



D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE – PRIMO TRIMESTRE 2022

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.
Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal
RCS B124790
Capitale sociale al 31 marzo 2022 US\$ 62.052.778,45

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	3
DATI DI SINTESI	4
RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE	5
STRUTTURA DEL GRUPPO	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP)	9
SINTESI DEI RISULTATI PER IL PRIMO TRIMESTRE 2022.....	12
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE	19
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	19
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2022	22
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO	22
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO	22
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA	23
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO	24
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	25
NOTE	26

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente e Amministratore Delegato

Paolo d'Amico

Amministratori

Antonio 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

US\$ migliaia	1° trim. 2022	1° trim. 2021
Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)*	42.821	42.756
Risultato operativo lordo / EBITDA *	17.773	14.152
<i>margin</i> sul TCE in %	41,51%	33,10%
Risultato operativo / EBIT *	290	(2.276)
<i>margin</i> sul TCE in %	0,68%	(5,32)%
Perdita netta	(6.496)	(9.768)
<i>margin</i> sul TCE in %	(15,17)%	(22,85)%
Perdita netta rettificata**	(4.159)	(9.865)
Utile (perdita) base per azione	US\$ (0,005)	US\$ (0,008)
Flussi di cassa operativi	10.241	6.608
Investimenti lordi (CapEx)*	(419)	(1.969)
	AI	AI
	31 marzo 2022	31 dicembre 2022
Totale attività	918.891	936.316
Indebitamento finanziario netto*	495.695	520.288
Patrimonio netto	331.596	332.382

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

** Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16 – si veda anche la sintesi dei risultati finanziari per il primo trimestre 2022.

ALTRI DATI OPERATIVI

US\$ migliaia	1° trim. 2022	1° trim. 2021
Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i>* per giorno di	13.796	12.853
Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	36,1	38,8
- Di proprietà	18,1	19,6
- Noleggio a scafo nudo	8,0	8,4
- A noleggio	10,0	10,8
Numero medio di navi in gestione commerciale	-	-
Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	0,3%	4,5%
Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave	44,5%	49,5%

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

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

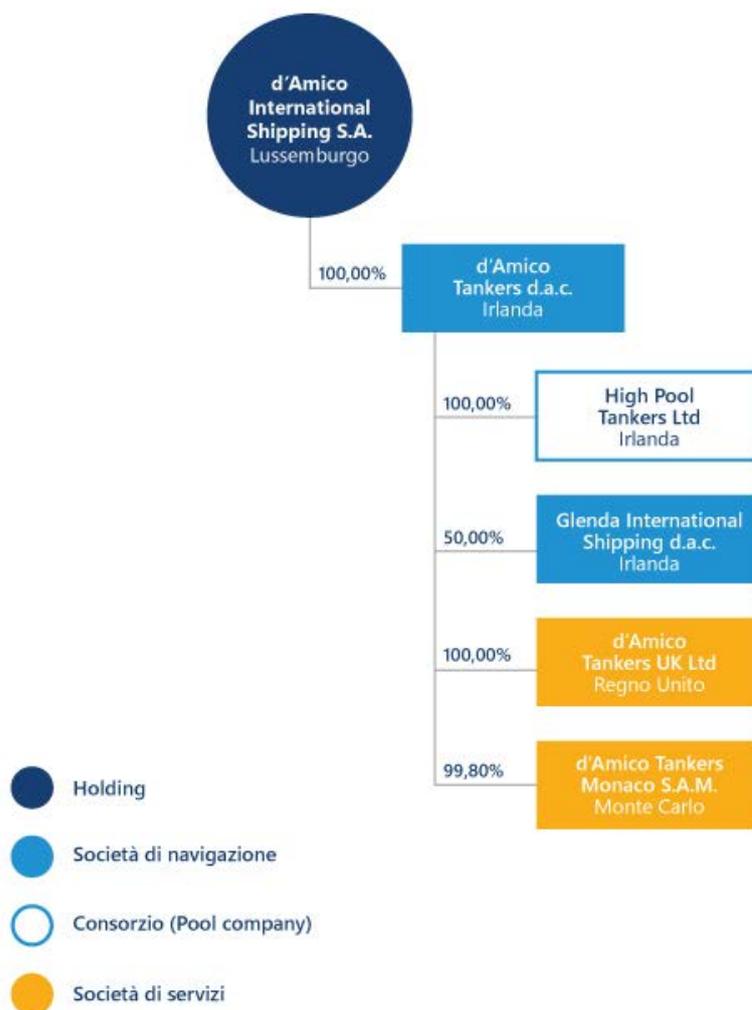
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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

RESOCONTO CONSOLIDATO DI GESTIONE

STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 31 marzo 2022:



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. Al 31 marzo 2022 d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) una flotta di 36,0 navi, di cui 26,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obblighi di acquisto) con un'età media di circa 7,0 anni, rispetto ad un'età media di settore di 12,1 anni per le navi MR e LR1 (25.000-84.999 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. Al 31 marzo 2022 il 75,0% delle navi della flotta controllata di d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

I ricavi di d'Amico International Shipping derivano principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, delle navi della Flotta tramite contratti *spot* e noleggi *time charter* per il trasporto marittimo di raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, anche in *time charter*, solitamente danno luogo a flussi di cassa più costanti e prevedibili rispetto a quelle impiegate nel mercato *spot*. I contratti *spot* offrono l'opportunità di massimizzare i ricavi del Gruppo DIS durante i periodi di incremento delle tariffe di mercato, sebbene possano risultare in ricavi inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante 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 i nuovi clienti. I partner ed i clienti del Gruppo apprezzano la trasparenza e l'affidabilità che da sempre sono una priorità per il Gruppo. Affidabilità, trasparenza ed attenzione alla qualità sono cardini delle attività svolte da DIS ed alcune delle chiavi del suo successo..

