



d'Amico International Shipping S.A. Bilancio semestrale/secondo trimestre 2022

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale al 30 giugno 2022 US\$ 62.052.778,45

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	3
DATI DI SINTESI	4
RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO	5
STRUTTURA DEL GRUPPO	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP).....	9
SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2022	12
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE	19
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	20
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE CONCERNENTE LA REVISIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	23
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2022.....	25
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	25
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO.....	25
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA.....	26
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	27
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	28
NOTE.....	29

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente e Amministratore Delegato
Paolo d'Amico

Amministratori

Carlos Balestra di Mottola, *Direttore finanziario*

Cesare d'Amico – Amministratore Esecutivo

Marcel C. Saucy – Amministratore non Esecutivo - Lead Independent Director

Tom Loesch – Amministratore non Esecutivo - Independent Director

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

SOCIETÀ DI REVISIONE

MOORE Audit S.A.

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

US\$ milioni

2° trim. 2022 NON REVISIONATO	2° trim. 2021 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2022	1° sem. 2021
72.786	46.135	Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)*	115.607	88.891
48.470	18.865	Risultato operativo lordo / EBITDA*	66.243	33.017
66,59%	40,89%	<i>margin</i> sul TCE in %	57,30%	37,14%
33.425	2.662	Risultato operativo lordo / EBIT*	33.715	386
45,92%	5,77%	<i>margin</i> sul TCE in %	29,16%	0,43%
25.714	(5.411)	Utile (perdita) netto	19.218	(15.179)
35,33%	(11,73)%	<i>margin</i> sul TCE in %	16,62%	(17,08)%
26.534	(5.071)	Utile (perdita) netto rettificato**	22.375	(14.408)
0,021	(0,004)	Utile (perdita) per azione	0,016	(0,012)
8.741	11.925	Flussi di cassa operativi	18.982	18.533
(475)	(2.215)	Investimenti lordi (CapEx)*	(894)	(4.184)
			AI 30 giugno 2022	AI 31 dicembre 2021
		Totale attività	933.681	936.316
		Indebitamento finanziario netto*	474.841	520.288
		Patrimonio netto	359.449	332.382

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

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

ALTRI DATI OPERATIVI*

2° trim. 2022 NON REVISIONATO	2° trim. 2021 NON REVISIONATO		1° sem. 2022 NON REVISIONATO	1° sem. 2021 NON REVISIONATO
23.389	13.893	Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> * per giorno di utilizzo (US\$) ¹	18.559	13.371
35,5	38,0	Sviluppo della flotta - Numero medio di navi*	35,8	38,4
17,5	20,0	- Di proprietà	17,8	19,8
8,0	8,0	- Noleggio a scafo nudo	8,0	8,2
10,0	10,0	- A noleggio	10,0	10,4
-	-	- Numero medio di navi in gestione commerciale	-	-
1,3%	4,1%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	0,8%	4,3%
39,8%	46,7%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	42,1%	48,1%

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

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

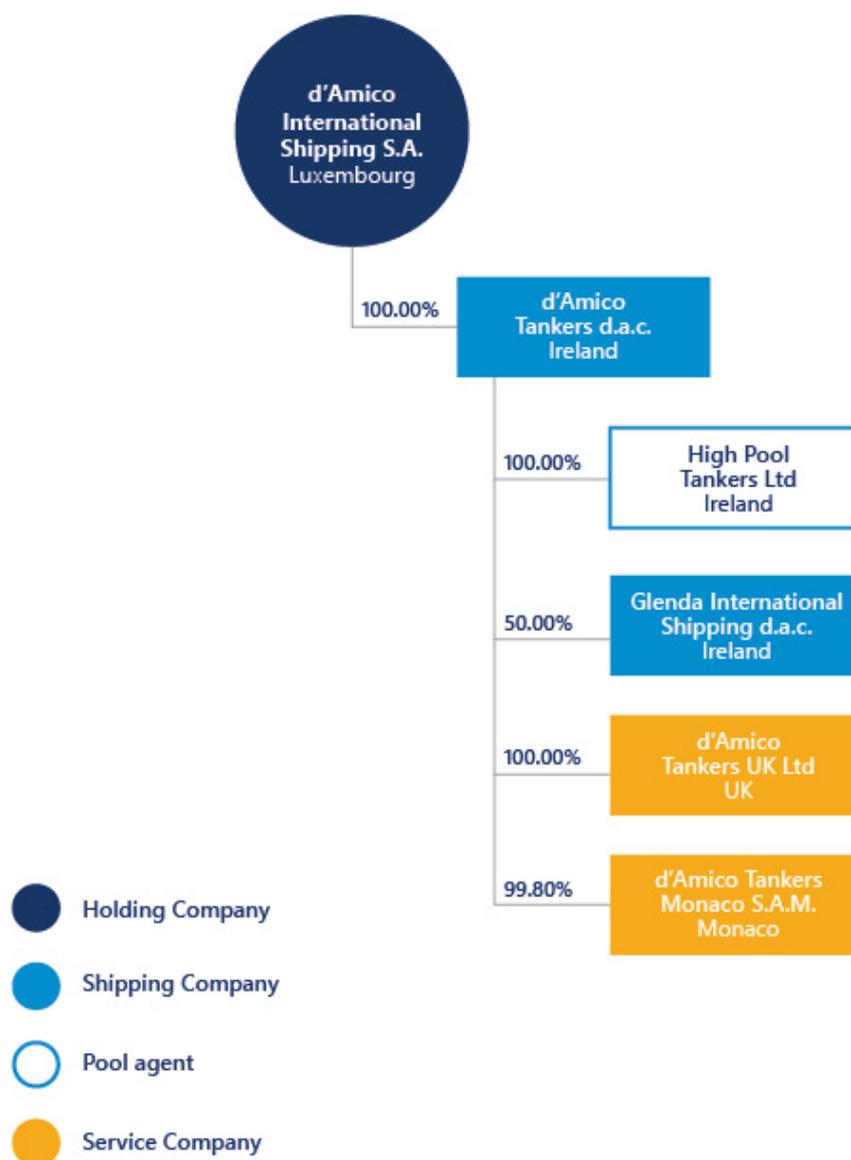
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi quelli di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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

RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO

STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 30 giugno 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 30 giugno 2022 d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) una flotta di 35,0 navi, di cui 25,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obblighi di acquisto) con un'età media di circa 6,9 anni, rispetto ad un'età media di settore di 12 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) che possiedono i suddetti requisiti. Al 30 giugno 2022 il 77,1% delle navi della flotta controllata di d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.

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

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

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

Presenza globale di DIS

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

Al 30 giugno 2022 il Gruppo impiegava l'equivalente di 516 dipendenti come personale marittimo e 23 dipendenti come personale di terra.

Flotta

Al 30 giugno 2022, DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 35,0 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 alla legislazione ambientale recente. Possono pertanto soddisfare gli elevati *standard* richiesti dai principali clienti petroliferi del Gruppo, oltre a essere altamente efficienti sotto il profilo dei costi.

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

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 30 giugno 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, Vietnam)	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Flotta MR				
Di proprietà				
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melissa ⁵	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Meryl ⁶	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melody ⁷	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLENDIA Melanie ⁸	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
Navi noleggiate a lungo termine con opzioni				
High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Explorer	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Adventurer	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Navi noleggiate a lungo termine senza opzione				
Green Planet	50.843	2014	Daesun Shipbuilding, Corea del Sud	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 GLENDIA 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 GLENDIA International Shipping d.a.c. (in cui DIS detiene una partecipazione del 50%).

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

High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe	48.700	2005	Imabari, Giappone	-

Flotta *handysize*

Di proprietà

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

Impiego della flotta e partnership

Al 30 giugno 2022, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 35,0 navi: 4 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1"), 7 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 sua *joint venture* GLENDA International Shipping d.a.c. ("GIS"), una società a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha un interesse del 50%. Al 30 giugno 2022, GIS 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 30 giugno 2022, il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 35,0 erano parte della flotta di DIS, operanti nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico che gli fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità ed ambientali per le navi di DIS.

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

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

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

Ricavi base time charter

Uno *standard* nel settore dei trasporti marittimi che consente di confrontare i ricavi di nolo netti in base alla durata del viaggio, non influenzati dal fatto che le navi siano state impiegate in noleggi *time charter*, noleggi a viaggio o Contratti di nolo (si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari). Come indicato nel Conto economico del bilancio, corrispondono alla differenza tra ricavi ed i costi diretti di viaggio.

Ricavi da noleggio a scafo nudo

Ricavi derivanti da contratti tramite i quali 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 (per ulteriori dettagli si veda in Altre definizioni).

EBITDA e margine di EBITDA

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

EBIT e margine di EBIT

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

ROCE (Return on capital employed)

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

Investimenti lordi (CapEx)

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

Indebitamento netto

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

La relativa tabella nella sezione “Indebitamento netto” della relazione sulla gestione riconcilia il debito netto con le voci di stato patrimoniale pertinenti.

Impatto dell'IFRS 16

Il principio elimina la distinzione tra *leasing* finanziario ed operativo per il locatario; tutti i *leasing* sono trattati in maniera analoga a quanto previsto nello IAS 17 per i *leasing* finanziari. I *leasing* sono “capitalizzati” mediante l’iscrizione del valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* e rilevati come un’attività in *leasing* (attività consistenti nel diritto di utilizzo o RoU) o tra le immobilizzazioni materiali. Sono escluse da questo trattamento le poste da operazioni di *leasing* di modesto valore (inferiore a US\$ 5 mila) o per le quali la durata del *leasing* è inferiore ad un anno; tali poste devono essere rilevate a conto economico alla data dell’operazione. Se i pagamenti dovuti per il *leasing* sono corrisposti nel tempo, la società riconosce anche una passività finanziaria rappresentativa dell’obbligazione a corrispondere i futuri pagamenti dovuti per il *leasing*; l’effetto più significativo sarà un incremento dell’attività in *leasing* (o dell’immobilizzazione materiale) e delle passività finanziarie, con conseguenti variazioni dei principali parametri finanziari derivati dai dati patrimoniali.

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

IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)

Giorni-nave disponibili

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

Percentuale di copertura

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

Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE

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

Off-hire

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

Ricavi base *time charter* giornalieri

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

Numero medio di navi

Il numero medio di navi in un periodo è pari alla somma tra i prodotti dei giorni nave disponibili totali in quel periodo per ogni nave e la partecipazione del Gruppo (diretta o indiretta) in tale nave, divisa per il numero di giorni solari in

quel periodo. Fornisce un'indicazione delle dimensioni della flotta e degli utili potenziali del Gruppo in un determinato periodo (si vedano i Dati di sintesi).

