dall'applicazione dell'IFRS 16, pari a US\$ 92,6 milioni a fine giugno 2021 rispetto a US\$ 96,4 milioni a fine 2020. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 64,9% al 30 giugno 2021 rispetto al 65,9% al 31 dicembre 2020, al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2021	AI 31 dicembre 2020
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	48.715	62.071
Altre attività finanziarie correnti	3.748	2.565
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	36	2.160
<b>Totale attività finanziarie correnti</b>	<b>52.499</b>	<b>66.796</b>
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	73.293	46.523
Passività per <i>leasing</i>	36.218	43.411
Altre passività finanziarie correnti – terzi	6.511	6.824
Altre passività finanziarie correnti - parte correlata	-	4.309
<b>Totale passività finanziarie correnti</b>	<b>116.022</b>	<b>101.067</b>
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>	<b>63.523</b>	<b>34.271</b>
Altre attività finanziarie non correnti – terzi	11.090	12.110
<b>Totale attività finanziarie non correnti</b>	<b>11.090</b>	<b>12.110</b>
Debiti verso banche – non correnti	232.115	263.089
Passività per <i>leasing</i> – non correnti	257.627	269.941
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	3.700	6.352
<b>Totale passività finanziarie non correnti</b>	<b>493.442</b>	<b>539.382</b>
<b>Indebitamento finanziario netto non corrente</b>	<b>482.352</b>	<b>527.272</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>545.875</b>	<b>561.543</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 10

Alla fine di giugno 2021 la voce **Totale attività finanziarie correnti** era pari a US\$ 52,5 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 48,7 milioni e la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita con patto di locazione pari a US\$ 3,7 milioni.

La voce **Totale attività finanziarie non correnti** comprende principalmente perdite differite su navi vendute e riprese in *leasing*.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 giugno 2021 ammontava a US\$ 305,4 milioni, comprensivo di US\$ 73,3 milioni con scadenza entro un anno. Oltre ad alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 30 giugno 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 residuo di US\$ 106,7 milioni;
- (ii) finanziamento concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per rifinanziare una nave MR costruita nel 2016, due navi MR costruite nel 2005 e una nave MR costruita nel 2006, per un debito residuo di US\$ 26,3 milioni;
- (iii) finanziamento a 5 anni concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito di US\$ 12,6 milioni;
- (iv) finanziamento a 5 anni concesso da ING per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito residuo di US\$ 12,1 milioni;
- (v) finanziamento a 6 anni concesso da ABN Amro per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2014, per un debito residuo di US\$ 11,6 milioni;
- (vi) finanziamento a 7 anni per un debito totale di US\$ 29,3 milioni concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare due navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2015 e 2016;
- (vii) finanziamento quinquennale concesso da Monte dei Paschi di Siena per finanziare una nave LR1 (consegnata nel novembre 2017), per un debito residuo di US\$ 19,7 milioni;
- (viii) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare due navi *handysize* consegnate rispettivamente a luglio ed a ottobre 2016 e una nave MR consegnata nel gennaio 2017, per un debito residuo di US\$ 46,3 milioni;
- (ix) In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza residua di US\$ 19,7 milioni di debito bancario relativo al finanziamento concesso alla *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. da Standard Chartered Bank per le quattro navi costruite tra il 2010 e il 2011.

*Passività da leasing* comprende i leasing finanziari per M/T High Fidelity, M/T High Discovery, M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty, H/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in leasing tra il 2017 ed il 2019. Inoltre le “passività da leasing” al 30 giugno 2021 includono US\$ 92,6 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 riguardante operazioni di vendita e *lease-back*.

## FLUSSI DI CASSA

Nel primo semestre 2021 i flussi di cassa netti di DIS sono stati negativi per US\$ (10,7) milioni rispetto a US\$ 15,5 milioni nel primo semestre 2020.

2° trim. 2021 NON REVISIONATO	2° trim. 2020 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2021	1° sem. 2020
11.925	33.384	Flussi di cassa da attività operative	18.533	59.062
(2.215)	12.940	Flussi di cassa da attività di investimento	(984)	11.648
(17.422)	(25.348)	Flussi di cassa da attività finanziarie	(28.235)	(55.237)
<b>(7.712)</b>	<b>20.976</b>	<b>Variazioni della liquidità</b>	<b>(10.686)</b>	<b>15.473</b>
42.320	12.014	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	45.294	17.517
<b>34.608</b>	<b>32.990</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>34.608</b>	<b>32.990</b>
48.715	50.448	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	48.715	50.448
(14.107)	(17.458)	Scoperti di conto a fine periodo	(14.107)	(17.458)

I *flussi di cassa da attività operative* sono stati **positivi e pari a US\$ 18,5 milioni nel primo semestre 2021**, contro US\$ 59,1 milioni nel primo semestre 2020. Tale variazione negativa è attribuibile al considerevole indebolimento dei mercati *spot* nel primo semestre 2021 rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi e pari a US\$ (1,0) milioni nel primo semestre 2021, contro US\$ 11,7 milioni nel primo semestre 2020. L'importo per il primo semestre 2021 comprende solo costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, parzialmente compensati dal rimborso di US\$ 3,2 milioni di un credito concesso al compratore, relativo alla vendita e ripresa a noleggio di due MR nel 2017. L'importo per i primi sei mesi dell'esercizio precedente comprendeva costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, compensati da US\$ 18,2 milioni generati dalla vendita delle navi M/T Cielo di Guangzhou e M/T Glenda Meredith nel secondo trimestre 2020 e da US\$ 0,5 milioni derivanti dalla riduzione del finanziamento soci di d'Amico Tankers a DM Shipping in seguito alla vendita delle sue due navi nell'esercizio 2019.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (28,2) milioni nel primo semestre 2021. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ (16,0) milioni di ammortamenti contrattuali sul debito; (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 controllata tramite un contratto di *leasing* a scafo nudo da d'Amico Tankers al 31 dicembre 2020 e la cui opzione di acquisto è stata esercitata il 5 febbraio 2021), e un utilizzo di US\$ 10,0 milioni di una linea di credito "hot money" con Banca Intesa; (iii) US\$ (26,8) 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 acquisti di azioni proprie di DIS.

## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE

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

### D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

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

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

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

**Piano d'incentivazione a medio-lungo termine:** In riferimento alla gestione del bonus relativo alla conclusione del primo ciclo (periodo di maturazione 2019-2020) del Piano d'incentivazione a medio-lungo termine adottato dalla Società (di seguito "il Piano"), poiché DIS ha raggiunto gli obiettivi stabiliti, i Beneficiari saranno ricompensati con la relativa parte in "contanti" del bonus con saldo finale in azioni, attraverso un'allocazione differita in due anni e in due tranche di cui la prima nel 2022, secondo le disposizioni del documento informativo del Piano (pubblicato nella sezione Corporate Governance del sito web di DIS).

**Programma di riacquisto:** Il 6 maggio 2021 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato l'avvio di un programma di riacquisto di azioni proprie conformemente alla nuova autorizzazione rilasciata recentemente dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi il 20 aprile 2021 (il "Programma"). Secondo la nuova delibera degli azionisti, la Società può riacquistare fino a 186.157.950 azioni ordinarie della Società (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società conformemente all'art. 430-15 della legge lussemburghese).

Secondo la delibera del Consiglio di Amministrazione il controvalore massimo di azioni acquistabili non sarà superiore a euro 45.000.000,00.

L'autorizzazione per riacquistare e vendere le azioni proprie della Società in una o più tranches è stata concessa al Consiglio di Amministrazione, con l'opzione di delega, per un periodo massimo di cinque (5) anni dal 20 aprile 2021

(ossia la data dell'assemblea degli azionisti competente per l'approvazione del rinnovo dell'autorizzazione) e pertanto in scadenza il 20 aprile 2026.

Per quanto concerne l'attuazione del Programma, la Società conferma che il riacquisto e la cessione di azioni proprie saranno condotti in una o più tranches sul mercato regolamentato gestito e organizzato da Borsa Italiana S.p.A. conformemente alle disposizioni del regolamento sugli abusi di mercato, così da garantire un accordo equo per tutti gli azionisti e saranno eseguiti e coordinati da Equita Sim S.p.A., un intermediario specializzato debitamente incaricato a tal fine dal CFO, che opererà in piena indipendenza e senza alcuna ingerenza della Società con riguardo ai tempi in cui effettuare tali riacquisti e cessioni, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa applicabile e dalla citata nuova delibera assembleare. In tutti i casi, ogni operazione sarà eseguita e pubblicizzata in conformità con le leggi e le normative lussemburghesi e/o italiane ove applicabili, oltre che secondo le disposizioni vigenti concernenti le esenzioni dalla legislazione applicabile in materia di abuso di mercato per i programmi di riacquisto e la stabilizzazione degli strumenti finanziari. In particolare, qualsiasi operazione di vendita di azioni proprie autorizzata sarà condotta in qualsiasi momento, senza alcuna limitazione temporale e segnatamente al fine di perseguire le finalità del Programma.

**Quarto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** Il 31 maggio 2021, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi Giorno Lavorativo (giorno in cui le banche in Lussemburgo e in Italia sono generalmente aperte come definite nei termini e condizioni dei Warrant) dal 1° giugno 2021 al 30 giugno 2021, entrambe le date incluse (il "Quarto Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., ognuna senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"), in un rapporto di una (1) azione ordinaria di DIS per (1) Warrant esercitato. Il prezzo di esercizio per il Quarto Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,382 (zero virgola trecentottantadue euro) per Azione di Compendio.

