COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A.
approva i risultati del Q3 & 9M 2020:
'DIS HA OTTENUTO OTTIMI RISULTATI NEI PRIMI 9 MESI DEL 2020:
UTILE NETTO DI US$ 15,4 M NEI 9M'20 VS. PERDITA DI US$ (32,5) M NEI 9M'19;
UTILE NETTO RETTIFICATO DI US$ 26,1 M NEI 9M'20 VS. PERDITA DI US$ (15,1) M NEI 9M'19;
EBITDA DI US$ 103,4 M NEI 9M'20, 49,2% DI INCREMENTO RISPETTO AI 9M'19;
CASH FLOW OPERATIVO DI US$ 70,4 M NEI 9M'20, 83,6% DI INCREMENTO RISPETTO AI 9M'19. '

RISULTATI DEI PRIMI NOVE MESI 2020

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US$ 204,2 milioni (US$ 186,1 milioni nei 9M'19)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US$ 103,4 milioni (*50,7%* sul TCE) (US$ 69,3 milioni nei 9M'19)
- Risultato netto di US$ 15,4 milioni (US$ (32,5) milioni nei 9M'19)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US$ 26,1 milioni (US$ (15,1) milioni nei 9M'19)
- Flussi di cassa da attività operative di US$ 70,4 milioni (US$ 38,4 milioni nei 9M'19)
- Debito netto - US$ 598,7 milioni (US$ 495,2 milioni escluso IFRS 16) al 30 settembre 2020 (US$ 682,8 e US$ 560,0 milioni escluso IFRS 16, rispettivamente, al 31 dicembre 2019)

RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE 2020

- Ricavi base *time charter* (TCE) di US$ 54,1 milioni (US$ 59,8 milioni nel Q3'19)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US$ 23,9 milioni (US$ 21,4 milioni nel Q3'19)
- Risultato netto di US$ (1,7) milioni (US$ (8,2) milioni nel Q3'19)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US$ (0,4) milioni (US$ (5,9) milioni nel Q3'19)

Lussemburgo, 12 novembre 2020 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio di gestione per il periodo chiuso al 30 settembre 2020 / terzo trimestre 2020.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping S.A. commenta: *'Nei primi nove mesi del 2020, DIS ha generato un Utile netto di US$ 15,4 milioni vs. una Perdita netta di US$ (32,5) milioni registrati nello stesso periodo dello scorso anno. Esclusi alcuni effetti non ricorrenti da entrambi i periodi, il* ***Risultato netto rettificato è stato di US$ 26,1 milioni per i primi 9 mesi del 2020*** *rispetto a US$ (15,1) milioni nello stesso periodo dello scorso anno, pari ad un incremento di US$ 41,4 milioni anno su anno.* ***Nel terzo trimestre del 2020****, DIS ha registrato un Risultato netto di US$ (1,7) milioni vs. US$ (8,2) milioni nel Q3 2019 ed un* ***Risultato netto rettificato di US$ (0,4) milioni*** *vs. US (5,9) milioni nel Q3 2019.*

Il rilevante miglioramento registrato rispetto allo scorso anno è dovuto principalmente ad un mercato dei noli molto più forte, soprattutto nel corso della prima metà del 2020. DIS ha registrato infatti una media spot giornaliera di US$ 18,592 nei primi 9 mesi del 2020 vs. US$ 12,786 nello stesso periodo del 2019

(+45,4% e +US$ 5,806/giorno). Nel terzo trimestre del 2020, che è tradizionalmente il periodo più debole dell'anno per il mercato delle product tanker, DIS ha realizzato una media spot giornaliera di US$ 12,866, in netto miglioramento rispetto agli US$ 11,616 ottenuti nello stesso trimestre del 2019.

Nel corso dell'anno e soprattutto nel terzo trimestre, DIS ha tratto notevole beneficio dalla sua strategia commerciale di lungo termine basata sul mantenimento di un elevato livello di copertura. Nel Q2 2020, avendo realizzato che il forte mercato dei noli non era sostenibile, abbiamo deciso di adottare un approccio realistico, incrementando la nostra copertura base time-charter, a livelli profittevoli. Infatti, nei primi 9 mesi del 2020 DIS ha avuto il 63,5% dei propri giorni nave coperti ad una media giornaliera di US$ 16,041 (9 mesi 2019: 48,7% dei giorni nave coperti ad una media giornaliera di US$ 14,610) mentre nel terzo trimestre dell'anno abbiamo potuto contare su una copertura del 63,0% ad una media giornaliera di US$ 16,038 (Q3 2019: 51,5% dei giorni nave coperti ad una media giornaliera di US$ 14,819).

***DIS ha pertanto ottenuto una media totale TCE (spot e time-charter) pari a US$ 16,973 nei primi 9 mesi del 2020** vs. US$ 13,674 ottenuti nello stesso periodo dello scorso anno (+24% anno su anno) e pari a **US$ 14,864 nel terzo trimestre del 2020** vs. US$ 13,264 nel terzo trimestre del 2019.*

Lo scoppio del Covid-19 ha provocato un crollo della domanda di petrolio e dell'attività di raffinazione che ha notevolmente indebolito anche il mercato delle product tanker alla fine del primo trimestre del 2020. Nello stesso periodo, il mancato accordo tra i membri dell'OPEC+ per un taglio della produzione necessario a contrastare il crollo del prezzo del petrolio causato dal propagarsi del virus, ha portato ad un forte incremento della produzione soprattutto da parte di Arabia Saudita e Russia. L'aumento della produzione di petrolio, unita ad una forte contrazione della domanda, ha portato la curva dei prezzi futuri del petrolio in ripido contango, incentivando l'aumento di scorte a livello mondiale. I depositi a terra di petrolio hanno rapidamente esaurito la loro capacità di stoccaggio, spingendo grandi quantità di petrolio greggio e raffinato su navi cisterna utilizzate per stoccaggio a mare, riducendo bruscamente l'offerta effettiva di tonnellaggio e generando un forte incremento dei noli delle product tanker. Tuttavia, a seguito dei forti tagli alla produzione decisi dall'OPEC e da alcuni dei principali produttori mondiali, a partire dall'inizio di maggio, lo stoccaggio a mare è crollato a livello mondiale da un picco di 75 milioni di barili, raggiunto verso metà maggio, a 40 milioni di barili a settembre, provocando un crollo dei noli, che si sono attestati sui livelli minimi degli ultimi due anni.

Una nuova ondata di Covid-19 si sta purtroppo propagando in molte parti del mondo e molti paesi europei stanno adottando misure di contenimento sempre più rigide, anche se nella maggior parte dei casi più leggere rispetto a quelle della scorsa primavera. Il mercato delle Product tanker sarà condizionato nel breve termine da questa situazione che genererà impatti negativi sulla domanda di petrolio, ostacolando la ripresa del mercato dei noli e la riduzione delle scorte (sia a terra che a mare), necessaria a garantire una crescita sostenibile del mercato.