ALTRE DEFINIZIONI

Noleggio a scafo nudo

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

Noleggio

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

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 attraverso questo tipo di contratti DIS controlla le navi piuttosto che 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 (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 dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva. 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 DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE DEL 2022

I mercati delle navi cisterna sono stati particolarmente deboli all'inizio del 2022. Tuttavia, le condizioni sono migliorate significativamente nel secondo trimestre nonostante gli impatti del conflitto russo-ucraino. Le condizioni hanno evidenziato una certa variabilità a seconda del settore, con i ricavi delle navi cisterna particolarmente solidi, positivi nei settori minori del greggio ed ancora deboli nel mercato VLCC (sebbene le navi di tipo "Eco" e dotate di *scrubbers* abbiano registrato risultati migliori). Si prevede che i mercati delle cisterne per il trasporto di greggio siano destinati a beneficiare di un ulteriore allentamento dei tagli alla produzione dell'OPEC e del miglioramento della domanda cinese nei prossimi mesi, offrendo ulteriore supporto al mercato delle cisterne per trasporto di raffinati, già in forte espansione.

I ricavi medi delle MR utilizzate nel trasporto di raffinati sono migliorati durante l'intero trimestre. La recente solidità dei mercati MR è stata favorita dalla ripresa della domanda di raffinati, grazie alla riapertura delle economie dopo la revoca delle restrizioni legate al COVID, all'eliminazione di inefficienze della catena di distribuzione ed al cambiamento dei modelli commerciali, con un aumento dei volumi sulle rotte a più lungo raggio in partenza dagli Stati Uniti e dall'Asia verso l'Europa, mentre gli acquirenti ricercano alternative ai volumi provenienti dalla Russia. I ricavi sono rimasti elevati, supportati da un'attività costante in entrambi i bacini, orientale ed occidentale.

Secondo quanto riferito nel *report* di luglio 2022 dell'IEA, i volumi globali di raffinazione sono aumentati di 600.000 barili al giorno a giugno con l'esaurimento delle attività di manutenzione, mentre i prezzi dei raffinati ed i margini hanno raggiunto nuovi massimi. Con 79,7 milioni di barili al giorno, i volumi di produzione hanno superato di 1,4 milioni di barili al giorno il minimo stagionale di aprile, ma con l'incremento della domanda di raffinati di una volta e mezzo più rapido nel corso del medesimo periodo, si è allargato il divario tra offerta e domanda.

I margini delle raffinerie hanno continuato ad aumentare a giugno su base media mensile, eccetto che per i margini nell'Europa nordoccidentale, influenzati dal decremento dei volumi di produzione della nafta.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di giugno 2022 era valutata intorno a US\$ 20.000 al giorno per una MR2 convenzionale (in rialzo rispetto alla tariffa di US\$ 13.500 al giorno di marzo), con una MR2 di tipo *Eco* valutata a un sovrapprezzo di circa US\$ 3.000 al giorno.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 19,2 milioni nel primo semestre 2022 rispetto ad una perdita netta di US\$ (15,2) milioni registrata nello stesso periodo del 2021. Tale variazione positiva è attribuibile alla solidità decisamente maggiore del mercato delle navi cisterna rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo gli utili di 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\$ 22,4 milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ (14,4) milioni registrati nel primo semestre 2021. **DIS ha registrato un utile netto di US\$ 25,7 milioni nel secondo trimestre 2022** rispetto ad una perdita netta di US\$ (5,4) milioni registrata nel secondo trimestre dello scorso esercizio. Escludendo gli utili di vendita 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\$ 26,5 milioni nel secondo trimestre 2022 rispetto a US\$ (5,1) milioni registrati nel secondo trimestre 2021.

DIS ha generato un risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 66,2 milioni nel primo semestre 2022 rispetto agli US\$ 33,0 milioni generati nel primo semestre 2021, e US\$ 48,5 milioni nel secondo trimestre 2022 rispetto agli US\$ 18,9 milioni generati nel primo trimestre 2021.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 21.037 nel primo semestre 2022 rispetto agli US\$ 11.355 nel primo semestre 2021** (secondo trimestre 2022: US\$ 28.687 vs. secondo trimestre 2021: US\$ 12.720), dovuta al considerevole rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Nel contempo, il 42,1% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2022 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.158, (primo semestre 2021: copertura del 48,1% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.546). 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. La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 18.559 nei primi sei mesi del 2022 rispetto a US\$ 13.371 raggiunti nello stesso periodo del 2021 (secondo trimestre 2022: US\$ 23.389 vs. secondo trimestre 2021: US\$ 13.893).

RISULTATI OPERATIVI

2° trim. 2022	2° trim. 2021		1° sem. 2022	1° sem. 2021
NON REVISIONATO	NON REVISIONATO	US\$ migliaia		
108.742	62.916	Ricavi	175.280	122.037
(35.956)	(16.781)	Costi diretti di viaggio	(59.673)	(33.146)
72.786	46.135	Ricavi base <i>time charter</i>*	115.607	88.891
1.200	-	Ricavi da noleggio a scafo nudo *	2.386	-
73.986	46.135	Ricavi netti totali	117.993	88.891
(515)	(1.361)	Costi per noleggi passivi	(1.721)	(1.620)
(21.012)	(21.714)	Altri costi operativi diretti	(42.141)	(46.191)
(3.462)	(3.650)	Costi generali ed amministrativi	(6.840)	(6.990)
(527)	(545)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.048)	(1.073)
48.470	18.865	Risultato operativo lordo - EBITDA*	66.243	33.017
(15.045)	(16.203)	Ammortamenti e svalutazioni	(32.528)	(32.631)
33.425	2.662	Risultato operativo lordo - EBIT*	33.715	386
320	433	Proventi finanziari netti	893	1.019
(8.064)	(8.416)	Oneri finanziari netti	(15.282)	(16.423)
25.681	(5.321)	Utile (perdita) ante imposte	19.326	(15.018)
33	(90)	Imposte sul reddito	(108)	(161)
25.714	(5.411)	Utile (perdita) netto	19.218	(15.179)

* Si

vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

I **ricavi** sono stati di US\$ 175,3 milioni nel primo semestre 2022 (US\$ 122,0 milioni nel primo semestre 2021) e di US\$ 108,7 milioni nel secondo trimestre 2022 (US\$ 62,9 milioni nel secondo trimestre 2021). L'incremento dei ricavi lordi rispetto all'anno precedente è attribuibile principalmente alla maggiore solidità del mercato dei noli. Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo semestre 2022 (0,8%) è stata inferiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (4,3%) 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\$ (59,7) milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ (33,1) milioni nel primo semestre 2021 (secondo trimestre 2022: US\$ (36,0) milioni vs. secondo trimestre 2021: US\$ (16,8) milioni). I maggiori costi riflettono la maggiore esposizione al mercato *spot* e i prezzi più alti dei *bunker* rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 115,6 milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ 88,9 milioni del primo semestre 2021 e di US\$ 72,8 milioni nel secondo trimestre 2022 rispetto a US\$ 46,1 milioni del secondo trimestre 2021. In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 21.037 nel primo semestre 2022** rispetto a US\$ 11.355 nel primo semestre 2021, e di **US\$ 28.687 nel secondo trimestre 2022** rispetto a US\$ 12.720 nel secondo trimestre 2021.

Nel primo semestre 2022 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa⁹ (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 42,1% dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2021: 48,1%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.158 (primo semestre 2021: US\$ 15.546). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)¹⁰ sono stati di US\$ 18.559 nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ 13.371 nel primo semestre 2021, e di US\$ 23.389 nel secondo trimestre 2022 rispetto a US\$ 13.893 nel secondo trimestre 2021.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2021						2022		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	9.923	12.720	11.355	9.248	12.055	11.004	12.857	28.687	21.037
Fissa	15.842	15.231	15.546	15.163	14.493	15.194	14.968	15.373	15.158
Media	12.853	13.893	13.371	12.113	13.165	12.996	13.796	23.389	18.559

I ricavi da noleggio a scafo nudo ammontavano a US\$ 2,4 milioni nel primo semestre 2022 e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo a decorrere dall'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 Leasing è applicabile negli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come *leasing* operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come *leasing* operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del *leasing* e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del *leasing*, meno eventuali incentivi per *leasing* già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data di decorrenza. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 24,2 milioni nel primo semestre 2022 e di US\$ 25,8 milioni nel primo semestre 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 si sarebbero attestati a US\$ (25,9) milioni nel primo semestre 2022, rispetto a US\$ (27,4) milioni nello stesso periodo dell'anno precedente. Nel primo semestre 2022 DIS ha gestito un numero leggermente inferiore di navi a noleggio (10,0 navi equivalenti) rispetto allo stesso semestre del 2021 (10,4 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 spese di US\$ 10,9 milioni nel primo semestre 2022 (aumento di US\$ 11,7 milioni nel primo semestre 2021), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi ed ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (31,2) milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ (34,5) milioni nel primo semestre 2021. Nei primi sei mesi del 2022 la Società ha gestito una flotta più ridotta di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo semestre 2022: 25,8 vs. primo semestre 2021: 28,0). DIS sottopone

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 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.

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.

i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** ammontavano a US\$ (6,8) milioni nel primo semestre 2022 (US\$ (7,0) milioni nel primo semestre 2021). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

L'**utile dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (1,0) milioni nel primo semestre 2022 e sostanzialmente in linea con lo stesso periodo 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.

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 66,2 milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ 33,0 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente (secondo trimestre 2022: US\$ 48,5 milioni vs. secondo trimestre 2021: US\$ 18,9 milioni), rispecchiando il miglioramento registrato dai mercati dei noli nei primi sei mesi dell'anno in corso.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (32,5) milioni nel primo semestre 2022 (US\$ (32,6) milioni nel primo semestre 2021) (secondo trimestre 2022: US\$ (15,0) milioni vs. secondo trimestre 2021: US\$ (16,2) milioni). L'importo per il primo semestre 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 nel primo trimestre 2022 e finalizzata nel secondo trimestre 2022. Conformemente all'IFRS 5, questa nave è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" alla fine del primo trimestre 2022, imputando la differenza tra il suo fair value al netto del costo di cessione e il suo valore contabile a conto economico.

Il **risultato operativo lordo/EBIT** è stato di US\$ 33,7 milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ 0,4 milioni nel primo semestre 2021 (secondo trimestre 2022: US\$ 33,4 milioni vs. secondo trimestre 2021: US\$ 2,7 milioni).

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 0,9 milioni nel primo semestre 2022 (US\$ 1,0 milioni nel primo semestre 2021) (secondo trimestre 2022: US\$ 0,4 milioni vs. secondo trimestre 2021: US\$ 0,3 milioni). L'importo del primo semestre 2022 comprendeva principalmente US\$ 0,9 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,03 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\$ (15,3) milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ (16,4) milioni del primo semestre 2021 (secondo trimestre 2022: US\$ (8,1) milioni vs. secondo trimestre 2021: US\$ (8,4) milioni). L'importo del primo semestre 2022 comprende principalmente US\$ (14,1) 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\$ (0,6) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli e US\$ (0,4) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura. L'importo registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente comprendeva US\$ (16,3) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,1) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 19,3 milioni nel primo semestre 2022 (perdita di US\$ (15,0) milioni nel primo semestre 2021) e un utile di US\$ 25,7 milioni nel secondo trimestre 2022 (perdita di US\$ (5,3) milioni nel secondo trimestre 2021).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ (0,1) milioni nel primo semestre 2022 (US\$ (0,2) milioni nel primo semestre 2021).