#### **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 destinato una delle sue navi *handysize* ad un'importante compagnia petrolifera per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 6 mesi, a partire da marzo 2021.

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

Nel mese di aprile 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato 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.

Nel mese di maggio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per altri 12 mesi, a partire da fine maggio 2021, ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per 24 mesi, a partire da metà settembre 2021, e ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante agenzia commerciale di intermediazione per una delle sue navi LR1 per 6 mesi, a partire da metà settembre 2021.

Nel mese di giugno 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per 6 mesi con un'opzione per altri 6 mesi, a partire da metà luglio 2021, e ha noleggiato una delle sue navi MR ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi con un'opzione per altri 12 mesi, a partire da metà giugno 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.:

**Aumento di capitale in seguito al quarto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 2 luglio 2021, a seguito del completamento del Quarto Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 343 Warrant, portando all'emissione di 343 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.052.667,45, suddiviso in 1.241.053.349 azioni senza valore nominale.

### D'AMICO TANKERS D.A.C.:

**Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di luglio 2021, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi *handysize* ad una controparte rispettabile per 6 mesi con un'opzione per ulteriori 3 mesi, a partire da luglio 2021. Il profilo delle navi di d'Amico International Shipping in uso è riepilogato di seguito.

	Al 30 giugno 2021				Al 29 luglio 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
<b>Totale</b>	<b>6,0</b>	<b>26,0</b>	<b>6,0</b>	<b>38,0</b>	<b>6,0</b>	<b>26,0</b>	<b>6,0</b>	<b>38,0</b>

\* con obbligo di acquisto

### Evoluzione prevedibile della gestione

Secondo il rapporto di giugno di Clarksons, nel 2021 la domanda di navi cisterna per il trasporto del greggio dovrebbe crescere del 3,4%, mentre la domanda per trasporto di raffinati su navi cisterna dovrebbe espandersi in misura ancora più robusta, del 7,8%, rimanendo tuttavia per entrambi i segmenti sotto i livelli del 2019 a causa dei persistenti effetti del COVID-19.

Nel secondo semestre '21 una solida crescita economica globale, l'aumento dei tassi di vaccinazione, i livelli di mobilità in costante crescita e l'allentamento delle misure di distanziamento sociale dovrebbero favorire una più solida domanda di petrolio a livello globale, che nel secondo semestre del 2021 dovrebbe aumentare di 4,6 milioni di barili al mese rispetto ai livelli del primo semestre 2021, attestandosi a 98,7 milioni di barili al giorno.

Le previsioni di crescita della domanda petrolifera dell'AIE rispecchiano le aspettative per l'andamento economico e l'espansione attesa delle campagne vaccinali volte a prevenire una recrudescenza dei casi di COVID-19. Le prospettive per l'economia globale rimangono destinate a migliorare stabilmente per il resto dell'esercizio e nel 2022. Secondo le più recenti stime dell'AIE, sostanzialmente invariate rispetto al loro rapporto di giugno, si prevede una crescita del PIL mondiale del 6,2% nel 2021 e del 4,6% nel 2022. La crescita del PIL statunitense dovrebbe essere particolarmente solida, prossima al 7% nel 2021, grazie ai tassi di vaccinazioni elevati, ai risparmi accumulati dalle famiglie durante la crisi del COVID-19 ed al mantenimento delle misure fiscali e monetarie. Inoltre, i pacchetti di stimolo fiscale non termineranno nel 2021, con il piano per l'occupazione (*American Jobs Plan*) destinato a favorire una crescita del PIL statunitense del 4,3% nel 2022. In Europa, la recente revoca di alcune restrizioni dovute al COVID ha avuto un effetto positivo sull'economia. Il rimbalzo della domanda, la riapertura di alberghi e ristoranti ed i consistenti risparmi delle famiglie potrebbero contribuire ad una solida ripresa dell'attività economica in estate, spingendo la crescita europea vicino al 4,9% nel 2021. La crescita dovrebbe rimanere al di sopra del 4,5% nel 2022, ipotizzando che le campagne di vaccinazione continuino ad espandersi.

L'offerta di petrolio dovrebbe seguire l'andamento della domanda. Dopo la 19a riunione ministeriale i membri dell'OPEC+ hanno concordato un incremento della produzione mensile di circa 400.000 barili al giorno, da agosto

fino al completo riassorbimento dei rimanenti 5,8 milioni di barili al giorno di tagli alla fornitura. In occasione della stessa riunione è stato inoltre concordato che la produzione di base per diversi paesi, tra cui gli Emirati Arabi Uniti, crescerà dal maggio 2022. L'AIE stima, tuttavia, che nonostante gli incrementi della produzione convenuti, l'offerta sul mercato del petrolio rimarrà insufficiente per circa 1,5 milioni di barili al giorno nella seconda metà di quest'anno.

Malgrado i miglioramenti in corso, persiste una considerevole incertezza riguardo la solidità e la tempistica della ripresa. Nei paesi in cui le campagne vaccinali vanno a rilento, l'attuale variante dominante, data la sua alta contagiosità, potrebbe avere un impatto devastante. I casi di COVID stanno aumentando in Indonesia, con anche il Vietnam e la Thailandia che stanno registrando un rapido incremento dei tassi di contagio. Dati recenti da varie fonti dimostrano che nelle ultime settimane diversi paesi africani hanno registrato un forte incremento di nuovi casi di COVID. Il Giappone e la Corea sono stati obbligati a introdurre misure molto restrittive. Questa nuova ondata di contagi sta riducendo la domanda di petrolio per mobilità e trasporti in molti paesi con bassi tassi di vaccinazione, e potrebbe mettere un freno alla ripresa economica (e della domanda di petrolio) attualmente in atto.

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 crescita 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 rapporto di luglio dell'AIE, si stima che a giugno i volumi di produzione delle raffinerie siano aumentati globalmente di 1,6 milioni di barili al giorno su base mensile, il più consistente incremento mensile da luglio 2020. Nel mese di maggio '21, i volumi raffinati sono rimasti invariati rispetto ai livelli di aprile, ma in aumento di 7 milioni di barili al giorno rispetto a maggio 2020, quando è stato toccato il minimo del periodo pandemico. Si prevede che per agosto i volumi di produzione aumentino di altri 2,7 milioni di barili al giorno rispetto ai livelli di giugno.
- Secondo l'AIE, le scorte industriali petrolifere dell'OCSE alla fine del secondo trimestre 2021 si attestavano a 2.945 milioni di barili, 75,8 milioni di barili in meno della media del periodo 2016-2020 e 10,8 milioni di barili in meno rispetto alla media pre-COVID del periodo 2015-19. I dati preliminari di giugno per gli Stati Uniti, l'Europa e il Giappone evidenziano una contrazione complessiva delle scorte industriali di 21,8 milioni di barili.
- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a Est di Suez. L'AIE stima che dall'inizio della pandemia in Nord America sia stata ridotta la capacità di raffinazione di circa 800.000 barili al giorno. Engen ha annunciato la conversione della sua raffineria da 120.000 barili al giorno di Durban (responsabile del 17% circa della produzione di combustibile del paese) in un terminal / deposito. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda ed i cambiamenti in corso nel panorama di raffinazione, dovrebbero favorire il trasporto su rotte mediamente più lunghe.

#### **Offerta di navi cisterna**

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2021 sarebbero state consegnate 97 MR e LR1, di cui 50 nella prima metà dell'anno; le consegne effettive nei primi sei mesi del 2021 hanno riguardato, tuttavia, solo 38 navi.
- Nell'*outlook* di giugno 2021, Clarksons stima che nel 2022 la flotta di navi cisterna crescerà del 1,8% mentre la domanda di trasporto di raffinati aumenterà del 5,5%.
- Numerosi cantieri utilizzati per la demolizione sono stati temporaneamente chiusi nel 2020 a causa della pandemia. Tuttavia, il rialzo dei prezzi dell'acciaio ha stimolato l'aumento delle demolizioni. Secondo Clarksons nel primo semestre 2021 sono state vendute per la rottamazione circa 43 navi cisterna per il trasporto di raffinati, pari a circa 2 milioni di tonnellate di capacità, di cui 26 navi (1,13 milioni dwt (Tpl)) nel settore MR.

- Secondo Clarksons, il 6,6% della flotta MR e LR1 ha più di 20 anni.
- Secondo Clarksons, a fine giugno 2021 il rapporto portafoglio ordini/flotta (in TPL (dwt)) per le navi cisterna MR e LR1 si attestava solo al 4,6%.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono prioritarie per il settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convenzioni 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 76), tenutasi a giugno di quest'anno, sono state adottate misure che saranno applicabili dal 1° novembre 2022, che impongono agli operatori di misurare l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI*), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e l'indicatore di intensità carbonica (*Carbon Intensity Indicator, CII*), che riflette il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030.
- Le aspettative riguardo i cambiamenti tecnologici richiesti 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 consegna.

## GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

### BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2021

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2021 NON REVISIONATO	2° trim. 2020 NON REVISIONATO	US\$ migliaia		1° sem. 2021	1° sem. 2020
62.916	90.987	Ricavi	(2)	122.037	185.342
(16.781)	(12.327)	Costi diretti di viaggio	(3)	(33.146)	(35.268)
<b>46.135</b>	<b>78.660</b>	<b>Ricavi base time charter*</b>	(4)	<b>88.891</b>	<b>150.074</b>
(1.361)	(4.300)	Costi per noleggi passivi	(5)	(1.620)	(11.255)
(21.714)	(25.367)	Altri costi operativi diretti	(6)	(46.191)	(53.017)
(3.650)	(2.911)	Costi generali ed amministrativi	(7)	(6.990)	(6.183)
(545)	436	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(8)	(1.073)	(117)
<b>18.865</b>	<b>46.518</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>		<b>33.017</b>	<b>79.502</b>
(16.203)	(21.465)	Ammortamenti e svalutazioni	(11)	(32.631)	(40.556)
<b>2.662</b>	<b>25.053</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBIT*</b>		<b>386</b>	<b>38.946</b>
433	27	Proventi finanziari netti	(9)	1.019	68
(8.416)	(9.370)	Oneri finanziari netti	(9)	(16.423)	(21.691)
<b>(5.321)</b>	<b>15.710</b>	<b>Utile (perdita) ante imposte</b>		<b>(15.018)</b>	<b>17.323</b>
(90)	(88)	Imposte sul reddito	(10)	(161)	(184)
<b>(5.411)</b>	<b>15.622</b>	<b>Utile (perdita) netto</b>		<b>(15.179)</b>	<b>17.139</b>
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>					
<b>(0,004)</b>	<b>0,013</b>	<b>Utile (perdita) per azione in US\$<sup>(1)</sup></b>		<b>(0,012)</b>	<b>0,014</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 10

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2021 NON REVISIONATO	2° trim. 2020 REVISIONATO	NOI US\$ migliaia		1° sem. 2021	1° sem. 2020
(5.411)	15.622	Utile (perdita) del periodo		(15.179)	17.139
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>					
1.160	97	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")		2.274	(4.054)
14	(82)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta		(15)	(166)
<b>(3.754)</b>	<b>15.637</b>	<b>Utile/(Perdita) complessivo del periodo</b>		<b>(12.920)</b>	<b>12.919</b>

*Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società.*

<sup>(1)</sup> L'utile base per azione è calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.919.375 e 1.230.890.447 nel primo semestre del 2021 e nel primo semestre del 2020 rispettivamente e su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.726.095 e 1.230.890.447 nel secondo trimestre del 2021 e nel secondo trimestre del 2020 rispettivamente. Nel secondo trimestre/primo semestre del 2021 e nel secondo trimestre/primo semestre del 2020 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>		Al 30 giugno 2021	Al 31 dicembre 2020
<b>ATTIVITÀ</b>			
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	(11)	880.571	901.765
Partecipazioni in società a controllo congiunto	(12)	-	4.312
Altre attività finanziarie non correnti	(13)	11.090	12.110
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>891.661</b>	<b>918.187</b>
Rimanenze	(14)	10.743	8.885
Crediti a breve ed altre attività correnti	(15)	31.235	38.722
Altre attività finanziarie correnti	(13)	3.784	4.725
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16)	48.715	62.071
<b>Totale attività correnti</b>		<b>94.477</b>	<b>114.403</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>986.138</b>	<b>1.032.590</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>			
Capitale sociale	(17)	62.053	62.053
Perdite portate a nuovo	(17)	(58.486)	(43.307)
Sovraprezzo azioni	(17)	368.839	368.853
Altre riserve	(17)	(19.907)	(21.865)
<b>Patrimonio netto totale</b>		<b>352.499</b>	<b>365.734</b>
Banche ed altri finanziatori	(18)	232.115	263.089
Passività non correnti da <i>leasing</i>	(19)	257.627	269.941
Altre passività finanziarie non correnti	(13)	3.700	6.352
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>493.442</b>	<b>539.382</b>
Banche ed altri finanziatori	(18)	73.293	46.523
Passività correnti da <i>leasing</i>	(19)	36.218	43.411
Debiti a breve ed altre passività correnti	(20)	24.116	26.367
Altre passività finanziarie correnti	(13)	6.511	11.133
Debiti per imposte correnti	(21)	59	40
<b>Totale passività correnti</b>		<b>140.197</b>	<b>127.474</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>986.138</b>	<b>1.032.590</b>

29 luglio 2021

Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente e Amministratore Delegato

*Antonio Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2021 NON REVISIONATO	2° trim. 2020 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2021	1° sem. 2020
<b>(5.411)</b>	<b>15.622</b>	<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>(15.179)</b>	<b>17.139</b>
16.203	17.040	Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	32.631	34.549
-	4.425	Svalutazione	-	6.007
90	88	Imposte correnti e differite	161	184
4.328	5.005	Oneri per <i>leasing</i>	8.916	10.142
3.655	4.338	Altri oneri (proventi) finanziari netti	6.488	11.481
(25)	(207)	Risultato della differenza di cambio non realizzata	(25)	(207)
-	(975)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	-	(975)
545	539	Variazione del risultato differito dalla cessione di attività in vendita e <i>lease-back</i>	1.073	1.092
-	-	Riclassificazione <i>off-hire</i> a fronte dell'ammortamento	-	(180)
49	-	Altre variazioni del patrimonio netto che non influenzano le disponibilità liquide	20	-
2	-	Saldo alla liquidazione di partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	2	-
<b>19.436</b>	<b>45.875</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>34.087</b>	<b>79.232</b>
(897)	2.141	Variazioni delle rimanenze	(1.858)	1.775
4.803	2.058	Variazioni dei crediti a breve	4.298	2.048
(3.180)	(6.663)	Variazioni dei debiti a breve	(2.497)	(5.021)
(74)	(281)	Imposte (pagate) ricevute	(143)	(463)
(4.329)	(5.002)	Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>	(8.917)	(10.137)
(3.834)	(4.744)	Interessi netti (pagati)	(6.437)	(8.372)
<b>11.925</b>	<b>33.384</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>18.533</b>	<b>59.062</b>
(2.215)	(5.263)	Acquisto di immobilizzazioni e spese di bacino	(4.184)	(7.028)
-	18.185	Ricavi netti dalla vendita di immobilizzazioni	-	18.185
-	-	Afflussi differiti dalla vendita di immobilizzazioni	3.200	-
-	18	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	491
<b>(2.215)</b>	<b>12.940</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(984)</b>	<b>11.648</b>
(14)	(5)	Altre variazioni del patrimonio netto	(14)	(427)
-	-	Finanziamenti degli azionisti	-	(5.000)
-	-	Acquisto di azioni proprie	(336)	-
637	220	Variazioni di altre attività finanziarie	1.111	830
-	(954)	Variazione netta di altri debiti finanziari	-	(2.700)
(9.382)	(15.314)	Rimborso finanziamenti bancari	(15.960)	(28.991)
-	-	Utilizzi di linee di credito	13.756	-
(8.663)	(9.295)	Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(26.792)	(18.949)
<b>(17.422)</b>	<b>(25.348)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(28.235)</b>	<b>(55.237)</b>
<b>(7.712)</b>	<b>20.976</b>	<b>Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(10.686)</b>	<b>15.473</b>
42.320	12.014	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	45.294	17.517
34.608	32.990	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	34.608	32.990
<b>48.715</b>	<b>50.448</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>48.715</b>	<b>50.448</b>
(14.107)	(17.458)	Scoperti di conto a fine periodo	(14.107)	(17.458)

Le attività finanziarie che non richiedono l'uso di liquidità sono riconciliate nella nota 22.

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
<b>Saldo al 1 gennaio 2021</b>	<b>62.053</b>	<b>(43.307)</b>	<b>368.853</b>	<b>(16.155)</b>	<b>(5.710)</b>	<b>365.734</b>
Azioni proprie	-	-	-	(336)	-	<b>(336)</b>
Altre variazioni	-	-	(14)	35	-	<b>21</b>
Utile (perdita) complessivo	-	(15.179)	-	(15)	2.274	<b>(12.920)</b>
<b>Saldo al 30 giugno 2021</b>	<b>62.053</b>	<b>(58.486)</b>	<b>368.839</b>	<b>(16.471)</b>	<b>(3.436)</b>	<b>352.499</b>

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
<b>Saldo al 1° gennaio 2020</b>	<b>62.052</b>	<b>(59.801)</b>	<b>368.846</b>	<b>(15.380)</b>	<b>(3.252)</b>	<b>352.465</b>
Azioni proprie	-	-	-	(261)	-	<b>(261)</b>
Altre variazioni	-	(63)	-	63	-	-
Utile (perdita) complessivo	-	17.139	-	(166)	(4.054)	<b>12.919</b>
<b>Saldo al 30 giugno 2020</b>	<b>62.052</b>	<b>(42.725)</b>	<b>368.846</b>	<b>(15.744)</b>	<b>(7.306)</b>	<b>365.123</b>

Le seguenti note formano parte del bilancio intermedio consolidato.

## NOTE

Il Gruppo d'Amico International Shipping S.A. (la "Società", "DIS") è una società per azioni (*société anonyme*) di diritto del Granducato di Lussemburgo costituita il 9 febbraio 2007 ed avente sede legale in Lussemburgo. La controllante di ultima istanza del Gruppo è d'Amico Società di Navigazione. DIS è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo che 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 presente bilancio consolidato sintetico intermedio al 30 giugno 2021, e per i sei mesi chiusi in tale data, è stato redatto in conformità allo IAS 34 – Bilanci intermedi, come adottato dall'Unione europea.