Ritengo però che DIS sia molto ben posizionata per navigare attraverso queste sfide di breve termine. Grazie infatti ad un ambizioso piano di investimenti di US$ 755 milioni completato nel 2019, oggi la nostra azienda opera una delle più moderne ed efficienti flotte di product tanker al mondo; negli ultimi tre anni ci siamo concentrati sul rafforzamento della nostra struttura finanziaria e, con la vendita di alcuni asset e con operazioni sia sul capitale che sul debito, abbiamo costantemente migliorato la nostra posizione di liquidità e gestito la nostra leva finanziaria, con l'obiettivo di ridurla ove possibile; attraverso investimenti in tecnologia e il miglioramento dei nostri processi, siamo riusciti a ridurre i nostri costi pur mantenendo i più alti livelli di qualità sia a bordo che a terra. Oggi la DIS è estremamente competitiva anche in termini di breakeven rispetto alla maggior parte dei nostri peers. Abbiamo inoltre una strategia commerciale molto ben bilanciata e grazie alla nostra elevata copertura base time-charter a livelli profittevoli, siamo in grado di superare agevolmente un mercato potenzialmente volatile sul breve.

Restiamo estremamente positivi sul lungo termine, grazie ai fondamentali molto forti dell'industria in cui operiamo. Come evidenziato più volte, il libro ordini di nuove navi è a livelli storicamente bassi, grazie alla mancanza di capitali e all'incertezza derivante dagli attesi sviluppi tecnologici necessari per raggiungere gli obiettivi posti da IMO 2030/2050 per la riduzione delle emissioni. Per quanto riguarda la domanda, malgrado le incertezze relative al consumo di petrolio in futuro, il trasporto marittimo di prodotti petroliferi dovrebbe continuare il suo cammino di crescita per ancora molti anni, beneficiando anche di un incremento delle distanze medie di navigazione, dato che la maggior parte della capacità di raffinazione addizionale è prevista in Medio Oriente ed in Asia, in nazioni che sono già importanti esportatori netti di prodotti raffinati e che sono spesso distanti dai principali mercati di importazione.

Sono davvero fiducioso che un vaccino per il Covid-19 verrà reso disponibile nei prossimi mesi, risolvendo una volta e per tutte questa terribile crisi sanitaria e riavviando finalmente l'economia mondiale e la nostra industria.

Ancora una volta desidero ringraziare i nostri stakeholders per la loro rinnovata fiducia e sono certo che la nostra strategia aumenterà il valore della nostra azienda nel lungo termine, generando ritorni importanti per tutti i nostri Azionisti. '

Carlo Balestra di Mottola, CFO della DIS commenta:

'DIS ha registrato un Utile netto pari a US$ 15,4 milioni nei primi 9 mesi dell'anno rispetto ad una Perdita netta di US$ (32,5) milioni nei primi 9 mesi del 2019 ed un Risultato netto rettificato (escluso IFRS 16 ed alcune poste non ricorrenti) di US$ 26,1 milioni nei primi 9 mesi del 2020 vs. US$ (15,1) milioni registrati nello stesso periodo dello scorso anno. Nel terzo trimestre del 2020, abbiamo dovuto affrontare un mercato delle product tanker molto più debole rispetto alla prima parte dell'anno. Tuttavia, grazie al basso breakeven di DIS e alla nostra prudente strategia commerciale, siamo stati in grado chiudere il Q3 2020 con un Risultato netto rettificato sostanzialmente in pareggio e pari a US$ (0,4) milioni vs. US$ (5,9) milioni registrati nello stesso trimestre del 2019.

DIS ha ottenuto un EBITDA di US$ 103,4 milioni nei primi 9 mesi dell'anno vs. US$ 69,3 milioni registrati nello stesso periodo del 2019. Questo si è riflesso chiaramente anche nella forte generazione di cassa a livello operativo, pari a US$ 70,4 milioni rispetto a US$ 38,4 milioni nello stesso periodo dello scorso anno e a US$ 59,3 milioni generati nell'intero 2019.

Nel corso dei primi 9 mesi dell'anno, abbiamo continuato a ridurre il nostro indebitamento. ***Alla fine di settembre, il rapporto tra la Posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) di DIS ed il valore di mercato della flotta era del 65,1% ed avevamo disponibilità liquide pari a US$ 59,3 milioni****. In futuro, intendiamo continuare a migliorare la nostra struttura finanziaria, in modo da aumentare la nostra flessibilità strategica e operativa e la nostra capacità di agire in modo anti-ciclico,* ***creando valore per i nostri Azionisti****.*

Nei primi 9 mesi dell'anno, abbiamo generato circa US$ 26,4 milioni di cassa netta attraverso la vendita di alcune delle nostre navi più vecchie e ci aspettiamo di generare cassa netta pari a ulteriori US$ 8,3 milioni a novembre 2020 e US$ 8,9 milioni tra novembre 2020 e gennaio 2021, grazie alla vendita di altre due MR, come da precedenti comunicati stampa.

Al momento stiamo fronteggiando un contesto di mercato molto incerto, a causa della seconda ondata di Covid-19 che si sta purtroppo nuovamente propagando velocemente in quasi tutto il mondo e alle nuove misure di contenimento implementate da diverse nazioni. Sono convinto però che i fondamentali di lungo

termine della nostra industria rimangano estremamente forti e mi aspetto che i noli spot ritornino presto a livelli profittevoli.

Nel frattempo, abbiamo la forza finanziaria, la giusta strategia commerciale, una flotta moderna ed una struttura di costi competitiva, che ci permetteranno di superare queste avversità di breve termine. Credo, inoltre, che abbiamo posto le basi che ci consentiranno, in futuro, di gratificare opportunamente i nostri Azionisti.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2020

Nei primi nove mesi del 2020 il mercato delle navi cisterna è stato caratterizzato da una notevole volatilità. Dopo un rallentamento ad inizio 2020, rispetto ad un solido quarto trimestre 2019, i ricavi delle navi cisterna hanno toccato livelli storicamente alti nei mesi di marzo ed aprile 2020. Gli effetti negativi del Covid-19 sulla domanda petrolifera globale, associati all'iniziale aumento della produzione dell'Arabia Saudita e della Russia, hanno causato un netto *contango* dei prezzi petroliferi a termine, sfociando in un'impennata delle scorte a terra che hanno raggiunto rapidamente la capacità massima di molti depositi, innescando un rapido e pronunciato aumento dello stoccaggio galleggiante sia di greggio che di raffinati. Tuttavia, all'inizio di maggio, dopo l'entrata in vigore di considerevoli tagli alla produzione petrolifera da parte dei principali produttori, i ricavi *spot* hanno subito un netto calo, attestandosi ai minimi da due anni nel mese di settembre.

A luglio la domanda petrolifera globale ha registrato un aumento di 3,4 milioni di barili al giorno su base mensile, ben al di sopra della tendenza stagionale, grazie all'allentamento delle restrizioni legate al COVID-19 ed alle vacanze estive nell'emisfero settentrionale che hanno sostenuto la crescita della domanda di carburanti per trasporti. Ciò nonostante, nella relazione di ottobre l'AIE ha rivisto al ribasso di 140.000 barili al giorno la previsione di crescita della domanda petrolifera per il terzo trimestre 2020. Tale riduzione è stata comunque compensata da stime di crescita lievemente superiori in relazione al quarto trimestre 2020.