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 e 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, 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 in modo continuativo monitorare le proprie attività e fornire assistenza ai suoi clienti.

Al 31 marzo 2022, il Gruppo impiegava l'equivalente di 555 dipendenti come personale marittimo e 23 dipendenti come personale di terra.

Flotta

Al 31 marzo 2022, DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 36,0 navi cisterna (31 dicembre 2021: 37,0 navi cisterna). Le navi cisterna di DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

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

La gestione di un'ampia flotta aumenta la capacità di produrre utili e le efficienze operative. Una flotta numerosa consolida la capacità del Gruppo di posizionare le navi in modo vantaggioso, traendone beneficio in termini di disponibilità e flessibilità di programmazione, fornendo a DIS un vantaggio competitivo determinante quando si tratta di aggiudicarsi opportunità contrattuali per viaggi *spot*. In particolare, grazie alla consistenza della sua flotta, DIS dispone della flessibilità necessaria per sfruttare al meglio le condizioni favorevoli del 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 31 marzo 2022.

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

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

⁵ Nave di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%) e fornite in *time charter* al Gruppo Glencore che quindi la fornisce a noleggio a d'Amico Tankers d.a.c. a condizioni identiche.

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

⁷ Nave di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%) e fornite in *time charter* al Gruppo Glencore che quindi la fornisce a noleggio a d'Amico Tankers d.a.c. a condizioni identiche.

⁸ Nave di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%).

Noleggiate a lungo termine base time-charter 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,	IMO II/III
Cielo di Hanoi	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
Cielo di Capri	39.043	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
Cielo di Ulsan	39.060	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin,	IMO II/III
Cielo di New York	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Cielo di Gaeta	39.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III

Impiego della flotta e partnership

Al 31 marzo 2022, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 36,0 navi: 4 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 8 MR (navi a "Medio Raggio") e 2 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 2 LR, 16 MR e 4 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*. Alcune di queste navi di DIS sono impiegate tramite la *joint venture* GLENDA International Shipping d.a.c., una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 50%. Al 31 marzo 2022, la *joint venture* possedeva 4 navi MR costruite tra febbraio 2010 e febbraio 2011, tutte fornite in *time charter* al Gruppo Glencore, e due delle quali fornite in *time charter* dal Gruppo Glencore a d'Amico Tankers DAC a condizioni identiche.

d'Amico International Shipping fa parte del Gruppo d'Amico, *leader* mondiale nel trasporto marittimo con oltre 70 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d'Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 31 marzo 2022, il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 36,0 erano parte della flotta di DIS, operanti nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico che gli fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità ed ambientali.

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il *management* di DIS utilizza regolarmente indicatori alternativi di *performance* perché forniscono utili informazioni aggiuntive per i lettori del suo bilancio, indicando la *performance* dell'azienda 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 di *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 il rapporto tra l'EBITDA ed 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 di *joint venture* ed imprese collegate. Equivale all'utile operativo netto ed il Gruppo lo utilizza per monitorare il proprio risultati al netto delle spese operative e del costo di utilizzo delle proprie immobilizzazioni materiali. Il margine di EBIT è definito come il rapporto tra l'utile operativo ed i ricavi base *time charter* e per DIS rappresenta un indicatore adatto ad illustrare il contributo dei ricavi base *time charter* alla 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 il totale delle attività al netto delle passività correnti.

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

Comprende i finanziamenti bancari ed altre passività finanziarie, al netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e delle attività finanziarie liquide o degli investimenti a breve termine disponibili per far fronte a tali voci di debito. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia rilevante per gli investitori in quanto indicatore della situazione debitoria complessiva di una società, indicando per l'azienda il livello complessivo di finanziamento con mezzi non propri. 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 delle date di consegna e riconsegna delle navi appartenenti alla propria 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 tramite 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 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 quelle di concorrenti e con i valori di riferimento del mercato (si vedano i Dati di sintesi).

Numero medio di navi

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

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

È un tipo di contratto tramite il quale al proprietario viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo determinato, durante il quale il noleggiatore è

responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative (si veda la nota 6). Un noleggio a scafo nudo è noto anche come *demise charter* o *time charter* con *demise*.

Noleggjo

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

Contratto di nolo (contract of affreightment - COA)

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

Proprietario conduttore

La società che 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 nolo (*contract of affreightment*) (si vedano le definizioni nella presente sezione). Anche i noleggi a scafo nudo sono solitamente a tariffa fissa, ma DIS è principalmente esposta a contratti passivi di questo tipo.