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

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

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

---

### 1. PRINCIPI CONTABILI

---

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

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

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

#### Informazioni di settore

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

#### Principi contabili

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

#### Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2021

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

#### Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

##### Riforma del tasso di interesse di riferimento

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

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

## 2. RICAVI

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2021	2° trim. 2020	1° sem. 2021	1° sem. 2020
Ricavi da noleggi a viaggio ( <i>spot</i> ) – trasporti e controstallie	27.955	37.251	56.759	80.515
Ricavi da <i>leasing</i> operativi ( <i>time charter</i> )	27.443	29.973	48.136	60.267
Ricavi da sub- <i>leasing</i> ( <i>time charter</i> )	7.290	20.459	14.692	39.349
Altri ricavi	228	3.304	2.450	5.211
<b>Totale</b>	<b>62.916</b>	<b>90.987</b>	<b>122.037</b>	<b>185.342</b>

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività della flotta per *time charter*, noli 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. Tutti i ricavi percepiti attraverso i contratti, come definiti dall'IFRS 15, sorgono da noli e controstallie: per questi ricavi il pagamento è liquidato al completamento del viaggio e pertanto le obbligazioni di fare sono soddisfatte. 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\$ 0,1 milioni al 30 giugno 2021 e saranno ammortizzati durante la durata dei contratti relativi.

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

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

Altri ricavi comprendono i ricavi da deviazioni, compreso il corrispettivo per le spese di bunkeraggio.

## 3. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2021	2° trim. 2020	1° sem. 2021	1° sem. 2020
Carburanti ( <i>Bunker</i> )	(10.226)	(7.518)	(19.293)	(22.015)
Commissioni	(1.603)	(2.282)	(3.048)	(4.367)
Oneri portuali	(4.017)	(2.445)	(8.995)	(7.778)
Altro	(935)	(82)	(1.810)	(1.108)
<b>Totale</b>	<b>(16.781)</b>	<b>(12.327)</b>	<b>(33.146)</b>	<b>(35.268)</b>

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.

#### 4. RICAVI BASE TIME CHARTER

US\$ migliaia	2° trim. 2021	2° trim. 2020	1° sem. 2021	1° sem. 2020
Ricavi base <i>time charter</i>	<b>46.135</b>	<b>78.660</b>	<b>88.891</b>	<b>150.074</b>

I ricavi base *time charter* sono i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel primo semestre 2021, i giorni-nave a contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 48,1% dei giorni-nave disponibili totali (primo semestre 2020: 63,7%).

#### 5. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US\$ migliaia	2° trim. 2021	2° trim. 2020	1° sem. 2021	1° sem. 2020
Costi per noleggi passivi	<b>(1.361)</b>	<b>(4.300)</b>	<b>(1.620)</b>	<b>(11.255)</b>

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo del noleggio di navi da terzi. Gli importi riguardano essenzialmente il costo per noleggiare le navi per un periodo di tempo inferiore all'anno (*leasing* a breve termine; si faccia riferimento alla nota 1 del bilancio consolidato 2020 del Gruppo).

#### 6. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US\$ migliaia	2° trim. 2021	2° trim. 2020	1° sem. 2021	1° sem. 2020
Costi per equipaggi	(9.439)	(9.759)	(18.836)	(20.404)
Spese tecniche	(2.470)	(2.182)	(5.933)	(7.509)
Lubrificanti	(527)	(715)	(1.103)	(1.486)
Gestione tecnica e controllo qualità	(2.585)	(4.343)	(5.350)	(6.469)
Assicurazione	(917)	(1.449)	(2.139)	(2.566)
Costi operativi legati alle navi in <i>leasing</i>	(5.544)	(6.517)	(11.732)	(13.582)
Altri costi	(232)	(402)	(1.098)	(1.001)
<b>Totale</b>	<b>(21.714)</b>	<b>(25.367)</b>	<b>(46.191)</b>	<b>(53.017)</b>

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 30 giugno 2021 d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano 611 dipendenti, di cui 587 come personale marittimo e 24 come personale di terra. I costi del personale di terra sono registrati tra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza ed altri benefici *post-pensionamento*.

#### 7. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

US\$ migliaia	2° trim. 2021	2° trim. 2020	1° sem. 2021	1° sem. 2020
Personale	(1.669)	(1.144)	(2.944)	(2.478)
Altri costi generali ed amministrativi	(1.981)	(1.767)	(4.046)	(3.705)
<b>Totale</b>	<b>(3.650)</b>	<b>(2.911)</b>	<b>(6.990)</b>	<b>(6.183)</b>

Nella voce “Costo del personale” sono compresi i costi del personale di terra, tra cui l'importo speso in relazione al piano di incentivazione a lungo termine concesso ai dirigenti in posizioni chiave ed ai direttori esecutivi di DIS, adottato nel 2019; per il periodo chiuso al 30 giugno 2021 non è stato registrato alcun onere per pagamenti nell'ambito di tale piano.

La voce “Altri costi generali ed amministrativi” comprende gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici nonché altre spese diverse derivanti dalla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping. Questi costi includono anche le commissioni di gestione infragruppo riguardanti i marchi commerciali, e servizi commerciali, operativi, amministrativi, di controllo interno, legali ed informatici, pari a US\$ 2,9 milioni nel primo semestre 2021 e US\$ 1,4 milioni nel secondo trimestre 2021. Includono inoltre spese minori relative a leasing a breve termine, riguardanti principalmente attrezzatura da ufficio e l'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) della capogruppo (maturati nei primi sei mesi del 2021 per un importo pari a US\$ 2,4 migliaia).

## 8. RICAVI DA VENDITA DI IMMOBILIZZAZIONI

US\$ migliaia	2° trim. 2021	2° trim. 2020	1° sem. 2021	1° sem. 2020
Utile dalla vendita di navi	(545)	436	(1.073)	(117)

Gli importi del primo semestre 2021 e del secondo trimestre 2021 si riferiscono all'ammortamento dei risultati differiti della vendita di tutte le navi successivamente riprese in *leasing*.

Gli importi nel primo semestre 2020 e nel secondo trimestre 2020 rappresentano l'ammortamento dei risultati differiti della vendita di tutte le navi, successivamente riprese in *leasing* (perdita di US\$ 1,1 milioni nel primo semestre 2020 e US\$ 0,5 milioni nel secondo trimestre), nonché i risultati della vendita delle navi M/T Glenda Meredith e M/T Cielo di Guangzhou. Includono inoltre il provento di un credito da US\$ 1,0 a nostro favore risultante dal mancato adempimento da parte di un potenziale acquirente della M/T Glenda Megan dei suoi obblighi risultanti da un *memorandum d'intesa* nel quarto trimestre 2019.

## 9. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$ migliaia	2° trim. 2021	2° trim. 2020	1° sem. 2021	1° sem. 2020
<b>Proventi finanziari</b>				
<i>Da debiti e crediti al costo ammortizzato:</i>				
Interessi attivi	8	26	20	66
Differenze di cambio realizzate	2	-	90	-
Realizzati su strumenti derivati	53	1	53	2
<i>Al fair value a conto economico:</i>				
Utili non realizzati su strumenti derivati	-	-	856	-
Differenze di cambio non realizzate	370	-	-	-
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>433</b>	<b>27</b>	<b>1.019</b>	<b>68</b>
<b>Oneri finanziari</b>				
<i>Passività finanziarie al costo ammortizzato:</i>				
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(3.829)	(4.209)	(7.370)	(9.082)
Oneri per <i>leasing</i>	(4.330)	(5.007)	(8.920)	(10.145)
Differenze di cambio realizzate	(188)	-	-	(23)
<i>Al fair value a conto economico:</i>				
Perdite non realizzate su strumenti derivati	(69)	(154)	(133)	(2.441)
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(8.416)</b>	<b>(9.370)</b>	<b>(16.423)</b>	<b>(21.691)</b>
<b>Oneri finanziari netti</b>	<b>(7.983)</b>	<b>(9.343)</b>	<b>(15.404)</b>	<b>(21.623)</b>

Nel primo semestre 2021, i proventi finanziari includono interessi attivi realizzati per US\$ 0,02 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari, US\$ 0,1 milioni di differenze di cambio commerciali realizzate e US\$ 0,05 milioni di utili realizzati su strumenti di copertura dei cambi. Gli utili non realizzati pari a US\$ 0,9 milioni rappresentano le variazioni nel *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura, US\$ 0,7 milioni) e contratti di nolo a termine (US\$ 0,1 milioni).

Gli oneri finanziari nel primo semestre 2021 includono US\$ 16,3 milioni di spese realizzate, che comprendono US\$ 7,4 milioni di interessi su prestiti bancari relativi alle navi di proprietà di DIS, interessi su scoperti di conto ed il risultato realizzato su *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,8 milioni di commissioni finanziarie, nonché US\$ 8,9 milioni di interessi impliciti in *leasing*. Le perdite non realizzate rappresentano variazioni del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 0,1 milioni.

## 10. IMPOSTE E TASSE

<i>US\$ migliaia</i>	2° trim. 2021	2° trim. 2020	1° sem. 2021	1° sem. 2020
Imposta corrente sul reddito	(90)	(88)	(161)	(184)

d'Amico Tankers d.a.c. (DTL) 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 ed 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 primo semestre 2021 è stato di US\$ 161 migliaia (US\$ 90 migliaia nel secondo trimestre 2021). Le imposte correnti sul reddito includono anche le attività a cui non può essere applicato il regime della *tonnage tax*, tassate al 12,5% o al 25%.