Solidi aumenti dei volumi raffinati a giugno e volumi relativamente stabili nei mesi di agosto e settembre hanno contribuito ad un netto calo dei margini di raffinazione, che nel terzo trimestre si sono attestati a livelli molto bassi.

Le esportazioni di benzina dall'Europa hanno registrato una ripresa a settembre, grazie ad un rimbalzo delle spedizioni verso gli Stati Uniti, pur rimanendo ben al di sotto dei livelli dell'esercizio precedente. Le esportazioni dagli USA sono diminuite di 1,5 milioni di barili al giorno nel secondo trimestre, per poi iniziare una fase di recupero nel terzo trimestre. Il considerevole numero di uragani nel trimestre ha tuttavia causato interruzioni dell'attività di raffinazione, interruzioni nella fornitura e, di conseguenza, l'accumulo di tonnellaggio, limitando qualsiasi possibilità di miglioramento delle tariffe di nolo.

Le raffinerie asiatiche, ad eccezione di quelle cinesi, continuano ad operare con basse percentuali d'utilizzo a causa della scarsa domanda e dei margini deboli. Ma dato che in alcuni Paesi la domanda cresce più rapidamente della produzione interna, i flussi di raffinati si spostano tra le regioni. Tutto questo ha causato un netto calo delle scorte a fine settembre a Singapore, indicando che i mercati potrebbero riprendersi nel quarto trimestre 2020 se il rafforzamento della domanda si confermasse.

Lo stoccaggio galleggiante a livello globale è sceso da un picco di 75 milioni di barili rilevato a metà maggio a 40 milioni di barili a settembre.

La tariffa *time-charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot,* alla fine del terzo trimestre era valutata a US$ 13.500 al giorno per una MR2 convenzionale, con una MR2 di tipo *Eco* valutata ad un premio di circa US$ 1.000 al giorno.

DIS ha registrato un utile netto di US$ 15,4 milioni nei primi 9 mesi del 2020 rispetto alla perdita netta di US$ (32,5) milioni registrata nello stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i risultati da vendite navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi nove mesi del 2019 e del 2020, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US$ 26,1 milioni nei primi nove mesi dell'esercizio corrente rispetto a US$ (15,1) milioni registrati nello stesso periodo del 2019. Di conseguenza, **escludendo tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per i primi 9 mesi del 2020 supera di US$ 41,1 milioni il valore per lo stesso periodo dello scorso esercizio.**

DIS ha registrato un risultato netto di US$ (1,7) milioni nel terzo trimestre 2020 rispetto a US$ (8,2) milioni registrati nello stesso periodo dello scorso esercizio. **Escludendo le voci non ricorrenti sia per il terzo trimestre 2020 che per il terzo trimestre 2019, il risultato netto di DIS sarebbe stato rispettivamente pari a US$ (0,4) milioni e US$ (5,9) milioni.**

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US$ 103,4 milioni nei primi 9 mesi del 2020 rispetto a US$ 69,3 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente, pari ad un aumento del 49,2% su base annua. Un simile consistente incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alle migliori condizioni di mercato. Ciò si riflette anche nei **solidi flussi di cassa operativi pari a US$ 70,4 milioni generati nei primi nove mesi del 2020** rispetto agli US$ 38,4 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente e agli US$ 59,3 milioni generati nell'intero esercizio 2019.

Infatti, in termini di risultati *spot* **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US$ 18.592 nei primi 9 mesi del 2020**, con un aumento del 45,4% (pari a US$ 5.806/giorno) rispetto agli US$ 12.786 conseguiti nello stesso periodo del 2019. Nel terzo trimestre dell'anno la tariffa *spot* giornaliera di DIS si è attestata a US$ 12.866 rispetto a US$ 11.616 raggiunti nello stesso trimestre del 2019.

Nel contempo, il 63,5% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2020 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US$ 16.041 (primi 9 mesi del 2019: copertura del 48,7% ad una tariffa giornaliera media di US$ 14.610). 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 quotidiana media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US$ 16.973 nei primi nove mesi del 2020** rispetto a US$ 13.674 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente, pari a un incremento del 24,1% su base annua.

RISULTATI OPERATIVI

I ***ricavi base time charter*** sono stati di US$ 54,1 milioni nel terzo trimestre 2020 (US$ 59,8 milioni nel terzo trimestre 2019) e di US$ 204,2 milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US$ 186,1 milioni nei primi 9 mesi del 2019). L'importo totale per il 2020 include US$ 6,2 milioni di "ricavi base *time charter*" (primi 9 mesi del 2019: US$ 5,8 milioni) generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo quasi equivalente incluso nei "costi per noleggi passivi". Il miglioramento rispetto all'esercizio precedente rispecchia la maggiore solidità dei mercati dei noli nei primi nove mesi del 2020.

In dettaglio, **DIS ha realizzato una tariffa *spot* giornaliera media** di US$ 12.866 nel terzo trimestre 2020 (US$ 11.616 nel terzo trimestre 2019) e di **US$ 18.592 nei primi 9 mesi del 2020**[1] (US$ 12.786 nei primi 9 mesi del 2019[2]). Il risultato *spot* giornaliero di DIS per i primi 9 mesi del 2020 rappresenta un miglioramento del 45,4% (pari a US$ 5.806 al giorno) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

In linea con la strategia di DIS, nei primi 9 mesi del 2020 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta elevata, assicurando una media del **63,5%** dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2019: 48,7%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US$ 16.041** (primi 9 mesi del 2019: US$ 14.610). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i rapporti storici che il Gruppo ha con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot* e *time charter*)**[3] sono stati di US$ 14.864 nel terzo trimestre 2020 (US$ 13.264 nel terzo trimestre 2019) e di **US$ 16.973 nei primi 9 mesi del 2020** (US$ 13.674 nei primi 9 mesi del 2019).

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2019 NON REVISIONATO					2020 NON REVISIONATO			
	1° trim.	*2° trim.*	*3° trim.*	***Primi 9 mesi***	*4° trim.*	1° trim.	*2° trim.*	*3° trim.*	***Primi 9 mesi***
Spot	13.583	13.074	11.616	**12.786**	17.242	17.354	25.118	12.866	**18.592**
Fissa	14.604	14.398	14.819	**14.610**	15.130	15.864	16.236	16.038	**16.041**
Media	14.057	13.710	13.264	**13.674**	15.965	16.391	19.555	14.864	**16.973**

Il ***risultato operativo lordo (EBITDA)*** è stato pari a US$ 23,9 milioni nel terzo trimestre 2020 (US$ 21,4 milioni nel terzo trimestre 2019) ed a US$ 103,4 milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US$ 69,3 milioni nei primi 9 mesi del 2019). L'incremento del 49,2% rispetto ai primi 9 mesi dell'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla maggiore solidità dei mercati dei noli di quest'anno.