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 19,2 milioni nel primo semestre 2022 (perdita netta di US\$ (15,2) milioni nello stesso periodo del 2021) e un utile netto di US\$ 25,7 milioni nel secondo trimestre 2022 (perdita netta di US\$ (5,4) milioni nel secondo trimestre 2021). Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2022 (US\$ (1,3) milioni) e dal primo semestre 2021 (US\$ (0,3) milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,1) milioni nel primo semestre 2022) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primo semestre 2022: US\$ 0,3 milioni e primo semestre 2021: US\$ (0,5) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe**

attestato a US\$ 22,4 milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ (14,4) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2022	AI 31 dicembre 2021
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	795.969	831.283
Attività correnti	137.712	94.836
Attività disponibili per la vendita	-	10.197
Totale attività	933.681	936.316
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	359.449	332.382
Passività non correnti	366.399	466.111
Passività correnti	207.833	135.487
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	-	2.336
Totale passività e patrimonio netto	933.681	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 30 giugno 2022). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 giugno 2022 era di US\$ 772,3 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** nel primo semestre 2022 sono stati di US\$ 0,9 milioni rispetto a US\$ 4,2 milioni nel primo semestre 2021. Questi importi includono principalmente i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo.

Le **attività correnti totali** al 30 giugno 2022 ammontavano a US\$ 137,7 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 17,9 milioni e US\$ 71,1 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 46,0 milioni.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 366,4 milioni al 30 giugno 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 30 giugno 2022 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 34,7 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 74,4 milioni per passività da *leasing* e US\$ 4,2 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 359,4 milioni al 30 giugno 2022 (US\$ 332,4 milioni al 31 dicembre 2021). La variazione rispetto a fine 2021 è dovuta al risultato netto generato nel primo semestre 2022, parzialmente compensato dalla modifica della valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari nel corso del periodo.

INDEBITAMENTO NETTO*

L'indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2022 ammontava a US\$ 474,8 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\$ 69,2 milioni alla fine di giugno 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 52,5% al 30 giugno 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 30 giugno 2022	AI 31 dicembre 2021
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	46.040	43.415
Altre attività finanziarie correnti	2.653	2.638
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata**	33	36
Totale attività finanziarie correnti	48.726	46.089
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	94.360	68.870
Passività per <i>leasing</i> finanziari – correnti	74.445	36.480
Altre passività finanziarie correnti – terzi	4.231	4.765
Totale passività finanziarie correnti	173.036	110.115
Indebitamento finanziario netto corrente	124.310	64.026
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	15.823	9.849
Altre attività finanziarie non correnti - parti correlate	45	-
Totale attività finanziarie non correnti	15.868	9.849
Debiti verso banche – non correnti	184.916	226.771
Passività per <i>leasing</i> finanziari – non correnti	180.949	237.478
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	534	1.862
Totale passività finanziarie non correnti	366.399	466.111
Indebitamento finanziario netto non corrente	350.531	456.262
Indebitamento finanziario netto	474.841	520.288

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

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

Alla fine di giugno 2022 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 48,7 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 46,0 milioni e la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back* pari a US\$ 2,4 milioni.

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

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 giugno 2022 ammontava a US\$ 279,3 milioni, comprensivo di US\$ 94,4 milioni con scadenza entro un anno. Oltre ad alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento di DIS al 30 giugno 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 di US\$ 98,9 milioni;
- (ii) finanziamento concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per rifinanziare 1 nave MR costruita nel 2016 e 1 nave MR costruite nel 2005, per un debito di US\$ 15,3 milioni.

- (iii) finanziamento a 5 anni concesso da DnB NOR Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito di US\$ 11,1 milioni;
- (iv) finanziamento a 5 anni concesso da ING per finanziare una nave MR costruita nel 2012, per un debito di US\$ 10,6 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 di US\$ 40,9 milioni;
- (vi) finanziamento a 7 anni per un debito totale di US\$ 13,5 milioni concesso da Banca IMI (Gruppo Intesa) per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2016;
- (vii) finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, per un debito di US\$ 19,2 milioni;
- (viii) finanziamento a 6 anni di US\$ 14,3 milioni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare una nave MR costruita nel 2017, per un debito 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 di US\$ 15,2 milioni;
- (x) In aggiunta, il debito di DIS comprende anche la quota di pertinenza di debito bancario relativo al finanziamento di US\$ 15,9 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.

Passività da leasing comprende i leasing finanziari per M/T High Fidelity, M/T High Discovery, M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty, H/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in leasing tra 2017 ed il 2019. Inoltre, le “passività da *leasing*” al 30 giugno 2022 includono US\$ 69,2 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 semestre 2022 i flussi di cassa netti di DIS sono stati positivi per US\$ 3,2 milioni rispetto a US\$ (10,7) milioni nel primo semestre 2021.

2° trim. 2022 NON REVISIONATO	2° trim. 2021 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2022	1° sem. 2021
8.741	11.925	Flussi di cassa da attività operative	18.982	18.533
8.633	(2.215)	Flussi di cassa da attività di investimento	18.411	(984)
(17.771)	(17.422)	Flussi di cassa da attività finanziarie	(34.111)	(28.235)
(397)	(7.712)	Variazioni della liquidità	3.282	(10.686)
30.085	42.320	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	26.406	45.294
29.688	34.608	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	29.688	34.608
46.040	48.715	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	46.040	48.715
(16.352)	(14.107)	Scoperti di conto a fine periodo	(16.352)	(14.107)

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 18,9 milioni nel primo semestre 2022, contro US\$ 18,5 milioni nel primo semestre 2021. I flussi di cassa da attività operative generati nei primi sei mesi dell'esercizio sono stati influenzati da un impatto negativo sul capitale circolante di circa US\$ (32,9) milioni, dovuto principalmente all'aumento della lunghezza dei viaggi *spot* e delle tempistiche di pagamento sui noli, nonché a una riduzione della copertura *time charter*.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati positivi per US\$ 18,4 milioni nel primo semestre 2022 (US\$ (1,0) milioni nel primo semestre 2021). L'importo per il primo semestre 2022 comprende principalmente i costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo, compensati da US\$ 19,3 milioni generati dalla vendita della nave M/T High Valor nel primo trimestre 2022 e della nave M/T High Priority nel secondo trimestre 2022. L'importo per il primo semestre 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\$ (34,1) milioni nel primo semestre 2022. Questa cifra comprende principalmente: (i) US\$ (31,7) 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 prevista più avanti nel 2022 è stato rifinanziato nel primo trimestre 2022; e US\$ (1,9) milioni dovuti al rimborso del prestito, compresa la maxirata, per la M/T High Priority, venduta nel secondo trimestre 2022); (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\$ (18,0) milioni di rimborso di passività da *leasing*.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PRIMO SEMESTRE

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A.:

Quinto e ultimo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022: Il 17 maggio 2022, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") potevano richiedere i propri Warrant, da esercitarsi in qualsiasi Giorno Lavorativo (giorno in cui le banche in Lussemburgo e in Italia sono generalmente aperte come definite nei termini e condizioni dei Warrant) dal 1° giugno 2022 al 30 giugno 2022, entrambe le date incluse (il "Quinto Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie di nuova emissione di DIS ammesse alla negoziazione sul mercato Euronext STAR Milano organizzato e gestito da Borsa Italiana, ognuna senza valore nominale e con gli stessi diritti

e caratteristiche delle azioni ordinarie di DIS in circolazione alla data di emissione (le “Azioni di Compendio”), in un rapporto di una (1) azione ordinaria di DIS per (1) *Warrant* esercitato. Al termine del Quinto Periodo di Esercizio, i *Warrant* che non sono stati esercitati sono considerati scaduti e non più esercitabili. Il prezzo di esercizio per il Quinto Periodo di Esercizio ammonta a EUR 0,412 (zero virgola quattrecentododici euro) per Azione di Compendio, che deve essere versato integralmente al momento della presentazione della comunicazione di esercizio durante il Quinto Periodo di Esercizio.

Aumento di capitale in seguito al quinto periodo di esercizio dei *Warrant* DIS 2017-2022: il 4 luglio 2022, a seguito del completamento del Quinto Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 10.000 *Warrant*, portando all'emissione di 10.000 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.053.278,45, suddiviso in 1.241.065.569 azioni senza valore nominale. I restanti 55.215.905 *Warrant* che non sono stati esercitati entro la scadenza del 30 giugno 2022 scadranno, diventando privi di validità da tutti i punti di vista.

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; e ha rinnovato un altro contratto *time charter* con una controparte rispettabile per una delle sue navi *handysize* per 6 mesi a partire da gennaio 2022.

Vendita di navi: nell'aprile 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Priority, una nave cisterna MR da 46.847 Tpl (Dwt), costruite nel 2005 da Nakai Zosen, Giappone, per un corrispettivo di US\$ 9,2 milioni.

HIGH POOL TANKERS D.A.C.:

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

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Rifinanziamento di due *leasing*: nel mese di luglio 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le opzioni di acquisto sui contratti di noleggio a scafo nudo per la M/T High Discovery (una nave cisterna medium range da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai-Mipo, Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 20,3 milioni, e per la M/T High Fidelity (una nave cisterna medium range da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd., Vietnam), per un corrispettivo di US\$ 19,2 milioni. Inoltre, d'Amico Tankers ha rifinanziato le due navi con nuovi *leasing* decennali (contratti di noleggio a scafo nudo), con un obbligo di acquisto a fine contratto, e opzioni di acquisto a decorrere dal secondo anniversario per la M/T High Discovery e dal terzo anniversario per la M/T High Fidelity.

Rifinanziamento del debito bancario in scadenza nel 2023, correlato a quattro navi attraverso un nuovo prestito “*sustainability linked*”: nel mese di luglio 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un finanziamento a 5 anni da US\$ 82,0 milioni con ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per rifinanziare i prestiti bancari in scadenza nel 2023 sulle navi M/T Cielo di Cagliari, M/T Cielo Rosso, M/T Cielo di Rotterdam e M/T Cielo di New York. È previsto che tutte e quattro le tranches di questa nuova linea di credito siano utilizzate rimborsando i rispettivi precedenti finanziamenti, a luglio 2022. Questo nuovo contratto di finanziamento sostenibile prevede un margine variabile in funzione delle emissioni di CO2 della flotta di d'Amico Tankers e del rispettivo indicatore AER (*Annual Efficiency Ratio*) in base all'andamento dell'indicatore AER stabilito dai *Poseidon Principles* per la tipologia di navi operate dalla nostra Controllata. ING agirà in qualità di Agente e *Sustainability Coordinator* per questo finanziamento.