Noleggjo 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 (si veda la definizione nella presente sezione) viene pagato il nolo per il trasporto di merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il noleggiatore corrisponde al proprietario o al proprietario conduttore della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. 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 carico e scarico. 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 (si veda la definizione nella presente sezione) viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo specificato (solitamente un contratto a tariffa fissa). Con questo tipo di contratto il noleggiatore è responsabile del pagamento delle spese di viaggio e di eventuali assicurazioni di viaggio aggiuntive. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la sua nave in *time charter* è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

SINTESI DEI RISULTATI PER IL PRIMO TRIMESTRE 2022

Il mercato delle navi cisterna è stato particolarmente debole all'inizio del 2022 a causa degli effetti persistenti della pandemia da COVID, con diversi paesi in Europa e negli Stati Uniti che hanno registrato durante l'inverno un incremento dei casi dovuti alle nuove varianti. Le tariffe dei noli, particolarmente depresse nel mese di febbraio, sono tornate a riprendersi a seguito della graduale riapertura delle economie dei paesi sviluppati.

Inoltre, dalla fine di febbraio il mercato delle navi cisterna è stato fortemente impattato dalla guerra in Ucraina. Le sanzioni ufficiali e le decisioni di molte aziende private di interrompere le importazioni dalla Russia, hanno comportato un calo degli scambi di raffinati con il Paese, con un conseguente incremento delle distanze medie di navigazione, alla luce della parziale sostituzione delle esportazioni russe, con produzioni provenienti da Medio Oriente, Asia e Stati Uniti. La riluttanza da parte di alcuni armatori ad impiegare le proprie navi con carichi o in porti russi, ha inoltre provocato aumenti significativi dei noli a livello regionale, dai porti del Baltico e del Mar Nero.

La Russia è il principale esportatore mondiale di petrolio. Secondo l'AIE, nel dicembre 2021 le esportazioni dalla Russia rappresentavano circa 5,0 milioni di barili al giorno di greggio e condensato e circa 2,9 milioni di barili giornalieri di raffinati. Circa il 50% delle esportazioni di raffinati russi è destinato a paesi europei.

La produzione delle raffinerie ha subito un calo nel primo trimestre 2022, attestandosi su una media di 79,3 milioni di barili al giorno rispetto a 79,9 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre 2021, un livello inferiore di 2,8 milioni di barili al giorno rispetto alla media del 2019.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di marzo 2022 era pari a circa US\$ 13.500 al giorno per una MR2 convenzionale, mentre una MR2 di tipo *Eco* era valutata ad un premio di circa US\$ 2.000-2.500 al giorno.

DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (6,5) milioni nel primo trimestre 2022 rispetto alla perdita netta di US\$ (9,8) milioni registrata nello stesso trimestre del 2021. Tale variazione positiva è attribuibile alla ripresa del mercato delle navi cisterna rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. **Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (4,2) milioni nel primo trimestre 2022** rispetto a US\$ (9,3) milioni registrati nel primo trimestre 2021.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 17,8 milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a US\$ 14,2 milioni nel primo trimestre 2021, mentre i suoi flussi di cassa operativi sono stati positivi e pari a US\$ 10,2 milioni rispetto a US\$ 6,6 milioni generati nello stesso trimestre dell'anno precedente.

DIS ha registrato una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 12.857 nel primo trimestre 2022 (US\$ 9.923 nel primo trimestre 2021), grazie alle migliori condizioni di mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 44,5% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo trimestre 2022 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.968, (primo trimestre 2021: copertura del 49,5% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.842). 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 cicli negativi. **Nel primo trimestre del 2022, la tariffa giornaliera media totale di DIS (che include i contratti *spot* e i contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 13.796** rispetto a US\$ 12.853 raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

US\$ migliaia	1° trim. 2022	1° trim. 2021
Ricavi	66.538	59.121
Costi diretti di viaggio	(23.717)	(16.365)
Ricavi base time charter*	42.821	42.756
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.186	-
Ricavi netti totali	44.007	42.756
Costi per noleggi passivi	(1.206)	(259)
Altri costi operativi diretti	(21.129)	(24.477)
Costi generali ed amministrativi	(3.378)	(3.340)
Utile dalla vendita di navi	(521)	(528)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	17.773	14.152
Ammortamenti e svalutazioni	(17.483)	(16.428)
Risultato operativo lordo / EBIT*	290	(2.276)
Proventi finanziari netti	573	773
(Oneri) finanziari netti	(7.218)	(8.194)
Risultato ante-imposte	(6.355)	(9.697)
Imposte sul reddito	(141)	(71)
Perdita netta	(6.496)	(9.768)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

I **ricavi** sono stati pari a US\$ 66,5 milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a US\$ 59,1 milioni realizzati nel primo trimestre 2021. L'incremento dei ricavi lordi rispetto all'anno precedente è attribuibile principalmente al rafforzamento del mercato dei noli. Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo trimestre 2022 (0,3%) è stata inferiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (4,5%) principalmente per effetto delle tempistiche di *off-hire* di tipo commerciale e 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\$ (23,7) milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a US\$ (16,4) milioni nel primo trimestre 2021. I maggiori costi riflettono la maggiore esposizione al mercato *spot* e i prezzi più alti del *bunker* rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **ricavi base time charter** nel primo trimestre 2022 sono stati pari a US\$ 42,8 milioni, in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente, nonostante il numero inferiore di navi gestite nei primi tre mesi dell'esercizio corrente (primo trimestre 2022: 36,1 navi vs. primo trimestre 2021: 38,8 navi).

In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 12.857 nel primo trimestre 2022** rispetto a US\$ 9.923 raggiunti nel primo trimestre 2021.