Gli ammortamenti, le svalutazioni e lo storno di svalutazioni ammontavano a US$ (17,1) milioni nel terzo trimestre 2020 (US$ (19,3) milioni nel terzo trimestre 2019) ed a US$ (57,6) milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US$ (68,7) milioni nei primi 9 mesi del 2019). L'importo per i primi 9 mesi del 2020 include US$ (6,3) milioni di svalutazione registrata su cinque navi di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. e 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) durante l'esercizio, imputando la differenza tra il loro *fair value* al netto del costo di cessione e il loro valore contabile a conto economico. Tre di queste navi (M/T Cielo di Guangzhou, M/T Glenda Megan e M/T High Progress) sono state vendute nei primi 9 mesi dell'anno, mentre le rimanenti tre erano ancora classificate come "attività disponibili per la vendita"

[1] I ricavi base *time charter* giornalieri medi per i primi 9 mesi del 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.

[2] I ricavi base *time charter* giornalieri medi per i primi 9 mesi del 2019 non includono US$ 5,8 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

[3] I ricavi base *time charter* giornalieri medi del 2020 e del 2019 non includono gli importi generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto i ricavi derivanti ogni anno dal noleggio di tali navi sono quasi compensati da importi equivalenti di costi per noleggi passivi, al netto della deduzione di una commissione del 2% sui ricavi lordi.

al 30 settembre 2020. L'importo per i primi 9 mesi del 2019 includeva US$ (13,4) milioni di svalutazione registrata su una nave di proprietà di d'Amico Tankers e su due navi di proprietà di Glenda International Shipping.

Il ***risultato operativo (EBIT)*** è stato pari a US$ 6,9 milioni nel terzo trimestre 2020 (US$ 2,1 milioni nel terzo trimestre 2019) ed a US$ 45,8 milioni nei primi 9 mesi del 2020 (US$ 0,7 milioni nei primi 9 mesi del 2019).

Il ***risultato netto*** di DIS è stato negativo, pari a US$ (1,7) milioni nel terzo trimestre 2020 (US$ (8,2) milioni nel terzo trimestre 2019) e positivo, pari a US$ 15,4 milioni nei primi nove mesi del 2020 (US$ (32,5) milioni nei primi 9 mesi del 2019).

Escludendo il risultato da vendite di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal terzo trimestre 2020 (US$ (0,7) milioni[4]) e dallo stesso periodo del 2019 (US$ (0,4) milioni[5]), nonché le svalutazioni delle attività (US$ (0,3) milioni nel terzo trimestre 2020 e US$ (1,3) milioni nello stesso periodo del 2019) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (terzo trimestre 2020: US$ (0,4) milioni e terzo trimestre 2019: US$ (0,5) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US$ (0,4) milioni nel terzo trimestre 2020 rispetto a US$ (5,9) milioni registrati nello stesso trimestre dell'esercizio precedente. Di conseguenza, **escludendo gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per il terzo trimestre 2020 supera di US$ 5,5 milioni il valore per lo stesso trimestre del 2019.**

Escludendo il risultato da vendite di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi 9 mesi del 2020 (US$ (3,2) milioni[6]) e dallo stesso periodo del 2019 (US$ (2,5) milioni[7]), nonché le svalutazioni delle attività (US$ (6,3) milioni nei primi 9 mesi del 2020 e US$ (13,4) milioni nello stesso periodo del 2019) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primi 9 mesi del 2020: US$ (1,1) milioni e primi 9 mesi del 2019: US$ (1,4) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US$ 26,1 milioni nei primi nove mesi del 2020 rispetto agli US$ (15,1) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Di conseguenza, **escludendo gli effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 e tali effetti non ricorrenti, il risultato netto di DIS per i primi 9 mesi del 2020 superata di US$ 41,1 milioni il valore per lo stesso periodo del 2019.**

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

I **flussi di cassa netti di DIS per i primi 9 mesi del 2020 sono stati positivi per US$ 22,1 milioni** rispetto a US$ 3,9 milioni dello stesso periodo del 2019 (terzo trimestre 2020: US$ 6,7 milioni vs. terzo trimestre 2019: US$ 0,1 milioni).

I ***flussi di cassa da attività operative*** sono stati positivi, attestandosi a US$ 11,4 milioni nel terzo trimestre 2020, rispetto a US$ 18,3 milioni nel terzo trimestre 2019 ed a US$ 70,5 milioni nei primi 9 mesi del 2020, rispetto a US$ 38,4 milioni nei primi 9 mesi del 2019. Tale miglioramento è attribuibile al considerevole

[4] US$ (0,6) milioni di perdita su vendite, US$ (0,1) milioni principalmente attribuibili alla perdita realizzata e non realizzata su contratti di *swap* su tassi di interesse.

[5] US$ (0,6) milioni di perdita su vendite di navi, US$ (0,1) milioni di perdita realizzata e non realizzata su contratti *swap* su tassi di interesse e fluttuazioni valutarie derivanti dalla valutazione del finanziamento a DM Shipping, US$ 0,2 milioni di storno della svalutazione di una partecipazione a patrimonio netto.

[6] US$ (0,7) milioni di perdita su vendite, US$ (2,5) milioni principalmente dovuti alla perdita realizzata e non realizzata su contratti *swap* su tassi di interesse.

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

rafforzamento dei mercati dei noli nei primi 9 mesi del 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2020** ammontava a **US$ 598,7 milioni** rispetto a US$ 682,8 milioni al 31 dicembre 2019. Questi saldi includono la passività aggiuntiva attribuibile all'applicazione del principio IFRS 16, pari a US$ 103,6 milioni alla fine di settembre 2020 rispetto a US$ 122,8 milioni alla fine del 2019. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo effetti IFRS 16)/valore di mercato della flotta era pari al 65,1% al 30 settembre 2020 rispetto al 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

Gli eventi principali per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 9 mesi del 2020 sono stati i seguenti:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

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

  il 20 marzo 2020 d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato di aver riacquistato, durante il periodo tra il 13 marzo e il 19 marzo 2020, 1.500.000 azioni proprie (corrispondenti lo 0,121% del capitale sociale della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 0,0703 euro, per un corrispettivo complessivo di 105.434,40 euro. Alla data del 20 marzo 2020, d'Amico International Shipping S.A. deteneva n. 10.142.027 azioni proprie, corrispondenti allo 0,82% 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).

- **Impatto del COVID-19**: Lo scoppio della pandemia ha avuto un enorme impatto sul consumo di raffinati. Secondo quanto riportato nell'ultimo report dell'AIE, la domanda petrolifera globale ha subito una contrazione di 16,4 milioni di barili su base annua nel secondo trimestre 2020 a causa delle misure di contenimento imposte per contrastare la pandemia di Covid-19. A maggio la domanda ha registrato un forte rimbalzo. Secondo le previsioni, la domanda petrolifera dovrebbe subire un calo di 8,4 milioni di barili nel 2020 per poi risalire di 5,5 milioni di barili al giorno nel 2021. Tuttavia, il recente aumento dei casi di Covid-19 negli Stati Uniti ed in Europa a seguito delle misure di contenimento adottate recentemente, con inclusi *lockdown* parziali, aumentano i rischi al ribasso per tali previsioni.