Rifinanziamento del debito bancario correlato a tre navi MR, in scadenza nel 2023: nel mese di luglio 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha concluso il rifinanziamento dei prestiti, con rispettivi *balloon*, relativi a tre delle sue navi MR in scadenza nel 2023. Nel dettaglio:

- d'Amico Tankers ha firmato un contratto di finanziamento con Danish Ship Finance A/S della durata di sette anni per un importo pari a US\$ 25,2 milioni per rifinanziare i prestiti bancari in scadenza nel 2023 relativi a M/T High Seas e M/T High Tide. Questo nuovo prestito è stato utilizzato e il finanziamento attuale rimborsato nel luglio 2022.
- d'Amico Tankers ha sottoscritto un accordo con Tokyo Century Corporation al fine di estendere senza soluzione di continuità e per ulteriori 4,5 anni il prestito in scadenza a gennaio 2023 relativo a M/T High Challenge, che ha un importo residuo pari attualmente a US\$ 13,8 milioni.

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

	Al 30 giugno 2022				Al 28 luglio 2022			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	6,0	6,0	17,0	5,0	6,0	6,0	17,0
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	23,0	6,0	35,0	6,0	23,0	6,0	35,0

* con obbligo di acquisto

Evoluzione prevedibile della gestione

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli delle 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 aumento della flotta di navi cisterna, (vi) l'efficienza della flotta dovuta a fattori come la congestione e le velocità medie di navigazione, e (vii) le distanze medie di navigazione. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che dovrebbero continuare a supportare l'attuale solidità dei mercati:

Domanda di navi cisterna

- Nel più recente Oil Market Report di luglio 2022, l'IEA prevede un aumento della produzione petrolifera di 1,8 milioni di barili al giorno dal mese di giugno a quello di dicembre 2022, con una revisione al ribasso di 100.000 barili al giorno rispetto al precedente report. Tuttavia, si prevede che i Paesi OPEC+ incrementeranno le forniture di soli 380.000 barili al giorno, mentre per i Paesi non appartenenti all'OPEC+, dominati dagli Stati Uniti, è prevista un'integrazione di 1,4 milioni di barili al giorno (precedentemente 1,1 milioni di barili al giorno). Specialmente per le navi cisterna per il trasporto di greggio, l'incremento in tonnellaggio-miglia associato ad un rialzo della produzione e delle esportazioni provenienti dagli Stati Uniti potrebbe compensare ampiamente la riduzione complessiva dei volumi.
- Secondo quanto citato nel report di luglio 2022 dell'IEA, l'impennata dei costi del carburante ed il deterioramento del contesto economico stanno incominciando lentamente a contenere la crescita della domanda di petrolio nei Paesi dell'OCSE. Gli ultimissimi dati evidenziano un consumo inferiore alle previsioni in tutte e tre le principali regioni. Per contro, la domanda dei Paesi non appartenenti all'OCSE ha avuto una brusca ripresa a maggio, trainata dalla Cina all'uscita dei lockdown legati al COVID e dal Medio Oriente in seguito al maggiore fabbisogno di produzione energetica. Di conseguenza, le prospettive per il 2022 sono state moderatamente ridimensionate dall'IEA, con previsioni di crescita per la domanda globale di petrolio di 1,7 milioni di barili al giorno, verso i 99,2 milioni di barili a giorno. Si prevede un aumento della domanda di 2,1 milioni di barili al giorno, raggiungendo 101,3 milioni di barili al giorno nel 2023, trainata da una crescita solida e persistente nei Paesi non appartenenti all'OCSE.
- Le scorte di raffinati dell'OCSE sono aumentate di 7,1 milioni di barili nel mese di maggio 2022, un valore notevolmente in calo rispetto all'incremento medio quinquennale di 23,2 milioni di barili per il mese. Le scorte di altri prodotti petroliferi hanno fatto registrare un rialzo di 22,2 milioni di barili grazie ai forti

incrementi nei paesi del continente americano appartenenti all' OCSE. Le rimanenze di olio combustibile sono aumentate di soli 500.000 barili. A parziale compensazione degli incrementi, le scorte di distillati medi sono calate, in controtendenza stagionale, di 1,8 milioni di barili, attestandosi a 96 milioni di barili al di sotto della media quinquennale. Le scorte di benzina sono crollate di 13,7 milioni di barili, un calo decuplicato rispetto al trend stagionale.

- Nell'*outlook* di luglio 2022, Clarksons stima che nel 2022 il tonnellaggio-miglia percorso dalle cisterne aumenterà del 13%/14%, ben al di sopra dell'aumento previsto per l'offerta di navi (si veda di seguito). Tale crescita rispecchia il passaggio alle rotte commerciali a più lungo raggio, i cambiamenti del panorama di raffinazione con l'aumento della capacità in Medio Oriente ed Asia, nonché le recenti chiusure negli Stati Uniti, in Europa ed Oceania, un solido incremento dell'offerta e della domanda di petrolio, nonché della produzione delle raffinerie, con robusti margini di raffinazione e modeste scorte globali di petrolio.
- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a est di Suez. L'IEA stima che dall'inizio della pandemia in Nord America sia stata chiusa una capacità di raffinazione di circa 800.000 barili al giorno. Engen ha convertito la sua raffineria di Durban da 120.000 barili al giorno (responsabile del 17% circa della produzione di combustibile del paese) in un terminal/deposito. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda e cambiamenti strutturali nel panorama di raffinazione dovrebbero favorire gli scambi commerciali a lungo raggio.

Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2022 sarebbero state consegnate 67 MR e LR1; nel primo semestre dell'anno ne sono state consegnate solo 34 rispetto a una stima di 43.
- Nell'*outlook* di luglio 2022, Clarksons ha stimato che nel 2022 la flotta di navi cisterna crescerà solo dell'1,8%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi durante la pandemia. Tuttavia, la ripresa dei prezzi dell'acciaio ha migliorato la domanda di riciclaggio del tonnellaggio. Nonostante la solidità dei mercati dei noli, 18 navi nel settore MR e LR1 sono già state demolite quest'anno.
- Secondo Clarksons, a fine giugno '22 il 6,5% della flotta di navi MR e LR1 (in dwt) aveva più di 20 anni, mentre l'attuale portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 3,2% dell'attuale flotta commerciale (in dwt). Alla stessa data, il 31,6% 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 agenzie commerciali di intermediazione come Trafigura, hanno recentemente firmato la "*Sea Cargo Charter*" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. In occasione della 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 costi delle navi di nuova costruzione e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente anche sulla propensione per i nuovi ordini.

**MOORE Audit S.A.**5, rue de Turi
L-3378 LivangeT +352 26 26 84 1
F +352 26 26 84 99
E mail@moore-audit.luwww.moore-audit.lu

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

Livange, 28 luglio 2022

Relazione di Revisione Contabile Limitata del Bilancio Consolidato Intermedio Abbreviato

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato intermedio abbreviato di d'Amico International Shipping S.A. e delle sue controllate ("il Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata abbreviata al 30 giugno 2022 e dai relativi conto economico consolidato abbreviato, conto economico consolidato abbreviato complessivo, rendiconto finanziario consolidato abbreviato, prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato abbreviato per il semestre chiuso a tale data e altre note esplicative, che includono anche una sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione sul bilancio consolidato intermedio abbreviato

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

Responsabilità del "Réviseur d'Entreprises Agréé

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

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



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

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

Conclusioni

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

MOORE Audit S.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Raphael LOSCHETTER', with a long horizontal flourish extending to the right.

Raphael LOSCHETTER
Réviseur d'Entreprises Agréé

Questa relazione è stata tradotta in italiano dall'originale in inglese esclusivamente per comodità dei lettori italiani, prevale la conclusione espressa nella versione inglese

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO AL 30 GIUGNO 2022

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2022 NON REVISIONATO	2° trim. 2021 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	Nota	1° sem. 2022	1° sem. 2021
108.742	62.916	Ricavi	(2)	175.280	122.037
(35.956)	(16.781)	Costi diretti di viaggio	(3)	(59.673)	(33.146)
72.786	46.135	Ricavi base time charter*	(4)	115.607	88.891
1.200	-	Ricavi da noleggio a scafo nudo *	(2)	2.386	-
73.986	46.135	Ricavi netti totali		117.993	88.891
(515)	(1.361)	Costi per noleggi passivi	(5)	(1.721)	(1.620)
(21.012)	(21.714)	Altri costi operativi diretti	(6)	(42.141)	(46.191)
(3.462)	(3.650)	Costi generali ed amministrativi	(7)	(6.840)	(6.990)
(527)	(545)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(8)	(1.048)	(1.073)
48.470	18.865	Risultato operativo lordo - EBITDA*		66.243	33.017
(15.045)	(16.203)	Ammortamenti e svalutazioni	(11)	(32.528)	(32.631)
33.425	2.662	Risultato operativo lordo - EBIT*		33.715	386
320	433	Proventi finanziari netti	(9)	893	1.019
(8.064)	(8.416)	Oneri finanziari netti	(9)	(15.282)	(16.423)
25.681	(5.321)	Utile (perdita) ante imposte		19.326	(15.018)
33	(90)	Imposte sul reddito	(10)	(108)	(161)
25.714	(5.411)	Utile (perdita) netto		19.218	(15.179)
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>					
0,021	(0,004)	Utile (perdita) per azione in US\$⁽¹⁾		0,016	(0,012)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2022 ⁽¹⁾ NON REVISIONATO	2° trim. 2020 ⁽¹⁾ NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2022 ⁽¹⁾	1° sem. 2021 ⁽¹⁾
25.714	(5.411)	Utile (perdita) del periodo	19.218	(15.179)
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
2.127	1.160	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	7.875	2.274
(29)	14	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(142)	(15)
27.812	(4.237)	Utile (perdita) complessivo del periodo	26.951	(12.920)

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società.