Nel primo trimestre 2022, DIS ha mantenuto una buona **percentuale di copertura⁹ (ricavi generati da contratti a tariffa fissa)**, pari al **44,5%** dei giorni-nave disponibili (primo trimestre 2021: 49,5%) ad una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.968** (primo trimestre 2021: US\$ 15.842). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno da sempre consentito a DIS di consolidare ulteriormente i suoi storici rapporti con le principali compagnie petrolifere.

⁹ La percentuale di copertura (%) e la tariffa media giornaliera includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., che comprende un Opex giornaliero stimato di US\$ 6.700 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)¹⁰ sono stati pari a US\$ 13.796 nel primo trimestre 2022 rispetto a US\$ 12.853 nel primo trimestre 2021.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2021					2022
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.
Spot	9.923	12.720	9.248	12.055	11.004	12.857
Fissa	15.842	15.231	15.163	14.493	15.194	14.968
Media	12.853	13.893	12.113	13.165	12.996	13.796

I ricavi da noleggio a scafo nudo sono stati pari a US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2022 e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo relativo ad una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c., cominciato ad ottobre 2021.

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 Leasing è applicabile negli esercizi 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\$ 12,4 milioni nel primo trimestre 2022 e di US\$ 13,4 milioni nel primo trimestre 2021, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti.

Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS sarebbero stati pari a US\$ (13,6) milioni nel primo trimestre 2022, in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente. Nel primo trimestre 2022 DIS ha gestito un numero leggermente inferiore di navi a noleggio (10,0 navi equivalenti) rispetto allo stesso trimestre del 2021 (10,8 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per 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 costi di US\$ 5,6 milioni nel primo trimestre 2022 (aumento di US\$ 6,1 milioni nel primo trimestre 2021), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (15,5) milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a US\$ (18,4) milioni nel primo trimestre 2021. Nel primo trimestre 2022, la Società ha gestito una flotta più piccola di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo trimestre 2022: 26,1 vs. primo trimestre 2021: 28,0). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'impiego di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** ammontavano a US\$ (3,4) milioni nel primo trimestre 2022, in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente. Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

L'**utile dalla vendita di navi** è stato negativo e pari a US\$ (0,5) milioni nel primo trimestre 2022 e in linea con lo stesso trimestre dell'anno precedente. L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi vendute e riprese in *leasing* negli esercizi precedenti.

¹⁰ I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., comprensivi di un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.700 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 17,8 milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a US\$ 14,2 milioni nel primo trimestre 2021, principalmente grazie alla ripresa registrata dai mercati dei noli nei primi tre mesi dell'anno in corso.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammontava a US\$ (17,5) milioni nel primo trimestre 2022 (US\$ (16,4) milioni nel primo trimestre 2021). L'importo per il primo trimestre 2022 include una svalutazione di US\$ (2,1) milioni su una nave MR (M/T High Priority) di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., la cui vendita è stata annunciata di recente. Conformemente all'IFRS 5, questa nave è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" alla fine del periodo, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione ed il suo valore contabile a conto economico.

Il **risultato operativo lordo / EBIT** è stato di US\$ 0,3 milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a US\$ (2,3) milioni nel primo trimestre 2021.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 0,6 milioni nel primo trimestre 2022 (US\$ 0,8 milioni nel primo trimestre 2021). L'importo per il primo trimestre 2022 comprende principalmente US\$ 0,4 milioni di utili non realizzati in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,1 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L'importo del primo trimestre 2021 comprendeva principalmente US\$ 0,4 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,1 milioni di utili non realizzati su strumenti derivati usati per fini di copertura, US\$ 0,3 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (7,2) milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a US\$ (8,2) milioni nel primo trimestre 2021. L'importo del primo trimestre 2022 comprende principalmente US\$ (6,9) 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\$ (0,2) milioni di perdite non realizzate su strumenti derivati su noli e US\$ (0,1) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura. L'importo registrato nello stesso trimestre dell'esercizio precedente comprendeva US\$ (8,1) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,1) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS.

DIS ha registrato una **perdita ante imposte** di US\$ (6,4) milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a una perdita ante imposte di US\$ (9,7) milioni nel primo trimestre 2021.

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ (0,1) milioni nel primo trimestre del 2022, in linea con il primo trimestre del 2021.

DIS ha registrato una perdita netta di US\$ (6,5) milioni nel primo trimestre 2022 rispetto a una perdita netta di US\$ (9,8) milioni ottenuta nello stesso periodo del 2021. Escludendo il risultato da vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo trimestre 2022 (US\$ (0,4) milioni) e dal primo trimestre 2021 (US\$ (0,1) milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,1) milioni nel primo trimestre 2022) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primo trimestre 2022: US\$ 0,1 milioni e primo trimestre 2021: US\$ (0,3) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ (4,2) milioni nel primo trimestre 2022** rispetto a US\$ (9,3) milioni registrati nello stesso trimestre dell'esercizio precedente.

Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

US\$ migliaia	AI	AI
	31 marzo 2022	31 dicembre 2021
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	808.419	831.283
Attività correnti	101.364	94.836
Attività disponibili per la vendita	9.108	10.197
Totale attività	918.891	936.316
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	331.596	332.382
Passività non correnti	436.223	466.111
Passività correnti	149.204	135.487
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	1.868	2.336
Totale passività e patrimonio netto	918.891	936.316

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo (non sono presenti navi in costruzione al 31 marzo 2022). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS al 31 marzo 2022 era di US\$ 717,5 milioni, di cui US\$ 708,3 milioni riguardanti navi classificate come “Attività non correnti”.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo trimestre 2022 sono stati di US\$ 0,4 milioni rispetto a US\$ 2,0 milioni nel primo trimestre 2021. Questi importi includono principalmente i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo.

Le **attività correnti totali** al 31 marzo 2022 ammontavano a US\$ 110,5 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 13,5 milioni e US\$ 38,3 milioni), le attività correnti comprendono “disponibilità liquide e mezzi equivalenti” per US\$ 45,4 milioni.

Le attività correnti totali includono anche le *Attività disponibili per la vendita*. L'importo di US\$ 9,1 milioni si riferisce a una nave di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., inclusa nella categoria “Attività disponibili per la vendita” (conformemente all'IFRS 5) al 31 marzo 2022, con un'allocazione della svalutazione rappresentante la differenza tra il suo *fair value* e il suo valore contabile a conto economico.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 436,2 milioni al 31 marzo 2022 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 totali**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione), al 31 marzo 2022 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 29,9 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 33,3 milioni per passività da *leasing* e US\$ 3,7 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 331,6 milioni al 31 marzo 2022 (US\$ 332,4 milioni al 31 dicembre 2021). La variazione rispetto a fine 2021 è dovuta al risultato netto generato nel primo trimestre del 2021, parzialmente compensato dalla modifica della valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari durante il periodo.

Indebitamento netto*

L'**indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2022** ammontava a **US\$ 495,7 milioni** rispetto a US\$ 520,3 milioni al 31 dicembre 2021. A causa dell'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 75,6 milioni a fine marzo 2022 rispetto a US\$ 80,5 milioni alla fine del 2021. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 58,5% al 31

marzo 2022 rispetto al 60,4% al 31 dicembre 2021 (65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018).

US\$ migliaia	AI	AI
	31 marzo 2022	31 dicembre 2021
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	45.438	43.415
Altre attività finanziarie correnti	4.088	2.638
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata	35	36
Totale attività finanziarie correnti	49.561	46.089
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	84.068	68.870
Passività per <i>leasing</i> finanziari – correnti	33.343	36.480
Altre passività finanziarie correnti – terzi	3.699	4.765
Totale passività finanziarie correnti	121.110	110.115
Indebitamento finanziario netto corrente	71.549	64.026
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	12.020	9.782
Altre attività finanziarie non correnti - parte correlata	57	67
Totale attività finanziarie non correnti	12.077	9.849
Debiti verso banche – non correnti	202.734	226.771
Passività per <i>leasing</i> finanziari – non correnti	232.783	237.478
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	706	1.862
Totale passività finanziarie non correnti	436.223	466.111
Indebitamento finanziario netto non corrente	424.146	456.262
Indebitamento finanziario netto	495.695	520.288

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

Alla fine di marzo 2022 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 49,6 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 45,4 milioni e la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back* pari a US\$ 2,3 milioni.

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

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 31 marzo 2022 ammontava a US\$ 286,8 milioni, comprensivo di US\$ 84,1 milioni con scadenza entro un anno. Oltre ad alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 31 marzo 2022 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\$ 100,8 milioni;
- (ii) finanziamento concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per rifinanziare 1 nave MR costruita nel 2016 e 1 navi MR costruite nel 2005, per un debito residuo di US\$ 17,5 milioni.
- (iii) finanziamento a 5 anni concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito residuo di US\$ 11,5 milioni;
- (iv) finanziamento a 5 anni concesso da ING per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito residuo di US\$ 11,0 milioni;
- (v) finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare 3 navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2014, nel 2015 e nel 2016, per un debito residuo di US\$ 42,0 milioni;

- (vi) finanziamento a 7 anni concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2016, per un debito residuo di US\$ 14,3 milioni;
- (vii) finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un debito residuo di US\$ 19,6 milioni;
- (viii) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare una nave MR costruita nel 2017, per un debito residuo di US\$ 14,9 milioni;
- (ix) finanziamento a 5 anni concesso da Banco BPM S.p.A. per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2016, per un debito residuo di US\$ 15,5 milioni;
- (x) In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 16,9 milioni concesso alla *joint venture* Glenda International Shipping d.a.c. da Standard Chartered Bank per le quattro navi costruite tra il 2010 e il 2011.

Le *Passività da leasing* comprendono 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, navi vendute e riprese in leasing tra 2017 ed il 2019. Inoltre, le “passività da *leasing*” al 31 marzo 2022 includevano US\$ 75,6 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 sulla cessione riguardante operazioni di vendita e *lease-back*.

Flussi di cassa

Nel primo trimestre 2022 i flussi di cassa netti di DIS sono stati positivi e pari a US\$ 3,7 milioni rispetto a US\$ (3,0) milioni nel primo trimestre 2021.