  Il consistente calo della domanda di raffinati, insieme al mancato raggiungimento da parte dell'OPEC+ di un accordo sui livelli di produzione durante la loro riunione di marzo, ha portato inizialmente ad un'impennata dell'offerta petrolifera proprio mentre la domanda stava crollando. Il

conseguente calo dei prezzi petroliferi, che hanno raggiunto il minimo intorno agli US$20 al barile, ha causato un netto *contango* nella curva dei prezzi petroliferi a termine, portando ad un'impennata delle scorte sia a terra che a mare. La conseguente congestione dei porti e l'aumento dello stoccaggio a mare sia di greggio che di raffinati ha ridotto sensibilmente l'offerta effettiva di navi, proprio mentre il mercato veniva inondato da petrolio, causando un'impennata delle tariffe di nolo, che hanno raggiunto i massimi storici a fine aprile 2020. Tuttavia, la decisione dell'OPEC+ di ridurre l'offerta di greggio di circa 10 milioni di barili al giorno, insieme a chiusure di produzione volontarie da parte di altri Paesi, ha contribuito ad una riduzione complessiva dell'offerta di circa 14 milioni b/d tra i mesi di aprile e giugno, ribilanciando prontamente il mercato, appiattendo la curva dei prezzi a termine del petrolio ed aumentando i prezzi del petrolio a pronti fino a circa US$ US$40 al barile. Questa notevole riduzione dell'offerta ha causato un considerevole calo della domanda di trasporto marittimo di raffinati e, quando lo stoccaggio è diventato meno redditizio, alcune delle scorte in eccesso hanno iniziato ad essere consumate, con un lento ritorno sul mercato delle navi precedentemente utilizzate per lo stoccaggio a mare. Questi fattori hanno portato ad un consistente calo delle tariffe di nolo dall'inizio di giugno. Il taglio dell'offerta dell'OPEC+ è stato ridotto a partire da agosto e la domanda ha ripreso in Europa occidentale ed in altri importanti mercati come la Cina e l'India. L'aumento dei contagi di quest'autunno ha fatto temporaneamente rallentare l'attuale recupero in termini di consumo di petrolio e rimane dunque una forte incertezza con rispetto al tempo richiesto per assorbire l'eccesso di scorte e ribilanciare il mercato, condizioni necessarie per una ripresa sostenibile del mercato con noli di nuovo a livelli profittevoli.

Le controllate di d'Amico International Shipping S.A. stanno inoltre affrontando sfide operative dovute al COVID-19, come le restrizioni alla caricazione/scaricazione e quarantene per le navi e gli equipaggi in determinati porti; nonostante ciò, stiamo collaborando con i nostri partner, i clienti e le autorità locali per trovare soluzioni che riducano al minimo l'impatto sulla nostra impresa. Il COVID-19 ha influito anche sull'approvvigionamento di ricambi per le nostre navi e ha reso la logistica più complicata. Sebbene il numero dei contagi sia attualmente molto inferiore in alcune parti dell'Asia, stiamo ancora affrontando problemi relativi ai viaggi dei nostri assistenti tecnici che devono raggiungere navi e all'organizzazione di "*vetting inspection*" in tutto il mondo. Benché la rotazione degli equipaggi sia e rimanga la problematica principale, il settore si è adattato rapidamente a questa nuova realtà, e siamo stati in grado di continuare a gestire le nostre navi con lo stesso livello di attenzione e sicurezza.

Per meglio fronteggiare le criticità causate dal Covid-19, durante il 2020 DIS ha rafforzato in modo significativo la sua posizione finanziaria e la sua liquidità, anche attraverso la vendita di navi. A questo proposito, alla fine del mese di settembre, DIS ha consegnato tre navi ai rispettivi nuovi armatori e ha altre due navi, per cui si è già firmato il relativo Memorandum d'Intesa (*Memorandum of Agreement*, MOA), per le quali i passaggi di proprietà sono previsti nel quarto trimestre 2020 e nel primo trimestre 2021. Grazie anche alla vendita di navi, al 30 settembre DIS ha potuto contare su un saldo di cassa ed altre liquidità equivalenti di US$ 59,3 milioni, sensibilmente superiore alla liquidità minima richiesta dalle clausole dei suoi finanziamenti, di US$ 25,0 milioni. Inoltre, DIS ha anche cercato di incrementare la parte della sua flotta coperta con contratti a noli a tariffa fissa, che rappresentano il 58% dei giorni-nave disponibili nell'ultimo trimestre del 2020. DIS ritiene che la variabilità del risultato netto e della generazone di cassa, per ogni cambiamento di US$ 1,000 dei suoi Ricavi base time charter giornalieri per le navi impiegate sul mercato *spot* è solamente di US$ 1,5 milioni nel quarto trimestre 2020 e di US$ 10,4 milioni nel 2021.

- **Terzo periodo di esercizio dei *Warrant* DIS 2017-2022:** il 29 maggio 2020, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "*Warrant* d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "*Warrant*") potevano richiedere i propri *Warrant*, da esercitarsi in

qualsiasi giorno di negoziazione su Borsa Italiana S.p.A. ("Borsa") dal 1° giugno 2020 al 30 giugno 2020, entrambe le date incluse (il "Terzo Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato MTA organizzato e gestito dalla Borsa, senza valore nominale e con gli stessi diritti e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"), in un rapporto di una (1) azione ordinaria di DIS per (1) *Warrant* esercitato. Il prezzo di esercizio per il Terzo Periodo di Esercizio ammontava a EUR 0,354 (zero virgola trecentocinquantaquattro euro) per Azione di Compendio.

- **Aumento di capitale in seguito al terzo periodo di esercizio dei *Warrant* DIS 2017-2022:** il 1° luglio 2020, a seguito del completamento del Terzo Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 12.866 *Warrant*, portando all'emissione di 12.866 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US$ 62.052.267,00, suddiviso in 1.241.045.340 azioni senza valore nominale.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di gennaio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha noleggiato una delle sue navi *handysize* ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione per 12 mesi a partire da febbraio 2020.

  Nel mese di marzo 2020: i) d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR1 per 6-9 mesi a partire da aprile 2020; ii) 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 marzo 2020.

  Nel mese di maggio 2020 d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per due delle sue navi *handysize* per 12 mesi a partire rispettivamente da maggio e giugno 2020.

  Nel mese di giugno 2020 d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per due delle sue navi MR per un periodo rispettivamente di 12 mesi a partire da luglio 2020 e di 6-7 mesi a partire da agosto 2020.

  A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 3-6 mesi a decorrere da agosto 2020.

  A settembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su due delle sue navi LR1 per un periodo di 3-6 mesi a decorrere da ottobre 2020.