## 11. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI ED ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

<i>US\$ migliaia</i>	Flotta	Altro	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
Al 1° gennaio 2021					
Costo o valutazione	775.269	2.936	778.205	394.508	1.172.713
Accantonamenti per ammortamenti	(190.138)	(2.901)	(193.039)	(77.909)	(270.948)
<b>Valore contabile netto</b>	<b>585.131</b>	<b>35</b>	<b>585.166</b>	<b>316.599</b>	<b>901.765</b>
Periodo chiuso al 30 giugno 2021					
Incremento - attività	20.370	32	20.402	9.069	29.471
Incremento - fondo di ammortamento	(2.283)	-	(2.283)	-	(2.283)
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	(906)	(906)
Storni	(1.557)	-	(1.557)	(841)	(2.398)
Dismissione - attività	-	-	-	(25.356)	(25.356)
Dismissione - fondo di ammortamento	-	-	-	12.917	12.917
Quota di ammortamento del periodo	(15.392)	(8)	(15.400)	(17.231)	(32.631)
Differenze di cambio	-	2	2	(10)	(8)
<b>Valore contabile netto a fine periodo</b>	<b>586.269</b>	<b>61</b>	<b>586.330</b>	<b>294.241</b>	<b>880.571</b>
Al 30 giugno 2021					
Costo o valutazione	791.799	2.970	794.769	376.464	1.171.233
Accantonamenti per ammortamenti	(205.530)	(2.909)	(208.439)	(82.223)	(290.662)

## IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

	Flotta / Navi	Flotta / Bacino	Altro	Totale immobilizzazioni materiali
<i>US\$ migliaia</i>				
Al 1° gennaio 2021				
Costo o valutazione	765.780	9.489	2.936	778.205
Accantonamenti per ammortamenti	(186.704)	(3.434)	(2.901)	(193.039)
<b>Valore contabile netto</b>	<b>579.076</b>	<b>6.055</b>	<b>35</b>	<b>585.166</b>
Periodo chiuso al 30 giugno 2021				
Incremento di attività	13.219	7.151	32	20.402
Incremento di fondo di ammortamento	(2.073)	(210)	-	(2.283)
Storni	-	(1.557)	-	(1.557)
Quota di ammortamento del periodo	(14.463)	(929)	(8)	(15.400)
Differenze di cambio	-	-	2	2
<b>Valore contabile netto a fine periodo</b>	<b>575.759</b>	<b>10.510</b>	<b>61</b>	<b>586.330</b>
Al 30 giugno 2021				
Costo o valutazione	776.926	14.873	2.970	794.769
Accantonamenti per ammortamenti	(201.167)	(4.363)	(2.909)	(208.439)

## ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

	Flotta / Diritto di utilizzo – Navi ex IAS 17	Flotta / Altri diritti di utilizzo – Navi	Flotta / Diritto di utilizzo – Bacino	Diritto di utilizzo – Altro	Totale Diritto di utilizzo
<i>US\$ migliaia</i>					
Al 1° gennaio 2021					
Costo o valutazione	244.080	140.688	6.756	2.984	394.508
Accantonamenti per ammortamenti	(24.229)	(50.988)	(1.313)	(1.379)	(77.909)
<b>Valore contabile netto</b>	<b>219.851</b>	<b>89.700</b>	<b>5.443</b>	<b>1.605</b>	<b>316.599</b>
Periodo chiuso al 30 giugno 2021					
Incrementi	-	8.134	935	-	9.069
Modifica delle condizioni contrattuali	(494)	(397)	-	(15)	(906)
Storni	-	-	(841)	-	(841)
Dismissione di diritti di utilizzo	(13.195)	(10.602)	(1.559)	-	(25.356)
Dismissione del fondo di ammortamento	2.073	10.602	210	32	12.917
Quota di ammortamento del periodo	(4.427)	(11.983)	(518)	(303)	(17.231)
Differenze di cambio	-	-	-	(10)	(10)
<b>Valore contabile netto a fine periodo</b>	<b>203.808</b>	<b>85.454</b>	<b>3.670</b>	<b>1.309</b>	<b>294.241</b>
Al 30 giugno 2021					
Costo o valutazione	230.391	137.823	5.291	2.959	376.464
Accantonamenti per ammortamenti	(26.583)	(52.369)	(1.621)	(1.650)	(82.223)

Di seguito sono riportati i relativi valori sintetizzati per l'esercizio 2020 per finalità comparative:

	Flotta	Altro	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
<i>US\$ migliaia</i>					
Al 1° gennaio 2020					
Costo o valutazione	786.878	2.927	789.805	397.404	1.187.209
Accantonamenti per ammortamenti	(180.793)	(2.408)	(183.201)	(45.696)	(228.897)
<b>Valore contabile netto</b>	<b>606.085</b>	<b>519</b>	<b>606.604</b>	<b>351.708</b>	<b>958.312</b>
Periodo chiuso al 31 dicembre 2020					
Riclassificazione del costo	(20.622)	-	(20.622)	-	(20.622)
Riclassificazione di accantonamenti per ammortamenti	20.612	-	20.612	-	20.612
Incrementi	5.946	6	5.952	3.484	9.436
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	(1.027)	(1.027)
Riclassificazione da Attività disponibili per la vendita	36.971	-	36.971	-	36.971
Riclassificazione da Attività disponibili per la vendita	(22.527)	-	(22.527)	-	(22.527)
Svalutazione alla classificazione ad Attività disponibili per	(33)	-	(33)	-	(33)
Storno di svalutazioni alla classificazione da Attività	2.256	-	2.256	-	2.256
Dismissioni al costo storico – attività	(30.058)	-	(30.058)	(5.405)	(35.463)
Storni – attività	(6.069)	-	(6.069)	-	(6.069)
Dismissioni al costo storico – fondo di ammortamento	23.981	-	23.981	5.405	29.386
Quota di ammortamento del periodo	(31.411)	(493)	(31.904)	(37.618)	(69.522)
Differenze di cambio	-	3	3	52	55
<b>Valore contabile netto a fine periodo</b>	<b>585.131</b>	<b>35</b>	<b>585.166</b>	<b>316.599</b>	<b>901.765</b>
Al 31 dicembre 2020					
Costo o valutazione	775.269	2.936	778.205	394.508	1.172.713
Accantonamenti per ammortamenti	(190.138)	(2.901)	(193.039)	(77.909)	(270.948)

Il valore contabile netto delle immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo di proprietà di DIS al 30 giugno 2021 è pari a US\$ 880,6 milioni, comprensivi di attività consistenti nel diritto di utilizzo pari a US\$ 294,2 milioni e immobilizzazioni materiali pari a US\$ 586,3 milioni.

Il valore contabile netto della flotta di DIS (le attività legate alla navigazione del Gruppo, di proprietà o in *leasing*) ammonta a US\$ 879,2 milioni al 30 giugno 2021, e consiste nel valore contabile netto della Flotta navigante e degli interventi di bacino (*drydock*) associati, pari a US\$ 586,3 milioni, nonché il valore capitalizzato ed ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* delle navi di DIS e dei relativi interventi di bacino (cioè attività consistenti nel diritto di utilizzo, come previsto dall'IFRS 16), pari a US\$ 292,9 milioni. Una descrizione dettagliata della Flotta è riportata nella relativa sezione del resoconto di gestione.

Il valore delle altre immobilizzazioni materiali e attività consistenti nel diritto di utilizzo non legate alla navigazione al 30 giugno 2021 ammonta a US\$ 1,4 milioni ed è composto principalmente da obblighi per la locazione di uffici e il valore contabile netto di arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

Le navi in locazione per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi particolarmente favorevoli ammontano a US\$ 212,7 milioni al 30 giugno 2021.

Nel mese di febbraio 2021, la controllata operativa di DIS, d'Amico Tankers d.a.c., ha esercitato la sua opzione di acquisto sulla M/T High Priority, 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 ed un obbligo di acquisto alla fine del 5° anno.

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

Il valore capitalizzato ed ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* di DIS (attività consistenti nel diritto di utilizzo) è attualizzato utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS, che si ottiene aggiungendo al tasso *swap* su interessi per passività con la stessa scadenza delle obbligazioni per *leasing*, il margine applicato ai finanziamenti da terzi più recenti; per i *leasing* precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i pagamenti di *leasing* sono attualizzati usando il tasso implicito del *leasing* di DIS (il locatario).

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta e l'ammortamento associato; gli aumenti nel periodo chiuso al 30 giugno 2021 riguardano rate versate al cantiere per interventi di bacino, sia per immobilizzazioni materiali che per diritti di utilizzo pari, rispettivamente, a US\$ 5,6 milioni (US\$ 7,3 milioni compresa la riclassificazione del saldo capitalizzato residuo degli interventi di bacino (*drydock*) per la nave High Priority da attività consistenti nel diritto di utilizzo ad attività di proprietà) e US\$ 1,0 milioni. Nel primo semestre del 2021 tre delle navi di DIS sono state sottoposte a interventi di bacino, che hanno completato nel periodo.

Tutti i finanziamenti sulle navi di proprietà del Gruppo sono garantiti tramite ipoteche.