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2022	1° trim. 2021
Flussi di cassa da attività operative	10.241	6.608
Flussi di cassa da attività di investimento	9.778	1.231
Flussi di cassa da attività finanziarie	(16.340)	(10.813)
Variazioni della liquidità	3.679	(2.974)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	26.406	45.294
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	45.438	56.055
Scoperti di conto a fine periodo	(15.353)	(13.735)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	30.085	42.320

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 10,2 milioni nel primo trimestre 2022, contro US\$ 6,6 milioni nel primo trimestre 2021. Tale variazione positiva è attribuibile ai migliori risultati operativi ottenuti nel primo trimestre 2022 rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati positivi per US\$ 9,8 milioni nel primo trimestre 2022 (US\$ 1,2 milioni nel primo trimestre 2021). L’importo per il primo trimestre 2022 comprende principalmente i costi relativi agli interventi di bacino (*drydock*) realizzati nel periodo, compensati da US\$ 10,2 milioni generati dalla vendita della nave M/T High Valor nel periodo. L’importo per il primo trimestre 2021 comprendeva i costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, compensati dal rimborso di US\$ 3,2 milioni di un credito verso venditori relativo alla vendita e presa a noleggio di due MR nel 2017.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (16,3) milioni nel primo trimestre 2022. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ (22,9) milioni di ammortamento del debito (di cui: US\$ (2,4) milioni dovuti al rimborso del prestito, compresa la maxirata, per la M/T High Valor, venduta nel primo trimestre 2022; e US\$ (14,2)

milioni dovuti al rimborso dei finanziamenti per la M/T Cielo di Salerno, il cui debito con scadenza, precedentemente prevista nel corso del 2022 è stato rifinanziato nel primo trimestre di quest'anno; ii) US\$ 15,3 milioni di utilizzo di linee di credito, riguardante il rifinanziamento della linea di credito per la M/T Cielo di Salerno; iii) US\$ (8,9) milioni di rimborso di passività da *leasing*.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO TRIMESTRE

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel primo trimestre 2022 sono stati:

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di gennaio 2022: d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per 12 mesi a partire da gennaio 2022; ed ha rinnovato un altro contratto *time charter* con una solida controparte per una delle sue navi *handysize* per 6 mesi a partire da gennaio 2022.

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Flotta impiegata a noleggio: nell'aprile 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* di 6 mesi con una solida controparte per una delle sue navi MR a partire da giugno 2022.

Vendita di navi: nell'aprile 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un accordo per la vendita della 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\$ 9,2 milioni.

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

	Al 31 marzo 2022				Al 5 maggio 2022			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	7,0	6,0	18,0	5,0	7,0	6,0	18,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	7,0	0,0	8,0	1,0	7,0	0,0	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0
Nolo a breve termine	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0
Totale	6,0	24,0	6,0	36,0	6,0	24,0	6,0	36,0

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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, (v) il tasso di crescita della flotta di navi cisterna, (vi) l'efficienza della flotta dovuta a fattori come la congestione e le velocità medie di navigazione, e (vii) la distanza media delle tratte di navigazione. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che potrebbero favorire una ripresa del mercato delle navi cisterna nel medio periodo:

Domanda per trasporto di raffinati su navi cisterna

- Il danno economico provocato dalla guerra in Ucraina contribuirà ad un significativo rallentamento della crescita globale nel 2022 ed all'aumento dell'inflazione. I prezzi dei carburanti e dei prodotti alimentari sono aumentati rapidamente, colpendo maggiormente le fasce di popolazione vulnerabili dei paesi a basso reddito. Nella relazione di aprile 2022, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha previsto un rallentamento della crescita globale da un livello stimato del 6,1% nel 2021 al 3,6% nel 2022 e nel 2023, corrispondenti a una riduzione di 0,8 e 0,2 punti percentuali rispettivamente per il 2022 e il 2023 rispetto alla loro previsione di gennaio 2022. Guardando oltre il 2023, la crescita globale dovrebbe subire una contrazione, attestandosi intorno al 3,3% nel medio termine. L'incremento dei prezzi delle materie prime causato dalla guerra e le maggiori pressioni sui prezzi hanno portato a proiezioni di inflazione per il 2022 del 5,7% nelle economie avanzate e dell'8,7% nei mercati emergenti e nelle economie in via di sviluppo – per un aumento di 1,8 e 2,8 punti percentuali rispetto a quanto previsto a gennaio.
- Secondo quanto riportato nel rapporto di aprile 2022 dell'AIE, si prevede una depressione della domanda di petrolio globale dovuta all'aumento dei prezzi dell'energia e di altre materie prime, che si sommano alle sanzioni contro la Russia e ai lockdown legati al COVID in Cina. Benché le prospettive rimangano fortemente incerte, l'AIE ha rivisto al ribasso la previsione della domanda globale di petrolio, che dovrebbe attestarsi in media a 99,4 milioni di barili al giorno nel 2022, in aumento di 1,9 milioni di barili al giorno rispetto al 2021.
- Secondo quanto riportato nel *report* di aprile 2022 dell'AIE, le scorte di raffinati dell'OCSE hanno segnato un calo di 42,6 milioni di barili nel febbraio 2022, attestandosi a 1.359 milioni di barili. I dati preliminari indicano ulteriori cali delle scorte di raffinati nel marzo 2022, che attualmente sono ben al di sotto della loro media quinquennale.
- L'offerta di petrolio e le esportazioni russe continuano a diminuire. Da dati preliminari risulterebbe che ad aprile la produzione russa di petrolio sia calata di circa 700.000 barili al giorno. L'AIE stima che a partire da maggio quasi 3 milioni di barili al giorno di produzione russa potrebbero cessare per via delle sanzioni internazionali e delle ripercussioni di un embargo sempre più esteso da parte dei suoi clienti.
- Nell'aprile 2022 i paesi membri dell'AIE hanno annunciato il prelievo di 120 milioni di barili di petrolio dalle proprie riserve strategiche, dopo averne annunciato uno di circa 63 milioni di barili a marzo. Ad aprile gli Stati Uniti hanno annunciato ulteriori prelievi dalle loro riserve strategiche. Tra maggio e ottobre 2022 dovrebbero essere prelevati in totale 240 milioni di barili (circa 1,3 milioni di barili al giorno), alleviando il probabile calo dell'offerta dalla Russia e lasciando più tempo al mercato per intensificare l'offerta.
- Escludendo la Russia, la produzione petrolifera del resto del mondo è stimata aumentare di 3,9 milioni di barili al giorno da marzo a dicembre 2022. Per l'intero anno si prevede che la produzione petrolifera aumenti di 5,5 milioni di barili al giorno escludendo la Russia; di questi, i paesi OPEC+ dovrebbero rappresentare 3,5 milioni di barili al giorno (principalmente Arabia Saudita, Iraq, Kuwait e EAU) e i paesi non OPEC+ dovrebbero contribuire 2 milioni di barili al giorno (principalmente Stati Uniti, con importanti incrementi anche da parte di Brasile, Canada e Guyana).
- Pechino aveva inizialmente intimato alle raffinerie nazionali di tagliare o frenare le esportazioni ad aprile, al fine di aumentare le forniture nazionali. Tuttavia, a seguito delle restrizioni dovute al COVID-19 in più di 30 città, che hanno ridimensionato in misura significativa la domanda di petrolio interna, in questo momento Argus prevede che la Cina esporterà 170.000 barili al giorno di benzina e 50.000 barili al giorno di diesel ad aprile.
- Nell'*outlook* di aprile 2022, Clarksons stima che nel 2022 la domanda per il trasporto di raffinati con navi cisterna crescerà del 10,4%, ben al di sopra dell'aumento previsto per l'offerta di queste navi (si veda a seguito). Le aspettative per le esportazioni di raffinati dagli Stati Uniti, dal Medio Oriente e dall'Asia verso l'Europa sono cresciute, con la possibilità, per le raffinerie in queste regioni, di fornire volumi aggiuntivi, andando a sostituire parzialmente i volumi persi dalla Russia. Di fatto è già stato segnalato l'aumento dei volumi di produzione delle raffinerie asiatiche finalizzato a incrementare le esportazioni in Europa sullo sfondo di dinamiche di arbitraggio favorevoli. I cambiamenti delle rotte su cui sono trasportati questi prodotti,

dovrebbero portare ad un aumento delle distanze medie percorse, con un impatto positivo sulla domanda per il trasporto marittimo di raffinati.

- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà ad est di Suez. L'AIE stima che dall'inizio della pandemia in Nord America sia stata chiusa capacità di raffinazione per un totale 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 olio combustibile del paese) in un terminal / deposito. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda e gli spostamenti strutturali nel panorama di raffinazione dovrebbero favorire gli scambi commerciali a lungo raggio.

Offerta di navi cisterna per il trasporto di raffinati

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2022 sarebbero state consegnate 67 MR e LR1; nel primo trimestre dell'anno ne sono state consegnate solo 16 rispetto ad una stima iniziale di 26.
- Nell'*outlook* di marzo 2022, Clarksons stima che nel 2022 la flotta di navi cisterna crescerà dell'1,5%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi durante la pandemia. Tuttavia, la ripresa dei prezzi dell'acciaio ha migliorato la domanda per riciclaggio di tonnellaggio. 11 navi nel settore MR e LR1 sono già state demolite quest'anno.
- Secondo Clarksons, a fine marzo 2022, il 6,4% della flotta di navi MR e LR1 aveva più di 20 anni (in Tpl (Dwt)), mentre l'attuale portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 3,5% dell'attuale flotta commerciale (in Tpl (Dwt)). Alla stessa data, il 29,7% della flotta di navi MR e LR1 (in dwt) aveva più di 15 anni e questa percentuale dovrebbe continuare a crescere rapidamente nei prossimi anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di *trading* come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare informazioni sulle 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 2021, 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 valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030. I cambiamenti tecnologici previsti necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale stanno riducendo la propensione alle commesse di navi di nuova costruzione, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna. Inoltre, l'aumento dei prezzi delle navi di nuova costruzione e la riduzione della disponibilità in cantiere per consegne nei prossimi due anni, stanno anch'essi influenzando negativamente sulla propensione ad effettuare nuovi ordini.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 31 MARZO 2022