- **Flotta in "noleggio passivo" ed in "gestione commerciale":**
  Nel mese di gennaio 2020, si è concluso il contratto di gestione commerciale per la M/T Falcon Bay e la nave è stata riconsegnata ai proprietari;

  Nel mese di febbraio 2020, si è concluso il contratto di noleggio per la M/T Freja Baltic, una nave MR costruita nel 2008, e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

  Nel mese di maggio 2020, si è concluso il contratto di gestione commerciale per la M/T Eagle Bay e la nave è stata riconsegnata ai proprietari;

Nel mese di giugno 2020, i) si è concluso il contratto di gestione commerciale per la M/T Philoxena e la nave è stata riconsegnata ai proprietari; ii) si sono conclusi i contratti di noleggio per la M/T Celsius Rimini, una nave MR costruita nel 2009, e per la M/T Carina, una nave MR costruita nel 2010, e le navi sono state riconsegnate ai rispettivi proprietari.

- **Vendita di navi:** nel mese di maggio 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T Cielo di Guangzhou, una nave cisterna *handysize* da 38.877 Tpl (Dwt), costruita nel 2006 da Guangzhou Shipyard International (Cina), per un corrispettivo di US$ 8,8 milioni. La nave è stata consegnata agli acquirenti nel secondo trimestre 2020.

  A luglio 2020, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita di M/T High Progress e M/T High Performance, due navi cisterna MR da 51.303 Tpl (Dwt), costruite nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US$ 12,95 milioni per nave. La M/T High Progress è stata consegnata agli acquirenti nel terzo trimestre 2020.

  A settembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Courage, una nave cisterna MR da 46.975 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da STX, Corea del Sud, per un corrispettivo di US$ 12,65 milioni.

GLENDA INTERNATIONAL SHIPPING D.A.C.:

- **Vendita di navi:** nel mese di aprile 2020, Glenda International Shipping d.a.c., una *joint venture* con il Gruppo Glencore in cui d'Amico Tankers detiene una partecipazione del 50%, ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T Glenda Meredith, una nave cisterna MR da 46.147 Tpl (Dwt), costruita nel 2010 da Hunday Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US$ 19,0 milioni. La nave è stata consegnata agli acquirenti nel secondo trimestre 2020.

- **Finanziamenti bancari**: nel mese di settembre 2020, Glenda International Shipping d.a.c., una *joint venture* con il Gruppo Glencore in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 50%, ha contratto un nuovo finanziamento bancario con la Standard Chartered Bank, per rifinanziare le quattro navi di tipo MR, precedentemente finanziate attraverso Credit Suisse e Cross Ocean AGG Company. Durante lo stesso mese, il nuovo finanziamento è stato integralmente tirato ed il finanziamento precedente rimborsato.

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di ottobre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso un contratto *time charter* con un'importante agenzia di intermediazione commerciale per una delle sue navi di tipo LR1 per 2-4 mesi a partire da novembre 2020.

  Nel mese di novembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso il suo contratto *time charter* con una compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi, con un'opzione per ulteriori 12 mesi, a decorrere da gennaio 2021.

- **Flotta in "noleggio passivo":** A ottobre 2020, d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato un contratto *time charter* per la M/T Green Planet, una nave MR costruita nel 2014, per 3 anni con un'opzione di

estensione per un altro anno. La nave dovrebbe essere consegnata a d'Amico Tankers d.a.c. tra il 15 dicembre 2020 e il 28 febbraio 2021.

- **Finanziamenti bancari**: nel mese di novembre 2020, d'Amico Tankers d.a.c., ha firmato un nuovo finanziamento bancario con Crédit Agricole CIB, per rifinanziare le navi M/T High Valor, M/T High Venture, e M/T High Wind, precedentemente finanziate attraverso Crédit Agricole CIB ed un consorzio di 8 banche associate. d'Amico Tankers ha l'opzione di includere nel nuovo finanziamento un'ulteriore nave.

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

	Al 30 settembre 2020				Al 12 novembre 2020			
	LR1	**MR**	***Handysize***	**Totale**	**LR1**	**MR**	***Handysize***	**Totale**
Di proprietà	5,0	10,0	6,0	21,0	5,0	9,0	6,0	20,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	8,0	0,0	9,0	1,0	8,0	0,0	9,0
Nolo a lungo termine	0,0	8,0	0,0	8,0	0,0	8,0	0,0	8,0
Nolo a breve termine	0,0	3,0	0,0	3,0	0,0	3,0	0,0	3,0
Totale	6,0	29,0	6,0	41,0	6,0	28,0	6,0	40,0

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il COVID-19 ha avuto un effetto molto positivo sui mercati delle navi cisterna tra aprile e maggio, con le tariffe di nolo spot che hanno raggiunto livelli senza precedenti. Questa impennata dei ricavi è stata trainata principalmente dalla riduzione dell'utilizzo della flotta in quanto molte navi sono state utilizzate per lo stoccaggio a mare di raffinati, e dall'aumento della congestione nei porti. Come ampiamente previsto, il rialzo iniziale è stato seguito da una forte correzione e da una stasi prolungata a partire da giugno 2020, perido in cui il mercato ha iniziato il rpocesso riassorbimento dell'eccesso di scorte di raffinati con la conseguente graduale riduzione dello stoccaggio galleggiante.

Nell'ultima relazione di ottobre 2020, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha dichiarato che l'economia globale sta uscendo dalla forte crisi in cui era precipitata durante i lockdown generalizzati di aprile. Con la costante diffusione della pandemia da COVID-19, tuttavia, molti paesi hanno rallentato la riapertura ed alcuni stanno ripristinando misure di chiusura parziale. Mentre la ripresa in Cina è stata più rapida del previsto, la lunga ascesa dell'economia globale verso livelli di attività pre-pandemia rimane comunque soggetta a battute d'arresto. Le previsioni per la crescita globale si attestano a -4,4% nel 2020, una contrazione meno grave rispetto a quanto previsto nell'aggiornamento del World Economic Outlook (WEO) di giugno 2020. Tale revisione rispecchia sia i dati del PIL del secondo trimestre superiori alle previsioni, principalmente nelle economie avanzate, dove l'attività economica ha iniziato a migliorare prima del previsto dopo l'allentamento dei lockdown, nei mesi di maggio e giugno, sia gli indicatori di una ripresa più solida nel terzo trimestre. Secondo le proiezioni del WEO, la crescita globale dovrebbe essere pari al 5,2% nel 2021, leggermente inferiore a quanto da loro previsto a giugno 2020.

Nonostante il miglioramento dell'attività economica registrato durante tutto il periodo estivo, lo slancio di ripresa della domanda petrolifera globale si è arrestato alla luce del nuovo aumento dei casi di COVID-19 in Occidente. Comunque, i mercati delle navi cisterna per il trasporto del greggio potrebbero essere in

qualche modo favoriti dall'avvicinarsi della fine dell'anno, se gli acquirenti asiatici – in particolare la Cina, incrementassero gli acquisti in previsione di un aumento della domanda invernale nell'emisfero settentrionale, per trarre vantaggio dagli interessanti prezzi nel bacino Atlantico. I volumi di crudo esportati dall'Arabia Saudita sono previsti in crescita, trainati dal calo dei consumi di crudo nel mercato domestico, attribuibili a fattori stagionali, anche se i tagli aggiuntivi previsti dall'Iraq dovrebbero continuare a limitare i volumi di crudo dal Medioriente. Le navi cisterna per il trasporto di greggio potrebbero essere favorite anche dalla maggiore produzione petrolifera Libica, a seguito della tregua recentemente firmata.