(1) L'utile base per azione è calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.885.331 e 1.222.919.375 rispettivamente nel primo semestre del 2022 e nel primo semestre del 2021 e su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.762.455 e 1.222.726.095

rispettivamente nel secondo trimestre del 2022 e nel secondo trimestre del 2021. Nel secondo trimestre/primo semestre del 2022 e nel secondo trimestre/primo semestre del 2021 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	Nota	AI 30 giugno 2022	AI 31 dicembre 2021
ATTIVITÀ			
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	(11)	780.102	821.434
Altre attività finanziarie non correnti	(12)	15.867	9.849
Totale attività non correnti		795.969	831.283
Rimanenze	(13)	17.922	11.643
Crediti a breve ed altre attività correnti	(14)	71.064	37.104
Altre attività finanziarie correnti	(12)	2.686	2.674
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(15)	46.040	43.415
Attività correnti		137.712	94.836
Attività disponibili per la vendita		-	10.197
Totale attività correnti		137.712	105.033
TOTALE ATTIVITÀ		933.681	936.316
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	(16)	62.053	62.053
Perdite portate a nuovo	(16)	(61.604)	(80.568)
Sovrapprezzo azioni	(16)	368.823	368.823
Altre riserve	(16)	(9.823)	(17.926)
Patrimonio netto totale		359.449	332.382
Banche ed altri finanziatori	(17)	184.916	226.771
Passività non correnti da <i>leasing</i>	(18)	180.949	237.478
Altre passività finanziarie non correnti	(12)	534	1.862
Passività non correnti		366.399	466.111
Banche ed altri finanziatori	(17)	94.360	66.534
Passività correnti da <i>leasing</i>	(18)	74.445	36.480
Debiti a breve ed altre passività correnti	(19)	34.733	27.665
Altre passività finanziarie correnti	(12)	4.231	4.765
Debiti per imposte correnti	(20)	64	43
Passività correnti		207.833	135.487
Banche associate ad attività disponibili per la vendita		-	2.336
Totale passività correnti		207.833	137.823
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		933.681	936.316

28 luglio 2022

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente e Amministratore Delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2022 NON REVISIONATO	2° trim. 2021 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2022	1° sem. 2021
25.714	(5.411)	Utile (perdita) del periodo	19.218	(15.179)
15.045	16.203	Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	30.448	32.631
-	-	Svalutazione	2.080	-
(33)	90	Imposte correnti e differite	108	161
3.770	4.328	Costo netto dei <i>leasing</i>	7.614	8.916
3.964	3.655	Altri oneri (proventi) finanziari netti	6.765	6.488
527	545	Variazione del risultato differito dalla cessione di attività in vendita e <i>lease-back</i>	1.048	1.073
24	(25)	Risultato della differenza di cambio non realizzata	24	(25)
(127)	49	Altre variazioni del patrimonio netto che non influenzano le disponibilità liquide	(155)	20
-	2	Saldo alla liquidazione di partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	-	2
48.884	19.436	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	67.150	34.087
(4.407)	(897)	Variazioni delle rimanenze	(6.279)	(1.858)
(32.777)	4.803	Variazioni dei crediti a breve	(33.961)	4.298
6.773	(3.180)	Variazioni dei debiti a breve	7.342	(2.497)
(25)	(74)	Imposte (pagate) ricevute	(106)	(143)
(3.762)	(4.329)	Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>	(7.604)	(8.917)
(5.945)	(3.834)	Interessi netti (pagati)	(7.560)	(6.437)
8.741	11.925	Flussi di cassa netti da attività operative	18.982	18.533
(475)	(2.215)	Acquisto di immobilizzazioni e spese di bacino	(894)	(4.184)
-	-	Afflussi differiti dalla vendita di immobilizzazioni	-	3.200
9.108	-	Vendita netta di immobilizzazioni	19.305	-
8.633	(2.215)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	18.411	(984)
129	(14)	Altre variazioni del patrimonio netto	129	(14)
-	-	Acquisto di azioni proprie	-	(336)
(4)	637	Variazioni di altre attività finanziarie	73	1.111
(8.819)	(9.382)	Rimborso finanziamenti bancari	(31.676)	(15.960)
-	-	Utilizzi di linee di credito	15.345	13.756
(9.077)	(8.663)	Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(17.982)	(26.792)
(17.771)	(17.422)	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(34.111)	(28.235)
(397)	(7.712)	Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	3.282	(10.686)
30.085	42.320	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	26.406	45.294
29.688	34.608	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	29.688	34.608
46.040	48.715	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	46.040	48.715
(16.352)	(14.107)	Scoperti di conto a fine periodo	(16.352)	(14.107)

Le attività finanziarie che non richiedono l'uso di liquidità sono riconciliate nella nota 21.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
Saldo al 1° gennaio 2022	62.053	(80.568)	368.823	(16.467)	(1.459)	332.382
Azioni proprie	-	-	-	129	-	129
Altre variazioni	-	(254)	-	241	-	(13)
Utile (perdita) complessivo	-	19.218	-	(142)	7.875	26.951
Saldo al 30 giugno 2022	62.053	(61.604)	368.823	(16.239)	6.416	359.449

	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)
Altre variazioni	-	-	(14)	35	-	21
Utile (perdita) complessivo	-	(15.179)	-	(15)	2.274	(12.920)
Saldo al 30 giugno 2021	62.053	(58.486)	368.839	(16.471)	(3.436)	352.499

Le seguenti note formano parte del bilancio intermedio consolidato.

NOTE

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

Il presente bilancio consolidato sintetico intermedio al 30 giugno 2022, e per i sei mesi chiusi in tale data, è stato redatto in conformità allo IAS 34 – Bilanci intermedi, come adottato dall'Unione europea.

Il bilancio consolidato sintetico intermedio non contiene tutte le informazioni e le informative richieste nel bilancio annuale e dovrebbe essere letto congiuntamente al bilancio annuale al 31 dicembre 2021 del Gruppo.

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

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

1. PRINCIPI CONTABILI

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

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli Amministratori effettuano stime contabili ed in alcuni casi, previsioni. Le decisioni della dirigenza sono basate sull'esperienza e sulle stime 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 sono stati adottati nuovi principi contabili per il periodo chiuso al 30 giugno 2022.

Principi contabili, variazioni ed interpretazioni non ancora in vigore

Riforma del tasso di interesse di riferimento

I tassi LIBOR in USD per periodi di 3 e di 6 mesi, che costituiscono i tassi di riferimento per tutti i nostri prestiti ipotecari, non dovrebbero più essere pubblicati dal 30 giugno 2023. Tutti i finanziamenti interessati hanno o includeranno clausole di transizione al tasso di finanziamento overnight garantito (Secured Overnight Financing Rate - SOFR), il nuovo tasso di riferimento *risk-free*. Tutti i nuovi finanziamenti a partire dal mese di gennaio 2022 prevedranno già il SOFR come tasso di riferimento, a decorrere dalla data di inizio del prestito. Il tasso di riferimento può basarsi sul SOFR a termine o sul SOFR composto cumulativo in via posticipata. È possibile

procedere a coperture efficaci dei finanziamenti collegati sia al SOFR a termine, sia al SOFR composto cumulativo in via posticipata.

2. RICAVI, INCLUSI I RICAVI DA NOLEGGIO A SCAFO NUDO

US\$ migliaia	2° trim. 2022	2° trim. 2021	1° sem. 2022	1° sem. 2021
Ricavi da noleggi a viaggio (<i>spot</i>) – trasporti e controstallie	83.343	27.955	127.889	56.759
Ricavi da <i>leasing</i> operativi (<i>time charter</i>)	18.849	27.443	34.109	48.136
Ricavi da sub- <i>leasing</i> (<i>time charter</i>)	6.550	7.290	13.238	14.692
Altri ricavi	-	228	44	2.450
Ricavi, esclusi i ricavi da noleggio a scafo	108.742	62.916	175.280	122.037
Ricavi da noleggio a scafo nudo*	1.200	-	2.386	-
Ricavi totali	109.942	62.916	177.666	122.037

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

I ricavi costituiscono i proventi derivanti dall'attività della flotta per noleggi passivi, trasporti e controstallie e sono rilevati nel corso del tempo. DIS ha un solo flusso di ricavi, che deriva dall'impiego delle navi per il trasporto di raffinati. Tutti i ricavi provenienti da contratti con i clienti, come definiti dall'IFRS 15, sorgono dal trasporto e controstallie: per tali ricavi il pagamento è liquidato al completamento del viaggio e pertanto non rimangono in essere obbligazioni di fare.

I ricavi da noleggio a scafo nudo rappresentano i proventi derivanti dall'impiego di una nave attraverso un contratto di noleggio a scafo nudo; in tali contratti il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, compreso il pagamento dei costi d'equipaggio. I ricavi da noleggio a scafo nudo del primo semestre del 2022 sono stati pari a US\$ 2,4 milioni, invece nessuna nave era impiegata con contratti a scafo nudo nel primo semestre del 2021.

I ricavi da noleggi a viaggio sono rilevati dal porto di carico a quello di scarico. I costi di adempimento del contratto, relativi ai viaggi in zavorra fino al porto di carico successivo, si registrano dal porto di carico a quello di scarico e sono capitalizzati alla data di rendicontazione; le rettifiche di competenza economica al 30 giugno 2022, per assicurare la rilevazione dei suddetti costi e ricavi, hanno generato un decremento dei ricavi di US\$ 5,0 milioni e una riduzione dei costi diretti di viaggio di US\$ 1,7 milioni.

I ricavi da *leasing* sono generati da navi di proprietà impiegate a *time charter*. I ricavi da sub-*leasing* rappresentano proventi da navi controllate tramite contratti *time charter* impiegate a loro volta in *time charter*. Altri ricavi comprendono i ricavi da deviazioni, compreso il corrispettivo per le spese di bunkeraggio.

3. COSTI DIRETTI DI VIAGGIO

US\$ migliaia	2° trim. 2022	2° trim. 2021	1° sem. 2022	1° sem. 2021
Carburanti (<i>Bunker</i>)	(23.163)	(10.226)	(38.190)	(19.293)
Commissioni	(3.344)	(1.603)	(5.160)	(3.048)
Oneri portuali	(7.501)	(4.017)	(13.101)	(8.995)
Altro	(1.948)	(935)	(3.222)	(1.810)
Totale	(35.956)	(16.781)	(59.673)	(33.146)

I costi diretti di viaggio derivano dall'impiego, diretto o mediante *partnership*, delle navi di DIS, attraverso noleggi a viaggio o contratti di noleggio (*contract of affreightment*). Qualora le navi siano impiegate in noleggi *time charter*, non sostengono costi diretti di viaggio.

4. RICAVI BASE TIME CHARTER

US\$ migliaia	2° trim. 2022	2° trim. 2021	1° sem. 2022	1° sem. 2021
Ricavi base <i>time charter</i>	72.786	46.135	115.607	88.891

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

I ricavi base *time charter* rappresentano i ricavi al netto dei costi diretti di viaggio. Nel primo semestre 2022, i giorni-nave con contratti a tariffa fissa hanno rappresentato il 42,1% dei giorni-nave disponibili totali (primo semestre 2021: 48,1%).

5. COSTI PER NOLEGGI PASSIVI

US\$ migliaia	2° trim. 2022	2° trim. 2021	1° sem. 2022	1° sem. 2021
Costi per noleggi passivi	(515)	(1.361)	(1.721)	(1.620)

I costi per noleggi passivi rappresentano il costo del nolo di navi da terzi. Gli importi riguardano essenzialmente il costo per noleggiare le navi per un periodo di tempo inferiore all'anno (*leasing* a breve termine; si faccia riferimento alla nota 1 del bilancio consolidato 2021 del Gruppo).

6. ALTRI COSTI OPERATIVI DIRETTI

US\$ migliaia	2° trim. 2022	2° trim. 2021	1° sem. 2022	1° sem. 2021
Costi per equipaggi	(8.792)	(9.439)	(17.276)	(18.836)
Spese tecniche	(2.382)	(2.470)	(5.272)	(5.933)
Lubrificanti	(530)	(527)	(1.018)	(1.103)
Gestione tecnica e controllo qualità	(2.395)	(2.585)	(4.949)	(5.350)
Assicurazione	(634)	(917)	(1.348)	(2.139)
Costi operativi legati alle navi in <i>leasing</i>	(5.340)	(5.544)	(10.950)	(11.732)
Altri costi	(938)	(232)	(1.328)	(1.098)
Totale	(21.011)	(21.714)	(42.141)	(46.191)

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

Personale

Al 30 giugno 2022 d'Amico International Shipping S.A. e le sue controllate impiegavano 539 dipendenti, di cui 516 come personale marittimo e 23 come personale di terra. I costi del personale di terra sono registrati tra i costi generali ed amministrativi. Il Gruppo non presenta passività riguardanti trattamenti di quiescenza ed altri benefici *post-pensionamento*.