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2022	1° trim. 2021
Ricavi	66.538	59.121
Costi diretti di viaggio	(23.717)	(16.365)
Ricavi base <i>time charter</i>*	42.821	42.756
Ricavi da noleggio a scafo nudo	1.186	-
Ricavi netti totali	44.007	42.756
Costi per noleggi passivi	(1.206)	(259)
Altri costi operativi diretti	(21.129)	(24.477)
Costi generali ed amministrativi	(3.378)	(3.340)
Utile dalla vendita di navi	(521)	(528)
Risultato operativo lordo / EBITDA*	17.773	14.152
Ammortamenti e svalutazioni	(17.483)	(16.428)
Risultato operativo lordo / EBIT*	290	(2.276)
Proventi finanziari netti	573	773
(Oneri) finanziari netti	(7.218)	(8.194)
Risultato ante-imposte	(6.355)	(9.697)
Imposte sul reddito	(141)	(71)
Perdita netta	(6.496)	(9.768)
Utile (perdita) base per azione ⁽¹¹⁾	US\$ (0,005)	US\$ (0,008)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2022	1° trim. 2021
Perdita del periodo	(6.496)	(9.768)
<i>Voci che potrebbero essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedge</i>)	5.748	1.114
Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(113)	(29)
Utile (Perdita) complessivo del periodo	(861)	(8.683)
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>		
Utile (perdita) base per azione	US\$ (0,001)	US\$ (0,007)

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

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	Nota	AI 31 marzo 2022	AI 31 dicembre 2021
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo		796.343	821.434
Altre attività finanziarie non correnti		12.076	9.849
Totale attività non correnti		808.419	831.283
Rimanenze		13.515	11.643
Crediti a breve ed altre attività correnti		38.288	37.104
Altre attività finanziarie correnti		4.123	2.674
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		45.438	43.415
Attività correnti		101.364	94.836
Attività disponibili per la vendita		9.108	10.197
Totale attività correnti		110.471	105.033
TOTALE ATTIVITÀ		918.891	936.316
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale		62.053	62.053
Perdite portate a nuovo		(87.318)	(80.568)
Sovrapprezzo azioni		368.823	368.823
Altre riserve		(11.962)	(17.926)
Patrimonio netto totale		331.596	332.382
Banche ed altri finanziatori		202.734	226.771
Passività non correnti da <i>leasing</i>		232.783	237.478
Altre passività finanziarie non correnti		706	1.862
Passività non correnti		436.223	466.111
Banche ed altri finanziatori		82.200	66.534
Passività correnti da <i>leasing</i>		33.343	36.480
Debiti a breve ed altre passività correnti		29.859	27.665
Altre passività finanziarie correnti		3.699	4.765
Debiti per imposte correnti		103	43
Passività correnti		149.204	135.487
Banche associate ad attività disponibili per la vendita		1.868	2.336
Totale passività correnti		151.071	137.823
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		918.891	936.316

5 maggio 2022

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente e Amministratore Delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	1° trim. 2022	1° trim. 2021
Perdita del periodo	(6.496)	(9.768)
Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	15.403	16.428
Svalutazione	2.080	-
Imposte correnti e differite	141	71
Costo netto dei <i>leasing</i>	3.844	4.588
Altri oneri (proventi) finanziari netti	2.801	2.833
Variazione del risultato differito dei ricavi da vendita di immobilizzazioni	521	528
Altre componenti che non influenzano le disponibilità liquide	(28)	(29)
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	18.266	14.651
Variazioni delle rimanenze	(1.872)	(961)
Variazioni dei crediti a breve	(1.184)	(505)
Variazioni dei debiti a breve	569	683
Imposte pagate	(81)	(69)
Deflussi netti per la quota di interessi della passività del <i>leasing</i>	(3.842)	(4.588)
Interessi netti (pagati)	(1.615)	(2.603)
Flussi di cassa netti da attività operative	10.241	6.608
Acquisto di immobilizzazioni	(419)	(1.969)
Afflussi differiti dalla vendita di immobilizzazioni	-	3.200
Vendita netta di immobilizzazioni	10.197	-
Flussi di cassa netti da attività di investimento	9.778	1.231
Azioni proprie	-	(336)
Variazioni di altri crediti finanziari	77	474
Rimborso finanziamenti bancari	(22.857)	(6.578)
Utilizzo finanziamenti bancari	15.345	13.756
Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(8.905)	(18.129)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(16.340)	(10.813)
Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	3.679	(2.974)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	26.406	45.294
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	30.085	42.320
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	45.438	56.055
Scoperti di conto a fine periodo	(15.353)	(13.735)

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
Saldo al 1 gennaio 2022	62.053	(80.568)	368.823	(16.467)	(1.459)	332.382
Utile (perdita) complessivo	-	(254)	-	329	-	75
Altre variazioni del patrimonio netto	-	(6.496)	-	(113)	5.748	(861)
Saldo al 31 marzo 2022	62.053	(87.318)	368.823	(16.251)	4.289	331.596

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
Saldo al 1 gennaio 2021	62.053	(43.307)	368.853	(16.155)	(5.710)	365.734
Azioni proprie	-	-	-	(336)		(336)
Utile (perdita) complessivo	-	(9.768)	-	(29)	1.114	(8.683)
Saldo al 31 marzo 2021	62.053	(53.075)	368.853	(16.520)	(4.596)	356.715

NOTE

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

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

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

1. PRINCIPI CONTABILI

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

Principi di redazione

Il bilancio presenta i risultati consolidati della società controllante, d'Amico International Shipping S.A., e delle sue controllate per il periodo chiuso al 31 marzo 2022.

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 2021 del Gruppo.

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

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

Informazioni di settore

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

Principi contabili

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

Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2022

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

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

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

5 maggio 2022

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico

Presidente e Amministratore Delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola

Direttore finanziario

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

Antonio Carlos Balestra di Mottola

Direttore finanziario