L'AIE prevede un aumento su base trimestrale di 2,1 milioni di barili al giorno dei volumi di raffinati nel terzo trimestre, derivante dal considerevole utilizzo delle scorte, sebbene le prospettive siano molti incerte con un significativo rischio al ribasso per la crescita della domanda di petrolio.

Nel 2021 l'AIE prevede che la domanda registri una ripresa di 5,5 milioni di barili al giorno, attestandosi a 91,7 milioni di barili al giorno, mentre la produzione delle raffinerie dovrebbe recuperare circa due terzi dei 7,2 milioni di barili al giorno persi nel 2020, raggiungendo 79,4 milioni di barili al giorno.

CONFERENCE CALL

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

---

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

---

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

---

d'Amico International Shipping S.A
Anna Franchin - Investor Relations Manager
Tel: +35 2 2626292901
Tel: +37 7 93105472
E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link
New York - Tel. +1 (212) 661-7566
London - Tel. +44 (0) 20 7614-2950
E-Mail: damicotankers@capitallink.com

Havas PR Milan
Marco Fusco
Tel.: +39 02 85457029 – Mob.: +39 345.6538145
E-Mail: marco.fusco@havaspr.com

ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2020	3° trim. 2019	*US$ migliaia*	9 MESI 2020	9 MESI 2019
64.337	82.088	Ricavi	249.679	260.506
(10.255)	(22.269)	Costi diretti di viaggio	(45.523)	(74.380)
54.082	**59.819**	**Ricavi base *time charter****	**204.156**	**186.126**
(877)	(7.842)	Costi per noleggi passivi	(12.132)	(25.292)
(25.618)	(26.755)	Altri costi operativi diretti	(78.635)	(80.879)
(3.069)	(3.234)	Costi generali ed amministrativi	(9.252)	(9.114)
(583)	(551)	Risultato da vendita di immobilizzazioni	(700)	(1.499)
23.935	**21.437**	**Risultato operativo lordo / EBITDA***	**103.437**	**69.342**
(17.085)	(19.319)	Ammortamenti e svalutazioni	(57.641)	(68.658)
6.850	**2.118**	**Risultato operativo lordo / EBIT***	**45.796**	**684**
182	6	Proventi finanziari netti	250	584
(8.676)	(10.414)	(Oneri) finanziari netti	(30.367)	(35.642)
-	(5)	Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	-	1.246
-	215	Storno della svalutazione di un prestito ad una partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	-	934
(70)	-	Perdite su cessione di Investimenti	(70)	-
(1.714)	**(8.080)**	**Utile / (perdita) *ante* imposte**	**15.609**	**(32.194)**
(19)	(75)	Imposte sul reddito	(203)	(282)
(1.733)	**(8.155)**	**Utile / (perdita) netto**	**15.406**	**(32.476)**
Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società				
(0,001)	**(0,007)**	**Utile / (perdita) per azione in US$ [1]**	**0,013**	**(0,026)**

* *Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9*

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2020	3° trim. 2019	*US$ migliaia*	9 MESI 2020	9 MESI 2019
(1.733)	(8.155)	Utile / (perdita) del periodo	**15.406**	(32.476)
	Profitti o Perdite	*Voci che successivamente potranno essere riclassificate in*		
657	438	Coperture dei flussi finanziari ("*cash flow hedges*")	(3.397)	(4.479)
73	(58)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(93)	(89)
(1.003)	**(7.775)**	**Utile/(Perdita) complessivo del periodo**	**11.916**	**(37.044)**

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società

([1]) L'utile base per azione è calcolato sul numero medio di azioni in circolazione pari a 1.230.890.447 nei primi nove mesi del 2020 (1.004.834.974 azioni nei primi nove mesi del 2019) e pari a 1.230.890.447 nel terzo trimestre del 2020 (terzo trimestre 2019: 1.246.975.085 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2020 e nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2019 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA INTERMEDIA CONSOLIDATA SINTETICA

US$ migliaia	Al 30 settembre 2020	Al 31 dicembre 2019
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	901.133	958.312
Partecipazioni in società a controllo congiunto	4.312	4.382
Altre attività finanziarie non correnti	12.437	17.348
Totale attività non correnti	**917.882**	**980.042**
Rimanenze	7.597	10.080
Crediti a breve ed altre attività correnti	43.717	41.433
Altre attività finanziarie correnti	4.590	7.265
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	59.339	33.598
Attività correnti	**115.243**	**92.376**
Attività disponibili per la vendita	38.004	59.631
Totale attività correnti	**153.247**	**152.007**
TOTALE ATTIVITÀ	**1.071.129**	**1.132.049**
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.052
Perdite portate a nuovo	(44.328)	(59.801)
Sovrapprezzo azioni	368.850	368.846
Altre riserve	(22.320)	(18.632)
Patrimonio netto totale	**364.255**	**352.465**
Banche ed altri finanziatori	251.671	270.169
Passività non correnti da *leasing*	287.499	313.418
Altre passività finanziarie non correnti	7.418	7.282
Totale passività non correnti	**546.588**	**590.869**
Banche ed altri finanziatori	69.176	72.692
Passività correnti da *leasing*	35.464	37.736
Prestito a breve termine degli azionisti	-	5.000
Debiti a breve ed altre passività correnti	31.796	38.222
Altre passività finanziarie correnti	11.609	12.473
Debiti per imposte correnti	93	342
Passività correnti	**148.138**	**166.465**
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	12.276	22.250
Totale passività correnti	**160.414**	**188.715**
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	**1.071.257**	**1.132.049**