7. COSTI GENERALI ED AMMINISTRATIVI

US\$ migliaia	2° trim. 2022	2° trim. 2021	1° sem. 2022	1° sem. 2021
Personale	(1.396)	(1.669)	(2.621)	(2.944)
Altri costi generali ed amministrativi	(2.066)	(1.981)	(4.219)	(4.046)
Totale	(3.462)	(3.650)	(6.840)	(6.990)

Nella voce "Costo del personale" sono compresi i costi del personale di terra, tra cui l'importo speso in relazione al piano di *stock option* concesso ai dirigenti in posizioni chiave ed ai direttori esecutivi di DIS, adottato nel 2019; per il periodo chiuso al 30 giugno 2022 non è stato registrato alcun onere per pagamenti nell'ambito di tale piano.

La voce "Altri costi generali ed amministrativi" comprende gli onorari per consulenze, i canoni di locazione degli uffici nonché altre spese diverse derivanti dalla gestione delle società del Gruppo d'Amico International Shipping. Questi costi includono anche le commissioni di gestione infragruppo riguardanti i marchi commerciali, e servizi commerciali, operativi, amministrativi, di controllo interno, legali e informatici, pari a US\$ 3,0 milioni nel primo semestre 2022 e US\$ 1,5 milioni nel secondo trimestre 2022. Includono inoltre spese minori relative a *leasing* a breve termine, riguardanti principalmente attrezzatura da ufficio e l'imposta patrimoniale (*Net Wealth Tax*) per la *holding* (maturati nei primi sei mesi del 2022 per un importo pari a US\$ 2,7 migliaia).

8. RICAVI DA VENDITA DI IMMOBILIZZAZIONI

US\$ migliaia	2° trim. 2022	2° trim. 2021	1° sem. 2022	1° sem. 2021
Utile dalla vendita di navi	(527)	(545)	(1.048)	(1.073)

Tutti gli importi si riferiscono all'ammortamento dei risultati differiti della vendita di tutte le navi vendute e riprese in *leasing*.

9. PROVENTI (ONERI) FINANZIARI NETTI

US\$ migliaia	2° trim. 2022	2° trim. 2021	1° sem. 2022	1° sem. 2021
Proventi finanziari				
<i>Da debiti e crediti al costo ammortizzato:</i>				
Interessi attivi	15	8	18	20
Differenze di cambio realizzate	(93)	2	34	90
Realizzati su strumenti derivati	-	53	-	53
<i>Al fair value a conto economico:</i>				
Utili non realizzati su strumenti derivati	371	-	814	856
Differenze di cambio non realizzate	27	370	27	-
Totale proventi finanziari	320	433	893	1.019
Oneri finanziari				
<i>Passività finanziarie al costo ammortizzato:</i>				
Interessi passivi e commissioni finanziarie	(3.450)	(3.829)	(6.521)	(7.370)
Oneri per <i>leasing</i>	(3.771)	(4.330)	(7.617)	(8.920)
Differenze di cambio realizzate	-	(188)	-	-
Realizzati su strumenti derivati	(964)	-	(964)	-
Realizzati su attività di investimento	(109)	-	(109)	-
<i>Al fair value a conto economico:</i>				
Perdite non realizzate su strumenti derivati	230	(69)	(71)	(133)
Totale oneri finanziari	(8.064)	(8.416)	(15.282)	(16.423)
Oneri finanziari netti	(7.744)	(7.983)	(14.389)	(15.404)

Nel primo semestre 2022, i proventi finanziari includono interessi attivi realizzati per US\$ 0,02 milioni derivanti da fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari e US\$ 0,03 milioni realizzati su differenze di cambio commerciali. Gli utili non realizzati pari a US\$ 0,8 milioni nel primo semestre 2022 rappresentano le variazioni nel *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) relativi alla pre-copertura di una transazione (US\$ 0,9 milioni nel primo semestre 2021). I proventi finanziari nel primo semestre 2022 comprendono inoltre l'utile di US\$ 0,02 milioni di un contratto forward su valute.

Gli oneri finanziari nel primo semestre 2022 includono US\$ 15,2 milioni di spese realizzate, inclusive di US\$ 5,6 milioni di interessi su prestiti bancari relativi alle navi di proprietà di DIS, interessi su scoperti di conto corrente e realizzati su *swap* su tassi di interesse, US\$ 0,9 milioni di commissioni finanziarie, nonché US\$ 7,7 milioni di interessi impliciti in *leasing*, US\$ 1,0 milioni di perdite realizzate su cambi e attività di copertura FFA e US\$ 0,1 milioni di perdite generate dall'attribuzione - nell'anno 2022, di azioni proprie ai beneficiari del piano di incentivazione a lungo termine di DIS, utilizzando il metodo dell'inventario basato sul costo medio di acquisto. Le perdite non realizzate rappresentano principalmente variazioni del *fair value* della parte inefficace degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 0,1 milioni.

10. IMPOSTE E TASSE

US\$ migliaia	2° trim. 2022	2° trim. 2021	1° sem. 2022	1° sem. 2021
Imposta corrente sul reddito	33	(90)	(108)	(161)

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

Secondo tale regime, l'imposizione fiscale si basa sul reddito figurativo conseguito dalla flotta controllata, definito a sua volta in base al tonnellaggio totale netto della stessa. L'accantonamento per la *tonnage tax* effettuato da d'Amico Tankers d.a.c. e Glenda International Shipping d.a.c. nel primo semestre 2022 è stato di US\$ 80,2 migliaia (US\$ 39 migliaia nel secondo trimestre 2022). Le imposte correnti sul reddito includono anche le attività a cui non può essere applicato il regime della *tonnage tax*, tassate al 12,5% o al 25,0%.

11. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI ED ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

US\$ migliaia	Flotta	Altro	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
Al 1 gennaio 2022					
Costo o valutazione	725.219	571	725.790	373.688	1.099.478
Accantonamenti per ammortamenti	(178.754)	(315)	(179.069)	(98.975)	(278.044)
Valore contabile netto	546.465	256	546.721	274.713	821.434
Periodo chiuso al 30 giugno 2022					
Incremento - attività	846	48	894	-	894
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	(440)	(440)
Svalutazione alla riclassificazione ad	(2.080)	-	(2.080)	-	(2.080)
Riclassificazione ad Attività disponibili per	(14.754)	-	(14.754)	-	(14.754)
Riclassificazione ad Attività disponibili per	5.646	-	5.646	-	5.646
Quota di ammortamento del periodo	(13.922)	(21)	(13.943)	(16.505)	(30.448)
Differenze di cambio	-	(25)	(25)	(125)	(150)
Valore contabile netto a fine periodo	522.201	258	522.459	257.643	780.102
Al 30 giugno 2021					
Costo o valutazione	711.311	594	711.905	373.123	1.085.028
Accantonamenti per ammortamenti	(189.110)	(336)	(189.446)	(115.480)	(304.926)

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

<i>US\$ migliaia</i>	Flotta / Navi	Flotta / Bacino	Altro	Totale immobilizzazioni materiali
Al 1 gennaio 2022				
Costo o valutazione	712.703	12.516	571	725.790
Accantonamenti per ammortamenti	(175.169)	(3.585)	(315)	(179.069)
Valore contabile netto	537.534	8.931	256	546.721
Periodo chiuso al 30 giugno 2022				
Incremento di attività	-	846	48	894
Svalutazione alla riclassificazione ad	(2.080)	-	-	(2.080)
Riclassificazione ad Attività disponibili per	(13.195)	(1.559)	-	(14.754)
Riclassificazione ad Attività disponibili per	5.065	581	-	5.646
Quota di ammortamento del periodo	(12.977)	(945)	(21)	(13.943)
Differenze di cambio	-	-	(25)	(25)
Valore contabile netto a fine periodo	514.347	7.854	258	522.459
Al 30 giugno 2021				
Costo o valutazione	699.508	11.803	594	711.905
Accantonamenti per ammortamenti	(185.161)	(3.949)	(336)	(189.446)

ATTIVITÀ CONSISTENTI NEL DIRITTO DI UTILIZZO

<i>US\$ migliaia</i>	Flotta / Diritto di utilizzo – Navi ex IAS 17	Flotta / Altri diritti di utilizzo – Navi	Flotta / Diritto di utilizzo – Bacino	Diritto di utilizzo – Altro	Totale Diritto di utilizzo
Al 1 gennaio 2022					
Costo o valutazione	229.062	136.388	5.287	2.951	373.688
Accantonamenti per ammortamenti	(30.998)	(63.867)	(2.154)	(1.956)	(98.975)
Valore contabile netto	198.064	72.521	3.133	995	274.713
Periodo chiuso al 30 giugno 2022					
Modifica delle condizioni contrattuali	(1.314)	(280)	-	1.154	(440)
Quota di ammortamento del periodo	(4.261)	(11.423)	(524)	(297)	(16.505)
Differenze di cambio	-	-	-	(125)	(125)
Valore contabile netto a fine periodo	192.489	60.818	2.609	1.727	257.643
Al 30 giugno 2021					
Costo o valutazione	227.748	136.108	5.287	3.980	373.123
Accantonamenti per ammortamenti	(35.259)	(75.290)	(2.678)	(2.253)	(115.480)

Di seguito sono riportati i valori sintetizzati per immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo a fine esercizio 2021 per finalità comparative:

	Flotta	Altro	Totale immobilizzazioni materiali	Diritti di utilizzo	Totale immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo
<i>US\$ migliaia</i>					
Al 1 gennaio 2021					
Costo o valutazione	775.269	2.936	778.205	394.508	1.172.713
Accantonamenti per ammortamenti e	(190.138)	(2.901)	(193.039)	(77.909)	(270.948)
Valore contabile netto	585.131	35	585.166	316.599	901.765
Periodo chiuso al 31 dicembre 2021					
Riclassificazione del costo	-	163	163	-	163
Riclassificazione di accantonamenti per	-	(163)	(163)	-	(163)
Incremento – attività	5.867	235	6.102	9.065*	15.167
Modifica delle condizioni contrattuali	-	-	-	(3.666)	(3.666)
Riclassificazione tra Diritti di utilizzo e	15.595	-	15.595	(13.195)	2.400
Riclassificazione tra Diritti di utilizzo e	(2.283)	-	(2.283)	2.283	-
Svalutazione alla riclassificazione ad	(6.422)	-	(6.422)	-	(6.422)
Riclassificazione ad Attività disponibili per	(71.512)	-	(71.512)	-	(71.512)
Riclassificazione ad Attività disponibili per	50.893	-	50.893	-	50.893
Dismissione – diritti di utilizzo	-	-	-	(12.161)	(12.161)
Dismissione – fondo di ammortamento del	-	-	-	10.634	10.634
Storni – Diritto di utilizzo e	-	(2.763)	(2.763)	(841)	(3.604)
Storni – fondo di ammortamento di Diritto	-	2.763	2.763	-	2.763
Quota di ammortamento del periodo	(30.804)	(14)	(30.818)	(33.983)	(64.801)
Differenze di cambio	-	-	-	(22)	(22)
Valore contabile netto a fine periodo	546.465	256	546.721	274.713	821.434
Al 31 dicembre 2021					
Costo o valutazione	725.219	571	725.790	373.688	1.099.478
Accantonamenti per ammortamenti e	(178.754)	(315)	(179.069)	(98.975)	(278.044)

* include l'avvio del *leasing*, US\$ 8.134 migliaia

Il valore contabile netto delle immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo di proprietà di DIS al 30 giugno 2022 è pari a US\$ 780,1 milioni, comprensivi di immobilizzazioni materiali pari a US\$ 522,5 milioni e attività consistenti nel diritto di utilizzo pari a US\$ 257,6 milioni.