Il *fair value* totale della flotta del Gruppo al 30 giugno 2021 ammonta a US\$ 698,5 milioni e comprende le navi di proprietà di DTL, le attività consistenti nel diritto di utilizzo di DTL e la quota di DIS del valore della flotta di Glenda International Shipping Ltd (entità a controllo congiunto, consolidata con il metodo proporzionale). Il valore delle navi di proprietà di DIS e delle sue navi in locazione con obbligo di acquisto ed opzioni di acquisto ad un prezzo favorevole si basa su valutazioni dei *broker*, mentre per le rimanenti attività consistenti nel diritto d'uso si basa sul loro valore di utilizzo, come descritto di seguito.

### Valore recuperabile della Flotta di DIS (valore d'uso, *fair value* ed *impairment test*)

Il valore di recupero della flotta è definito come il maggiore tra il suo *fair value* al netto dei costi di vendita ed 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*) ed il loro storno hanno natura **non ricorrente** e si baseranno sulla valutazione puntuale del valore recuperabile della flotta condotta dalla dirigenza.

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 ed amministrativi che riflettono l'attuale struttura societaria di DIS; (v) un tasso di attualizzazione nominale del 6,12%, 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 ed i valori residui – si utilizza un tasso di attualizzazione nominale, per coerenza, tali flussi sono rettificati per rispecchiare un'inflazione prevista del 2,0%, pari alla media degli ultimi dieci anni dell'indice dei prezzi al consumo primario negli Stati Uniti; (vi) Gli effetti del COVID-19 sono stati presi in considerazione nei nostri calcoli del valore d'uso: la dirigenza ha utilizzato nella stima delle restanti giornate "aperte" del 2021 (giorni nave disponibili ancora non coperti da contratti) tariffe base *time charter* significativamente inferiori rispetto alle medie decennali di mercato, così da rispecchiare le attuali condizioni di debolezza del mercato e l'aspettativa di una ripresa solo a partire dal 2022. La dirigenza non ritiene che il COVID-19 abbia avuto un impatto negativo sulle spese operative e sui costi generali ed amministrativi, che pertanto non sono stati rettificati a causa della pandemia (si rimanda anche agli Eventi significativi verificatisi nell'esercizio per ulteriori informazioni sull'impatto del COVID-19 sul Gruppo). La dirigenza rileva che questi calcoli sono particolarmente sensibili alle variazioni delle ipotesi fondamentali riguardanti i valori futuri delle tariffe di noleggio e dei tassi di attualizzazione.

Alla data del presente bilancio i valori d'uso calcolati sono superiori al valore contabile netto delle navi. Il margine tra il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari della Flotta (CGU) e al suo valore contabile netto al 30 giugno 2021 è stato stimato in US\$ 110,2 milioni, di cui US\$ 27,2 milioni relativi a navi di proprietà e US\$ 82,9 milioni relativi al diritto di utilizzo delle navi.

La dirigenza del Gruppo non ritiene pertanto necessario rilevare una svalutazione del valore della Flotta, allo stesso tempo confermando lo stretto monitoraggio dei valori del mercato delle navi di DIS e dei calcoli del valore d'uso.

## 12. PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE E SOCIETÀ A CONTROLLO CONGIUNTO

US\$ migliaia	AI	
	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Eco Tankers Limited	-	4.312
DM Shipping d.a.c.	-	-
Investimenti (metodo del patrimonio)	-	<b>4.312</b>

Al 30 giugno 2021 non erano presenti partecipazioni contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto. Eco Tankers è stata cancellata dal registro delle imprese di Malta nel giugno 2021.

## 13. ALTRE ATTIVITÀ (PASSIVITÀ) FINANZIARIE

US\$ migliaia	AI			AI		
	30 giugno 2021			31 dicembre 2020		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	415	300	715	320	237	557
Crediti finanziari	88	1.156	1.244	48	2.160	2.208
Attività fiscali differite	53	-	53	54	-	54
Perdita differita su attività in <i>leasing</i>	10.534	2.328	12.862	11.688	2.328	14.016
Totale altre attività finanziarie	<b>11.090</b>	<b>3.784</b>	<b>14.874</b>	<b>12.110</b>	<b>4.725</b>	<b>16.835</b>
<i>Fair value</i> degli strumenti derivati	(2.820)	(5.387)	(8.207)	(5.406)	(5.639)	(11.045)
Altre passività finanziarie	(61)	(982)	(1.043)	(57)	(5.352)	(5.409)
Utile differito su attività in <i>leasing</i>	(819)	(142)	(961)	(889)	(142)	(1.031)
Totale altre passività finanziarie	<b>(3.700)</b>	<b>(6.511)</b>	<b>(10.211)</b>	<b>(6.352)</b>	<b>(11.133)</b>	<b>(17.485)</b>

Al 30 giugno 2021, le attività finanziarie non correnti ammontano a US\$ 11,1 milioni e includono principalmente le perdite differite cumulative sulla vendita e rilocalizzazione di navi, che saranno ammortizzate lungo la durata di tali contratti, pari a US\$ 10,5 milioni; tra le altre attività finanziarie a lungo termine sono inclusi il *fair value* degli strumenti di copertura pari a US\$ 0,4 milioni ed un credito per *leasing* finanziario (sub-locazione di uffici da parte della controllata d'Amico Tankers UK Ltd) pari a US\$ 0,09 milioni. 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 23.

Al 30 giugno 2021, le attività finanziarie correnti ammontano a US\$ 3,8 milioni. Tale valore include principalmente US\$ 2,3 milioni di perdite differite su navi vendute e riprese in *leasing*, US\$ 1,1 milioni di deposito di garanzie presso istituti finanziari e il *fair value* di strumenti di copertura pari a US\$ 0,3 milioni.

Al 30 giugno 2021 le altre passività finanziarie non correnti ammontano a US\$ 3,7 milioni e includono principalmente il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 2,8 milioni e US\$ 0,8 milioni di utili differiti dalla vendita di navi vendute e riprese in *leasing*.

Al 30 giugno 2021 le altre passività finanziarie correnti ammontano a US\$ 6,5 milioni e includono il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 5,4 milioni, US\$ 1,0 milioni di interessi da partecipazioni finanziarie maturati su prestiti bancari, e US\$ 0,1 milioni di utili differiti dalla vendita di navi vendute e riprese in *leasing*.

#### 14. RIMANENZE

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2021	Al 31 dicembre 2020
Rimanenze	<b>10.743</b>	<b>8.885</b>

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 3 e 6.

#### 15. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2021	Al 31 dicembre 2020
Crediti contrattuali	20.627	24.720
Attività derivante da contratto (ratei anticipi)	4.811	4.117
Anticipi <i>time charter</i> , altri crediti e ratei	2.040	4.287
Altri crediti esigibili	3.757	5.598
Totale	<b>31.235</b>	<b>38.722</b>

Al 30 giugno 2021, i crediti a breve ed altre attività correnti includono i crediti contrattuali pari a US\$ 20,6 milioni, al netto del fondo svalutazione crediti di US\$ 0,2 milioni. I crediti derivanti da contratti sono rilevati quando il diritto al corrispettivo diventa incondizionato ovvero, nel caso dei noleggi a viaggio, quando il viaggio viene completato e la fattura è emessa al cliente.

Le attività provenienti da contratti legati ai ricavi rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto del Gruppo a ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto, ma non fatturato, alla data di rendicontazione sui noleggi a viaggio (diritto condizionato a ricevere un corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale adempiuta e fatturata al termine dell'obbligazione di fare) pari a US\$ 4,8 milioni al 30 giugno 2021.

Gli anticipi, altri crediti e ratei ammontano a US\$ 2,0 milioni al 30 giugno 2021 e rappresentano anticipi per contratti *time charter*, altri anticipi e spese rifatturabili.

Il saldo della voce Altri crediti esigibili al 30 giugno 2021 consiste di crediti non commerciali e anticipi di agenzia (US\$ 2,4 milioni), pari a US\$ 3,8 milioni, compreso un credito d'imposta pari a US\$ 0,4 milioni.

#### 16. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

<i>US\$ migliaia</i>	Al 30 giugno 2021	Al 31 dicembre 2020
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	<b>48.715</b>	<b>62.071</b>

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti rappresentano la liquidità a bordo, i saldi bancari ed i depositi a breve termine con una scadenza inferiore a 3 mesi, senza restrizioni sulle disponibilità liquide.

## 17. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni del patrimonio netto durante i primi sei mesi del 2021 sono illustrate nel relativo prospetto primario.

### Capitale sociale

Al 30 giugno 2021 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammonta a US\$ 62.052.650,30, corrispondente a 1.241.053.006 azioni ordinarie senza valore nominale. Come illustrato negli eventi successivi alla chiusura del periodo, nel resoconto di gestione, il 2 luglio 2021 ha avuto luogo un aumento di capitale pari a €UR 131.

### Risultati a nuovo

Al 30 giugno 2021 questa voce comprende i risultati netti dell'attuale e dei precedenti esercizi, oltre ai prelievi derivanti dai dividendi distribuiti.

### Riserva opzioni su azioni

La riserva opzioni su azioni è stata costituita inizialmente attraverso l'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale a maggio 2007 e successivamente per via di ulteriori aumenti di capitale, di cui l'ultimo, al 30 giugno 2021, è stato effettuato nel mese di dicembre 2020. Come previsto per legge, tali riserve sono distribuibili. Alcuni costi ed oneri legati al processo di quotazione e gli ulteriori aumenti di capitale (principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati dedotti a fronte della riserva opzioni su azioni e sono iscritte sotto Altre variazioni nel Prospetto delle variazioni del patrimonio consolidato.

### Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

<i>US\$ migliaia</i>	<b>AI</b>	<b>AI</b>
	<b>30 giugno 2021</b>	<b>31 dicembre 2020</b>
Totale Altre riserve	<b>(19.907)</b>	<b>(21.865)</b>
Riserva <i>fair value</i> (in altre componenti dell'utile complessivo)	(3.436)	(5.710)
Altre riserve	(16.471)	(16.155)
<i>di cui</i>		
<i>Azioni proprie</i>	(19.316)	(18.980)
<i>Riserva di conversione (in altre componenti dell'utile complessivo)</i>	(240)	(225)
<i>Riserve legale e di consolidamento</i>	3.046	3.050
<i>Riserva di pagamento basata su azioni</i>	39	-

### Azioni proprie

Le azioni proprie al 30 giugno 2021 consistono in 18.326.911 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US\$ 19,3 milioni ed equivalenti all'1,48% delle azioni emesse alla stessa data. Tali azioni sono state acquistate in seguito ai programmi di riacquisto azioni proprie autorizzati. Un nuovo programma di riacquisto azioni proprie è stato autorizzato dall'ultima assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 20 aprile 2021, e successivamente attuato dal Consiglio di DIS il 6 maggio 2021, dando la possibilità alla Società di acquistare fino a 186.157.950 delle proprie azioni ordinarie (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società, in conformità all'articolo 430-15 della legge lussemburghese). Il nuovo Programma ha lo stesso scopo del programma precedente conclusosi nell'aprile 2021. Nel periodo chiuso al 30 giugno 2021, DIS ha acquistato 2.849.015 azioni proprie.

### Riserva fair value

Questa riserva rappresenta la valutazione dei contratti di swap su tassi di interesse del Gruppo su cui sono state svolte operazioni a copertura di alcune delle linee di credito bancarie. I dettagli riguardanti il *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella nota 23.

### Riserva di conversione

Questa riserva è il risultato della conversione in US\$ del patrimonio netto delle società del Gruppo aventi una valuta funzionale diversa dal dollaro statunitense.

### Riserva legale

Questa riserva è prevista per legge in Lussemburgo e non è distribuibile.

## 18. BANCHE ED ALTRI FINANZIATORI

US\$ migliaia	AI 30 giugno 2021	AI 31 dicembre 2020
Banche ed altri finanziatori– <i>Passività non correnti</i>	232.115	263.089
Banche ed altri finanziatori– <i>Passività correnti</i>	73.293	46.523
<b>Totale</b>	<b>305.408</b>	<b>309.612</b>

Le seguenti tabelle illustrano i valori contabili di ciascuna linea di credito alle date di chiusura del bilancio, ovvero al 30 giugno 2021 ed al 31 dicembre 2020, espressi in migliaia di US\$.

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 30 giugno 2021
<b>DTL</b>								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche/ marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Londra	17/27 rate trimestrali consecutive + maxirata alla scadenza (maxirata totale = US\$ 89,06 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%	7.787	98.869	106.656
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra / novembre 2020 finanziamento da US\$ 29,0 mln	High Venture High Valor	10 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,50%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	3.207	3.207	6.414
	High Priority	9 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,50%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.669	1.669	3.338
	High Wind	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 10,91 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2%-2,15% per il primo anno e 2,50% per il periodo rimanente	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.263	15.332	16.595
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	11.084	12.560
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	10.636	12.054
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 > 25%	19.673	-	19.673
Banca IMI SpA/ ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,08 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	26.259	29.270
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	10.308	11.587

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	25.985	28.761
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	14.157	15.609
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%	1.750	168	1.918
"Hot Money" Banca Intesa da US\$ 10m	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	10.000	-	10.000
Bank of Ireland / scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.784	-	5.784
Monte dei Paschi di Siena / scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2.714	-	2.714
Banco Popolare/ scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2.003	-	2.003
<b>GIS</b>								
Standard Chartered Bank/ settembre 2020 finanziamento da US\$ 45 mln *	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Meryl	24 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,40%	< 75,2% per i primi 3 anni poi < 70,4%	n.a.	3.750	15.938	19.688
<b>DIS</b>								
UniCredit SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3.605	-	3.605
<i>Commissioni finanziarie</i>						(1.324)	(1.497)	(2.821)
<b>Totale al 30 giugno 2021</b>						<b>73.293</b>	<b>232.115</b>	<b>305.408</b>

(1) Questa cifra corrisponde 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.

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 2020
<b>DTL</b>								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche / Marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	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\$ 89,056 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%	7.787	102.764	110.551
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. filiale di Londra / novembre 2020 finanziamento da US\$ 29,0 mln	High Venture High Valor	10 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,50%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	3.206	4.810	8.016
	High Wind	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 10,91 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2%-2,15% per il primo anno e 2,50% per il periodo rimanente	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.263	15.963	17.226
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	11.822	13.298

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	11.345	12.763
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 Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.764	18.791	20.555
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	27.764	30.775
ABN Amro Bank 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	10.947	12.226
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	27.373	30.149
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	14.883	16.335
Tokyo Century Corporation/ agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,47 mln	Cielo di Hanoi Cielo di Salerno High Challenge	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.904	966	2.870
Intesa Sanpaolo SpA/ scoperto di conto	n.a.	entro 12 mesi	n.a.	n.a.	n.a.	4.898	-	4.898
Bank of Ireland/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	6.003	-	6.003
Banco Popolare/ scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1.960	-	1.960
<b>GIS</b>								
Standard Chartered Bank/ settembre 2020 finanziamento da US\$ 45 mln *	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Meryl	24 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR +2,40%	< 75,2% per i primi 3 anni poi < 70,4%	n.a.	3.750	17.813	21.563
<b>DIS</b>								
UniCredit SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3.916	-	3.916
<b>Commissioni finanziarie</b>						(1.340)	(2.152)	(3.492)
<b>Totale al 31 dicembre 2020</b>						<b>46.523</b>	<b>263.089</b>	<b>309.612</b>

\*GIS 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.

Tutti i finanziamenti bancari sono garantiti da d'Amico International Shipping S.A. e rispettano i rispettivi vincoli finanziari (*covenant*).

## 19. PASSIVITÀ PER LEASING

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

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2021	AI 31 dicembre 2020
Totale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i> previsti (investimento lordo)	<b>367.367</b>	<b>396.823</b>
con scadenza entro un anno	52.369	61.657
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	190.993	197.448
con scadenza oltre cinque anni	124.005	137.718
Principali componenti di pagamenti minimi di <i>leasing</i>	<b>293.845</b>	<b>313.352</b>
con scadenza entro un anno	36.218	43.411
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	145.894	148.160
con scadenza oltre cinque anni	111.733	121.781
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di <i>leasing</i> dei quali pertinenti al periodo	73.522 8.920	83.471 19.871

Il valore contabile delle attività possedute come diritto d'uso, così come i termini principali di *leasing*, sono descritti nella nota 11; il tasso di rendimento medio annuo su tali *leasing* riflette le tariffe di mercato al momento della conclusione delle stesse operazioni.

## 20. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2021	AI 31 dicembre 2020
Debiti commerciali	21.585	23.030
Altri debiti	1.349	935
Ratei e risconti passivi	1.182	2.402
Totale	<b>24.116</b>	<b>26.367</b>

I debiti a breve ed altre passività correnti al 30 giugno 2021 comprendono principalmente debiti commerciali. Il Gruppo ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate (si veda la nota 23).

## 21. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2021	AI 31 dicembre 2020
Debiti per imposte correnti	<b>59</b>	<b>40</b>

Il saldo al 30 giugno 2021 rispecchia principalmente il saldo delle imposte sul reddito e la *tonnage tax* dovuti dalle controllate del Gruppo.

## 22. VARIAZIONI DELLE PASSIVITÀ ORIGINATE DA ATTIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2020	NETTO FLUSSI DI CASSA	VARIAZIONI CHE NON INFLUENZANO LE DISPONIBILITÀ LIQUIDE							Al 30 giugno 2021
			Commissio ni finanziarie ammortizzat e	Vincoli Oneri per leasing	Modifica delle condizioni contrattuali	Avvio del leasing	Utili/perdite da derivati Variazioni realizzate	Utili/perdite da derivati Variazioni nor realizzate	Cash- flow hedge	
Passività per <i>leasing</i>	313.352	(35.711)	-	8.920	(850)	8.134	-	-	-	293.845
Banche ed altri finanziatori	309.612	(4.874)	670	-	-	-	-	-	-	305.408
Passività da strumenti derivati	10.488	53	-	-	-	-	(53)	(723)	(2.274)	7.491

## 23. GESTIONE DEL RISCHIO

Le tariffe di nolo ed i valori delle navi possono variare significativamente durante il ciclo aziendale. Inoltre, la Società è una multinazionale con attività dislocate in tutto il mondo, pertanto è esposta al rischio di mercato legato alle variazioni dei tassi di cambio. Poiché depositi bancari e linee di credito necessari a finanziare le nuove navi in costruzione e l'acquisto di navi sono indicizzati a tassi di interesse variabili, il Gruppo è anche esposto al rischio di tasso di interesse. DIS è inoltre esposta al rischio di fluttuazione nel prezzo del *bunker*.

d'Amico International Shipping sottopone i suddetti rischi finanziari ad un costante monitoraggio e cerca di ridurre la propria esposizione agli stessi, anche attraverso strumenti derivati di copertura.