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2020	3° trim. 2019	*US$ migliaia*	9 MESI 2020	9 MESI 2019
(1.732)	**(8.155)**	**Utile (perdita) del periodo**	**15.406**	**(32.476)**
16.805	18.016	Ammortamenti e svalutazioni	51.354	55.220
2.300	1.302	Svalutazione	6.286	13.438
19	75	Imposte correnti e differite	203	282
4.930	5.486	Costo dei *leasing* finanziari	15.072	16.062
3.564	4.920	Altri oneri (proventi) finanziari	15.045	19.190
-	2.751	Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del	-	1.499
583	(1.411)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(700)	(1.245)
-	-	Storno di svalutazioni del prestito dell'azionista ad una parte correlata	-	(719)
-	-	Variazioni della riserva dei diritti d'opzione	-	(607)
70	-	Perdite su cessione di Investimenti	70	-
322	2	Altre rettifiche per riconciliare utili o perdite	(65)	(194)
24.839	**22.986**	**Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale**	**104.071**	**70.450**
708	101	Variazioni delle rimanenze	2.483	2.201
(381)	4.277	Variazioni dei crediti a breve	1.667	10.525
(6.217)	(481)	Variazioni dei debiti a breve	(11.238)	(16.338)
(43)	(35)	Imposte (pagate) ricevute	(506)	(252)
(4.935)	(5.490)	Deflussi netti per la quota di interessi della passività del *leasing* relativa all'IFRS 16	(15.072)	(16.066)
(2.534)	(3.035)	Interessi netti (pagati)	(10.906)	(12.167)
11.437	**18.323**	**Flussi di cassa netti da attività operative**	**70.499**	**38.353**
(2.090)	(2.740)	Acquisto di immobilizzazioni	(9.118)	(33.897)
12.507	-	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	30.692	-
19	8.872	Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	510	15.176
10.436	**6.132**	**Flussi di cassa netti da attività di investimento**	**22.084**	**(18.721)**
5	1	Aumento di capitale	5	49.788
73	53	Altre variazioni del patrimonio netto	(354)	(902)
-	-	Finanziamento degli azionisti	(5.000)	(31.880)
1.426	(400)	Variazioni di altri crediti finanziari/ parte correlata	2.256	(2.650)
-	-	Variazione netta di altri debiti finanziari	(2.700)	4.354
(17.627)	(13.166)	Rimborso finanziamenti bancari	(46.618)	(69.507)
9.956	-	Utilizzi di linee di credito	9.956	-
-	(722)	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in *leasing*	-	62.954
(9.053)	(10.095)	Rimborsi della quota capitale della passività del *leasing*	(28.002)	(27.865)
(15.220)	**(24.329)**	**Flussi di cassa netti da attività finanziarie**	**(70.457)**	**(15.708)**
6.653	**126**	**Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti**	**22.126**	**3.924**
32.990	18.918	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	17.517	15.120
39.643	**19.044**	**Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo**	**39.643**	**19.044**
59.339	35.510	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	59.339	35.510
(19.696)	(16.466)	Scoperti di conto a fine periodo	(19.696)	(16.466)

Il manager responsabile della redazione del bilancio, 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, il bilancio per i primi nove mesi/terzo trimestre 2020, redatto in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicato nel presente documento, fornisce 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
Chief Financial Officer

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il *management* di DIS utilizza regolarmente degli indicatori alternativi di *performance* che forniscono utili informazioni aggiuntive ai 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 tipo di impego, noleggi *time charter*, noleggi a viaggio o contratti di noleggio per viaggi consecutivi (rimandiamo alle definizioni descritte sotto degli IAP non finanziari). Come indicato nel Conto economico del bilancio, corrispondono alla differenza tra ricavi (di viaggio) ed i costi diretti di viaggio.

EBITDA e margine di EBITDA

Il risultato operativo lordo / EBITDA è definito come risultato del periodo al lordo dell'impatto delle imposte, degli interessi, della quota di competenza del Gruppo dei risultati da *joint venture* ed imprese collegate, delle svalutazioni e degli ammortamenti. Equivale all'utile operativo lordo, che indica i ricavi 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 indicatori utili agli investitori 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 i propri risultati al netto delle spese operative e del costo di utilizzo delle proprie immobilizzazioni materiali. Il margine di EBIT è definito come l'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 operativi fissi e variabili.

ROCE (Return on capital employed)

È un indice di redditività aziendale, che misura l'efficienza dell'utilizzo del capitale proprio e di terzi. 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 derivanti da manutenzioni intermedie o visite 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".

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 tale debito. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia rilevante per gli investitori in quanto indica il livello assoluto di finanziamento con terzi 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

L'IFRS 16 elimina la distinzione tra *leasing* finanziario ed operativo per il locatario. Secondo il nuovo principio tutti i *leasing* sono "capitalizzati" mediante l'iscrizione del valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* e la rilevazione come attività consistenti nel diritto di utilizzo tra le attività non correnti, con una corrispondente passività per *leasing*. Sono escluse da questo trattamento le poste da operazioni di *leasing* di modesto valore (inferiore agli US$ 5 mila) o per le quali la durata del *leasing* è inferiore ad un anno; tali poste sono rilevate nel conto economico per competenza. L'effetto più significativo di questo principio è l'incremento delle attività non correnti e delle passività finanziarie, con conseguenti variazioni dei principali parametri finanziari derivati dai dati patrimoniali.

L'IFRS 16 modifica inoltre la classificazione delle spese a conto economico poiché le spese per *leasing* operativo sono sostituite da un costo operativo imputato (per contratti come i noleggi *time charter*, che includono un elemento di costi operativi), una quota di ammortamento per l'attività oggetto del *leasing* (tra i costi operativi) e interessi passivi sulla passività per *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 dato periodo. Fornisce un'indicazione del potenziale di generare utili della flotta del Gruppo durante un dato periodo, tenendo conto della data di consegna al e riconsegna dal Gruppo delle navi appartenenti alla propria flotta (rimandiamo anche alla 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 noleggio per viaggi consecutivi). Fornisce un'indicazione dell'esposizione del Gruppo all'andamento 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 (rimandiamo alla definizione riportata di seguito) generati dall'impiego delle navi di DIS nel mercato *spot* (ossia durante un viaggio), mentre la tariffa giornaliera TCE fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS tramite contratti "*time charter*" (rimandiamo all'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 manutenzione programmata in bacino (*drydock*) ed ispezioni. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base *time charter* tra i diversi periodi (rimandiamo alla 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 (al netto delle spese di viaggio) per i giorni di noleggio (i giorni disponibili al netto dei giorni *off-hire*) del periodo di riferimento. 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 noleggio per viaggi consecutivi) 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 (rimandiamo ai 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 della generazione potenziale di utili del Gruppo in un determinato periodo (rimandiamo ai Dati di sintesi).

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo
È un tipo di contratto tramite il quale al proprietario è 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*.

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* (rimandiamo alle definizioni nella presente sezione).

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

Proprietario conduttore
La società che controlla una nave, sostituendosi al proprietario registrato, attraverso un contratto *time charter* o un noleggio a scafo nudo.

Contratti a tariffa fissa
Per DIS questo termine fa solitamente riferimento ai ricavi generati da contratti *time charter* o da contratti di noleggio per viaggi consecutivi (*contract of affreightment*) (rimandiamo alle definizioni nella presente sezione). Anche i noleggi a scafo nudo sono solitamente a tariffa fissa, ma questo tipo di contratto è solitamente utilizzato da DIS per controllare le sue navi piuttosto che per impiegarle.

Noleggio spot o noleggio a viaggio
È un tipo di contratto mediante il quale ad un proprietario registrato (proprietario) o ad un proprietario conduttore di nave (rimandiamo alla definizione nella presente sezione) viene pagato il nolo per il trasporto di merci da un porto di caricazione ad un porto di discarica. Il noleggiatore corrisponde al proprietario o al proprietario conduttore della nave un importo per tonnellata trasportata. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario o il proprietario conduttore ha la responsabilità di sostenere le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di caricazione e discarica. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la sua nave in noleggio a viaggio è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

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

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