Il valore contabile netto della flotta di DIS (le attività legate alla navigazione del Gruppo, di proprietà o in *leasing*) ammonta a US\$ 778,1 milioni al 30 giugno 2022, e consiste nel valore contabile netto della Flotta navigante e degli interventi di bacino (*drydock*) associati, pari a US\$ 522,5 milioni, nonché il valore capitalizzato e ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* legate alla navigazione di DIS e degli interventi di bacino associati (attività consistenti nel diritto di utilizzo come previsto dall'IFRS 16), pari a US\$ 255,9 milioni. Una descrizione dettagliata della Flotta è riportata nella relativa sezione del resoconto di gestione.

Il valore delle altre immobilizzazioni materiali e attività consistenti nel diritto di utilizzo non legate alla navigazione al 30 giugno 2022 ammonta a US\$ 2,0 milioni ed è composto principalmente da obblighi per la locazione di uffici e il valore contabile netto di arredi, accessori e attrezzature per ufficio.

Le navi in locazione per le quali esiste un obbligo di acquisto o un'opzione di acquisto a prezzi favorevoli ammontano a US\$ 192,5 milioni al 30 giugno 2022.

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

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

* nel mese di giugno 2022 la Società ha esercitato le sue opzioni di riacquisto relative a due navi, con consegna alla Società prevista per il mese di settembre 2022.

Il valore capitalizzato ed ammortizzato delle obbligazioni per *leasing* di DIS (attività consistenti nel diritto di utilizzo) è attualizzato utilizzando il tasso di finanziamento marginale di DIS, ottenuto aggiungendo allo *swap* su tassi di interesse per passività con uguale scadenza alle obbligazioni per *leasing*, il margine più recente applicato ai finanziamenti da terzi; per i *leasing* precedentemente identificati come tali in conformità allo IAS 17, i relativi pagamenti sono attualizzati usando il tasso implicito del leasing di DIS (il locatario).

La voce comprende le spese relative al programma di bacino della flotta e l'ammortamento associato; gli aumenti nel periodo chiuso al 30 giugno 2022 riguardano le rate versate al cantiere per interventi di bacino, per attività consistenti sia in immobilizzazioni materiali che in diritti di utilizzo, pari a US\$ 0,8 milioni (nel periodo non sono stati effettuati interventi di bacino (*drydock*) per le navi associate a diritti di utilizzo). Nel primo semestre del 2022 sono stati effettuati interventi di bacino su tre navi di DIS.

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

Il *fair value* totale della flotta del Gruppo al 30 giugno 2022 ammonta a US\$ 764,5 milioni ed include le navi di proprietà di DTL, le attività consistenti nel diritto di utilizzo di DTL e la quota di DIS del valore della flotta di Glenda International Shipping (un'entità a controllo congiunto, consolidata con il metodo proporzionale). Il valore delle navi di proprietà di DIS e delle sue navi in locazione con obbligo di acquisto ed opzioni di acquisto ad un prezzo favorevole si basa su valutazioni dei *broker*, mentre per le rimanenti attività consistenti nel diritto d'uso si basa sul loro valore di utilizzo, come descritto di seguito.

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

Il valore di recupero della flotta è definito come il maggiore tra il suo *fair value* al netto dei costi di vendita ed il suo valore d'uso, rappresentato dal valore attuale netto dei flussi di cassa relativi alla sua vita utile residua. Le perdite durevoli di valore (*impairment*) ed il loro storno hanno natura **non ricorrente** e si baseranno sulla valutazione, attuata dalla dirigenza, del valore recuperabile della flotta.

Ai fini dell'esecuzione dell'*impairment test*, le stime della dirigenza aziendale tengono conto delle informazioni di mercato disponibili, comprese le vendite riportate per navi simili, nonché dell'esperienza passata e delle previsioni future.

I calcoli del valore d'uso si fondano sulle seguenti ipotesi fondamentali: (i) ricavi sulla base dei contratti conclusi e delle stime sulle tariffe base *time charter* future; (ii) vita utile residua di 25 anni; (iii) valore economico stimato alla fine della vita utile della nave in base alla media dei prezzi di demolizione degli ultimi 10 anni; (iv) costi generali ed amministrativi che riflettono l'attuale struttura societaria di DIS; (v) un'attualizzazione nominale al tasso nominale che rappresenta la media ponderata del costo del capitale (Weighted Average Cost of Capital - WACC) del Gruppo sulla base del costo stimato di finanziamento del debito e della stima espressa da DIS della propria esigenza di redditività del capitale proprio. Poiché per i flussi di cassa previsti – compresi i ricavi, i costi, le spese in conto capitale ed i valori residui – è utilizzato un tasso di attualizzazione nominale, per coerenza, tali flussi sono rettificati per rispecchiare un'inflazione prevista pari alla media degli ultimi dieci anni dell'indice dei prezzi al consumo primario negli Stati Uniti. La dirigenza rileva che questi calcoli sono particolarmente sensibili alle variazioni delle ipotesi fondamentali riguardanti i valori futuri delle tariffe dei noli e dei tassi di attualizzazione.

Al 30 giugno 2022, il *fair value* della flotta valutato al valore di mercato, meno il costo del venduto pari all'1%, supera il valore contabile netto di US\$ 45,7 milioni. Pertanto, alla data di rendicontazione non sono presenti indicatori di svalutazione.

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

12. ALTRE ATTIVITÀ (PASSIVITÀ) FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2022			Al 31 dicembre 2021		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Fair value degli strumenti derivati	7.688	206	7.894	451	169	620
Crediti finanziari	44	81	125	67	157	224
Attività fiscali differite	20	-	20	-	-	-
Perdita differita su attività in <i>leasing</i>	8.115	2.399	10.514	9.331	2.348	11.679
Totale altre attività finanziarie	15.867	2.686	18.553	9.849	2.674	12.523
Fair value degli strumenti derivati	(34)	(2.871)	(2.905)	(1.208)	(3.668)	(4.876)
Altre passività finanziarie	(70)	(1.056)	(1.126)	(39)	(862)	(901)
Utile differito su attività in <i>leasing</i>	(430)	(304)	(734)	(615)	(235)	(850)
Totale altre passività finanziarie	(534)	(4.231)	(4.765)	(1.862)	(4.765)	(6.627)

Al 30 giugno 2022, le attività finanziarie non correnti ammontano a US\$ 15,9 milioni e includono principalmente le perdite differite generate dalla vendita e successivo *lease-back* di navi, che saranno ammortizzate nel corso della durata di tali contratti, pari a US\$ 8,1 milioni, ed il *fair value* degli strumenti di copertura, pari a US\$ 7,7 milioni; in questa voce è compreso anche un credito per *leasing* finanziario (sub-locazione di uffici da parte della controllata d'Amico Tankers UK Ltd) pari a US\$ 0,04 milioni. L'esposizione del Gruppo a vari rischi associati alle tecniche di calcolo del *fair value* degli strumenti finanziari e degli strumenti derivati è illustrata alla nota 22.

Al 30 giugno 2022, le attività finanziarie correnti ammontano a US\$ 2,7 milioni. Tale valore include principalmente US\$ 2,4 milioni di perdite differite generate dalla vendita e dal *lease-back* di navi e il *fair value* degli strumenti di copertura, pari a US\$ 0,2 milioni.

Al 30 giugno 2022 le altre passività finanziarie non correnti ammontano a US\$ 0,5 milioni e includono principalmente il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 0,03 milioni e US\$ 0,4 milioni di utili differiti generati dalla vendita e dal *lease-back* di navi.

Al 30 giugno 2022 le altre passività finanziarie correnti ammontano a US\$ 4,2 milioni e includono il *fair value* degli *swap* su tassi di interesse (strumenti di copertura) pari a US\$ 2,9 milioni, US\$ 1,1 milioni di interessi da partecipazioni finanziarie maturati su prestiti bancari, e US\$ 0,3 milioni di utili differiti generati dalla vendita e dal *lease-back* di navi.

13. RIMANENZE

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2022	Al 31 dicembre 2021
Rimanenze	17.922	11.643

Le rimanenze si riferiscono alle scorte di Intermediate Fuel Oil (IFO), Marine Diesel Oil (MDO) - denominati collettivamente carburanti *bunker* - e lubrificanti a bordo delle navi. Gli importi esposti nel corso del periodo sono illustrati dettagliatamente nelle note 3 e 6.

14. CREDITI A BREVE ED ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Crediti contrattuali	41.497	20.970
Attività derivante da contratto (ratei anticipi)	25.134	9.859
Anticipi <i>time charter</i> , altri crediti e ratei	2.584	4.745
Altri crediti esigibili	1.849	1.530
Totale	71.064	37.104

Al 30 giugno 2022, i crediti a breve ed altre attività correnti includono i crediti contrattuali pari a US\$ 41,5 milioni, al netto del fondo svalutazione crediti di US\$ 0,4 milioni. I crediti derivanti da contratti con i clienti sono rilevati quando il diritto al corrispettivo diventa incondizionato ovvero, nel caso dei noleggi a viaggio, quando il viaggio viene completato e la fattura è emessa al cliente.

Le attività provenienti da contratti legati ai ricavi rappresentano un rateo attivo derivante dal diritto del Gruppo a ricevere un corrispettivo per il lavoro svolto, ma non fatturato, alla data di rendicontazione sui noleggi a viaggio (diritto condizionato a ricevere un corrispettivo per la parte dell'obbligazione contrattuale adempiuta, e fatturata al termine dell'obbligazione di fare) pari a US\$ 17,3 milioni al 30 giugno 2022.

Gli anticipi, altri crediti e ratei ammontano a US\$ 2,6 milioni al 30 giugno 2022 e rappresentano anticipi per contratti *time charter*, altri anticipi e spese rifatturabili.

Il saldo della voce Altri crediti esigibili al 30 giugno 2022 consiste in crediti non commerciali e anticipi verso agenzie, pari a US\$ 1,8 milioni, e comprende un credito d'imposta pari a US\$ 0,2 milioni.

15. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	46.040	43.415

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

16. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni del patrimonio netto durante i primi sei mesi del 2022 sono illustrate nel relativo prospetto primario.