Il bilancio sintetico di questo semestre non comprende tutte le comunicazioni ed informative sulla gestione del rischio finanziario richieste da un bilancio annuale e, per averne una descrizione dettagliata, è necessario leggerle unitamente al bilancio annuale del Gruppo al 31 dicembre 2020, nota 28. Nel semestre chiuso al 30 giugno 2021 la situazione del rischio finanziario di DIS descritta nella sua ultima relazione annuale non è sostanzialmente mutata. Dalla fine dello scorso esercizio non vi sono state variazioni delle politiche di gestione del rischio.

### 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 ed attivi, è determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato.
- Il *fair value* degli strumenti derivati è calcolato utilizzando i prezzi di mercato. Qualora questi non siano disponibili, si provvede ad 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. Gli *swap* su tassi di interesse sono valutati al valore attuale del flusso di cassa futuro stimato ed attualizzati sulla base delle curve dei rendimenti applicabili derivanti dai tassi di interesse di mercato. I *Contratti di nolo a termine* e gli *Swap su bunker* sono calcolati usando prezzi quotati.
- 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 ed il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*.

Al 30 giugno 2021				
US\$ migliaia	Totale	Fair value		Totale
		1° livello	2° livello	
<b>Attività</b>				
Attività finanziarie non correnti	11.090	-	415	415
Crediti a breve ed altre attività correnti	31.235	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	3.784	-	300	300
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	48.715	-	-	-
<b>Passività</b>				
Banche ed altri finanziatori	305.408	-	-	-
Passività per <i>leasing</i>	293.845	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	3.700	-	2.820	2.820
Debiti a breve ed altre passività correnti	24.116	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	6.511	-	5.387	5.387

La tabella seguente riporta le attività e le passività del Gruppo stimate al *fair value* al 31 dicembre 2020, insieme ai loro livelli all'interno della gerarchia del *fair value*.

31 dicembre 2020				
US\$ migliaia	Totale	Fair value		Totale
		1° livello	2° livello	
<b>Attività</b>				
Attività finanziarie non correnti	12.110	-	320	320
Crediti a breve ed altre attività correnti	38.722	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	4.725	-	237	237
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	62.071	-	-	-
<b>Passività</b>				
Banche ed altri finanziatori	309.612	-	-	-
Passività per <i>leasing</i>	313.352	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	6.352	-	5.406	5.406
Debiti a breve ed altre passività correnti	26.367	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	11.133	-	5.639	5.639

Gli strumenti finanziari di secondo livello riportati nelle tabelle precedenti si riferiscono a strumenti derivati ed il loro *fair value* è ottenuto sulla base delle valutazioni fornite dalla banca corrispondente a fine periodo. Le controparti sono costituite da istituti finanziari con *rating* da A1 a B1; tenuto conto di ciò, non è stato ritenuto necessario applicare rettifiche per riflettere il rischio di *performance*.

La tabella non mostra il *fair value* dei crediti e debiti commerciali a breve, in quanto il valore contabile si avvicina ragionevolmente al loro *fair value*.

## 24. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Ai sensi dello IAS 24, le parti correlate della Società 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* di d'Amico International Shipping. Sono inoltre ritenute parti correlate i membri del Consiglio di Amministrazione di DIS ed i dirigenti con responsabilità strategiche ed i loro familiari.

DIS ha effettuato operazioni con parti correlate, fra cui la sua diretta controllante d'Amico International S.A., società costituita in Lussemburgo, la sua controllante italiana capofila, d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (DSN) e con alcune delle società controllate della DSN (Gruppo d'Amico).

Nel corso dei primi sei mesi del 2021, le transazioni finanziarie più importanti hanno riguardato, tra l'altro, un accordo per la gestione di servizi (servizi tecnici, di equipaggio ed informatici) con le società del Gruppo d'Amico, nonché il pagamento dei diritti di utilizzo del marchio a d'Amico Società di Navigazione S.p.A., un accordo per la fornitura di personale e di servizi con d'Amico Shipping Singapore e d'Amico Shipping USA ed un accordo di servizi per l'acquisto di Intermediate Fuel Oil e di Marine Diesel Oil con Rudder SAM, una delle società controllate dal Gruppo d'Amico.

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per il primo semestre 2021 ed il primo semestre 2020 sono stati i seguenti:

US\$ migliaia	1° sem. 2021		1° sem. 2020	
	Totale	di cui verso parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi	122.037	3.735	185.342	5.226
Costi diretti di viaggio	(33.146)	(163)	(35.268)	(2)
Costi per noleggi passivi	(1.620)	-	(11.255)	-
Altri costi operativi diretti	(46.191)	(3.683)	(53.017)	(4.290)
Costi generali ed amministrativi	(6.990)	(2.851)	(6.183)	(2.474)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.073)	-	(117)	-
Ammortamenti e svalutazioni	(32.631)	(252)	(40.556)	(287)
Proventi (oneri) finanziari netti	(15.404)	(28)	(21.623)	(52)

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sullo stato patrimoniale consolidato del Gruppo al 30 giugno 2021 ed al 31 dicembre 2020, non riportati in altre parti della presente relazione, sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2021		Al 31 dicembre 2020	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
<b>ATTIVITÀ</b>				
<b>Attività non correnti</b>				
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel	880.571	792	901.765	1.245
Partecipazioni in società a controllo congiunto	-	-	4.312	-
Altre attività finanziarie non correnti	11.090	88	12.110	48
<b>Attività correnti</b>				
Rimanenze	10.743	-	8.885	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	31.235	4.231	38.722	1.401
Attività finanziarie correnti	3.784	36	4.725	2.160
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	48.715	-	62.071	-
<b>PASSIVITÀ</b>				
<b>Passività non correnti</b>				
Banche ed altri finanziatori	232.115	-	263.089	-
Passività non correnti da <i>leasing</i>	257.627	772	269.941	32
Altre passività finanziarie non correnti	3.700	-	6.352	-
<b>Passività correnti</b>				
Banche ed altri finanziatori	73.293	-	46.523	-
Passività correnti da <i>leasing</i>	36.218	326	43.411	30
Debiti a breve ed altre passività correnti	24.116	5.524	26.261	1.362
Altre passività finanziarie correnti	6.511	-	11.133	4.710
Debiti per imposte correnti	59	-	40	-

## 25. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

### 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, e riguardano per lo più richieste di danni per contaminazione del carico trasportato. Le controversie risultano coperte per la maggior parte dall'assicurazione presso il P&I Club, pertanto non si prevede un'esposizione finanziaria significativa.

### Tassazione differita in regime di *tonnage tax*

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

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

## 26. 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 Shipping d.a.c.	Dublino/Irlanda	202	US\$	50,0%	Proporzionale
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

L'area di consolidamento nel primo semestre 2021 non include Eco Tankers Limited (ETL) in quanto la società è stata cancellata dal registro delle imprese di Malta nel giugno 2021.

29 luglio 2021

Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente ed Amministratore Delegato

*Antonio Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario

Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Antonio Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci del primo semestre/secondo trimestre 2021, 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 il resoconto intermedio di gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente ad una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

*Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario

**MOORE Audit S.A.**5, rue de Turi  
L-3378 Livange

T +352 26 26 84 1

F +352 26 26 84 99

E mail@moore-audit.lu

www.moore-audit.lu

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

Livange, 29 luglio 2021

## RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO ABBREVIATO

### Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato intermedio abbreviato di **d'Amico International Shipping S.A.** e delle sue controllate ("il Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata abbreviata al 30 giugno 2021 e dai relativi conto economico consolidato abbreviato, conto economico consolidato abbreviato complessivo, rendiconto finanziario consolidato abbreviato, prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato abbreviato per il semestre chiuso a tale data e altre note esplicative, che includono anche una sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

### Responsabilità del Consiglio di Amministrazione sul bilancio consolidato intermedio abbreviato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione e corretta presentazione del bilancio consolidato intermedio abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea, e per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio consolidato intermedio abbreviato che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

### Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé"

È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul presente bilancio consolidato intermedio abbreviato sulla base della revisione contabile limitata da noi svolta.

Il nostro lavoro è stato svolto secondo l'International Standard on Review Engagements ("ISRE") 2410 *"Review of interim financial information performed by the independent auditor of the entity"* adottato per il Lussemburgo dall'"Institut des Réviseurs d'Entreprises". Questo principio richiede di attenerci ai requisiti etici pertinenti e di dichiarare se siamo venuti a conoscenza di fatti che ci inducano a ritenere che il bilancio consolidato intermedio abbreviato, considerato nel suo complesso, non sia redatto in tutti i suoi aspetti significativi in conformità al quadro finanziario applicabile.



Una revisione contabile limitata del bilancio consolidato intermedio abbreviato in conformità all'ISRE 2410 è un incarico di assurance limitata. Il “Réviseur d’Entreprises Agréé” svolge procedure, che consistono principalmente nell’effettuare colloqui con il personale responsabile degli aspetti finanziari, contabili e contabili all’interno del Gruppo, nell’analisi di bilancio ed altre procedure di revisione.

La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio di revisione.

### **Conclusioni**

Sulla base della revisione contabile limitata svolta non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato intermedio abbreviato non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l’informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall’Unione Europea.

### **MOORE Audit S.A.**

Raphael LOSCHETTER  
*Réviseur d’Entreprises Agréé*

*This report has been translated into Italian from the English original solely for the convenience of Italian readers, the English version of the opinion shall prevail.*