Capitale sociale

Al 30 giugno 2022 il capitale sociale di d'Amico International Shipping ammonta a US\$ 62.052.778,45, corrispondente a 1.241.055.569 azioni ordinarie senza valore nominale. Come indicato nei fatti di rilievo successivi, nel Resoconto di gestione, il 4 luglio è stato effettuato un aumento di capitale pari a € 4,1 migliaia.

Risultati a nuovo

Al 30 giugno 2022 questa voce comprende i risultati netti dell'attuale e dei precedenti esercizi, oltre ai prelievi derivanti dai dividendi distribuiti.

Riserva sovrapprezzo azioni

La riserva di sovrapprezzo è stata costituita inizialmente attraverso l'IPO del Gruppo e del relativo aumento di capitale a maggio 2007 e successivamente per via di ulteriori aumenti di capitale. Come previsto per legge, tali riserve sono distribuibili. Alcuni costi ed oneri legati al processo di quotazione e gli ulteriori aumenti di capitale

(principalmente commissioni bancarie e relativi onorari e spese per consulenze) sono stati dedotti a fronte della riserva sovrapprezzo azioni e sono esposti tra le Altre variazioni nel Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.

Altre riserve

Le altre riserve sono composte dalle seguenti voci:

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Totale Altre riserve	(9.823)	(17.926)
Riserva <i>fair value</i> (in altre componenti dell'utile complessivi)	6.416	(1.459)
Altre riserve	(16.239)	(16.467)
di cui		
Azioni proprie	(19.187)	(19.316)
Riserva di conversione (in altre componenti dell'utile complessivi)	(360)	(218)
Riserve legale e di consolidamento	3.279	3.029
Riserva per pagamenti basati su azioni	29	38

Azioni proprie

Le azioni proprie al 30 giugno 2022 consistono in 18.170.238 azioni ordinarie con un valore contabile pari a US\$ 19,3 milioni, equivalenti all'1,46% delle azioni emesse alla stessa data. Tali azioni sono state acquistate in seguito ai programmi di riacquisto azioni proprie autorizzati. Un nuovo programma di riacquisto azioni proprie è stato autorizzato dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenuta il 20 aprile 2021, e successivamente attuato dal Consiglio di DIS il 6 maggio 2021, consentendo alla Società di acquistare fino a 186.157.950 delle proprie azioni ordinarie (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società, in conformità all'articolo 430-15 della legge lussemburghese). Il nuovo Programma ha lo stesso scopo del programma precedente concluso nell'aprile 2021. DIS ha consegnato ai beneficiari del proprio piano di incentivazione a lungo termine, adottato nel 2019 per i dirigenti in ruoli chiave e i direttori esecutivi del Gruppo, 156.673 azioni proprie come retribuzione in natura per il periodo continuativo 2019-2020. Nel 2022 DIS non ha acquistato alcuna azione propria.

Riserva *fair value*

Questa riserva rappresenta la valutazione dei contratti di *swap* su tassi di interesse del Gruppo su cui sono state svolte operazioni a copertura dell'esposizione ai tassi di interesse di alcune delle linee di credito bancarie. I dettagli riguardanti il *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono riportati nella nota 22.

Riserva di conversione

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

Riserva legale

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

17. BANCHE ED ALTRI FINANZIATORI

US\$ migliaia	AI	AI
	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Banche ed altri finanziatori– <i>Passività non correnti</i>	184.916	226.771
Banche ed altri finanziatori– <i>Passività correnti</i>	94.360	66.534
Totale	279.276	293.305

Le seguenti tabelle illustrano i valori contabili di ciascuna linea di credito alle date di chiusura del bilancio, ovvero al 30 giugno 2022 ed al 31 dicembre 2021, espressi in migliaia di US\$.

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 30 giugno 2022
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche / Marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Londra	17/27 rate trimestrali consecutive + maxirata alla scadenza (maxirata totale = US\$ 89,056 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	26.293	72.577	98.870
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. - filiale di Londra/novembre 2020 finanziamento da US\$ 29 mln	High Wind	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 10,91 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,50%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.263	14.069	15.332
DNB Bank ASA/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 16,25 mln	High Seas	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,87 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,80%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.476	9.609	11.085
ING Bank N.V., filiale di Londra/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 15,6 mln	High Tide	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,70%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.418	9.218	10.636
Skandinaviska Enskilda Banken AB/ dicembre 2021 finanziamento da US\$ 20 mln	Cielo Bianco	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,4 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% o + 2,3% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.520	17.720	19.240
Banca IMI SpA/ ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	13.506	-	13.506
ABN Amro N.V./ Dicembre 2021 finanziamento da US\$ 43 mln (prestito "sustainability linked") ¹	Cielo di Gaeta	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,2 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% o + 2,35% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.555	11.692	13.247
	Cielo di Hanoi	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% o + 2,35% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.292	13.011	14.303
	Cielo di Ulsan	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 7,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% o + 2,35% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.302	12.073	13.375
Banco BPM SpA/ dicembre 2021 finanziamento da US\$ 15,5 mln	Cielo di Salerno	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,97 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.305	13.868	15.173
Tokyo Century Corporation/ novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,175%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	14.157	-	14.157
Tokyo Century Corporation/ agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,47 mln	High Challenge	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	168	-	168
Banca Intesa / hot money"	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	10.000	-	10.000

Bank of Ireland/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.215	-	5.215
Banco Popolare/ scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2.005	-	2.005
MPS / scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.143	-	5.143
ABN AMRO / scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	69	-	69
GIS								
Standard Chartered Bank/ settembre 2020 finanziamento da US\$ 45 mln ²	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Meryl	24 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR +2,40%	< 75,2% per i primi 3 anni poi < 70,4%	n.a.	3.750	12.188	15.938
DIS								
UniCredit SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3.920	-	3.920
<i>Commissioni finanziarie</i>						(997)	(1.109)	(2.106)
Totale al 30 giugno 2022						94.360	184.916	279.276

- Il prestito "sustainability linked" include un premio o una penale di un massimo di 5 pb del margine a seconda dell'indicatore AER delle navi di proprietà e a scafo nudo di d'Amico Tankers rispetto ad alcuni obiettivi prefissati.
- GIS è una controllata consolidata con metodo proporzionale. Nel bilancio consolidato di DIS includiamo pertanto solo il 50% di tali prestiti, una quota equivalente alla partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. nel capitale sociale di GIS.

Finanziatore/dettagli	Attività	Condizioni di rimborso	% di interesse	Vincolo finanziario (covenant) rapporto prestito/valore	Vincoli finanziari (covenant)	Breve termine	Lungo termine	Totale al 31 dicembre 2021
DTL								
Crédit Agricole CIB + consorzio di 8 banche / Marzo 2016 Finanziamento da US\$ 250 mln (integrato e modificato di volta in volta)	Cielo di New York Cielo di Rotterdam Cielo di Cagliari Cielo Rosso Cielo di Londra	17/27 rate trimestrali consecutive + maxirata alla scadenza (maxirata totale = US\$ 89,056 mln)	US\$ LIBOR + 2,0% o + 2,15% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	7.787	94.976	102.763
Crédit Agricole CIB & ING Bank N.V. - filiale di Londra/novembre 2020 finanziamento da US\$ 29 mln	High Priority	9 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,50%	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.669	680	2.349
	High Wind	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 10,91 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,00%-2,15% per il primo anno e 2,50% per il periodo rimanente	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.263	14.701	15.963
DNB Bank ASA/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 16,25 mln	High Seas	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,87 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,80%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.476	10.347	11.823
ING Bank N.V., filiale di Londra/ dicembre 2018 finanziamento da US\$ 15,6 mln	High Tide	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,70%	< 74,1%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.418	9.927	11.345
Skandinaviska Enskilda Banken AB/ dicembre 2021 finanziamento da US\$ 20 mln	Cielo Bianco	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,4 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4% o + 2,3% sulla base dell'impiego della flotta	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.520	18.480	20.000
Banca IMI SpA/ ottobre 2014 finanziamento da US\$ 45,080 mln	Cielo di Capri	14 rate semestrali consecutive + maxirata da US\$ 12 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,65%	< 75,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.506	12.753	14.259

ABN Amro N.V./ Dicembre 2021 finanziamento da US\$ 43 mln (prestito "sustainability linked")	Cielo di Gaeta	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 6,2 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4 % ¹	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.555	12.470	14.025
	Cielo di Hanoi	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 8,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4 % ¹	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.292	13.658	14.950
	Cielo di Ulsan	20 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 7,5 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,4 % ¹	< 76,9%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.302	12.723	14.025
Tokyo Century Corporation/ dicembre 2014 finanziamento da US\$ 41,6 mln	Cielo di Salerno	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 12,5 mln per ciascuna nave alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,3%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	13.860	-	13.860
Tokyo Century Corporation/ novembre 2015 finanziamento da US\$ 21,78 mln	High Challenge	24 rate trimestrali consecutive + maxirata da US\$ 13,1 mln alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,175%	< 87,0%	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	1.452	13.431	14.883
Tokyo Century Corporation/ agosto 2016 finanziamento di capitale circolante generale da US\$ 10,47 mln	Cielo di Salerno High Challenge	22 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR + 2,45%	n.a.	Attività liquide > US\$ 25 mln Valore patrimoniale netto > US\$ 100 mln Rapporto patrimonio netto > 25%	812	-	812
Banca Intesa / <i>hot money</i>	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	10.000	-	10.000
Bank of Ireland/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.634	-	5.634
Banco Popolare/ scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2.076	-	2.076
MPS / scoperto di conto	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5.548	-	5.548
GIS								
Standard Chartered Bank/ settembre 2020 finanziamento da US\$ 45 mln ²	Glenda Melanie Glenda Melissa Glenda Melody Glenda Meryl	24 rate trimestrali consecutive senza maxirata alla scadenza	US\$ LIBOR +2,40%	< 75,2% per i primi 3 anni poi < 70,4%	n.a.	3.750	14.063	17.813
DIS								
UniCredit SpA/scoperto di conto per capitale circolante	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3.752	-	3.752
<i>Commissioni finanziarie</i>						(1.138)	(1.437)	(2.575)
Totale al 31 dicembre 2021						66.534	226.771	293.305

1. Il prestito "sustainability linked" include un premio o una penale di un massimo di 5 pb del margine a seconda dell'indicatore AER delle navi di proprietà e a scafo nudo di d'Amico Tankers rispetto ad alcuni obiettivi prefissati.
2. GIS è una controllata consolidata con metodo proporzionale. Nel bilancio consolidato di DIS includiamo pertanto solo il 50% di tali prestiti, una quota equivalente alla partecipazione di d'Amico Tankers d.a.c. nel capitale sociale di GIS.

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

18. PASSIVITÀ PER LEASING

Le passività per *leasing* vengono ripagate nel corso della durata contrattuale. Le durate contrattuali restanti alle date di fine periodo sono le seguenti:

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2022	AI 31 dicembre 2021
Totale dei pagamenti minimi di <i>leasing</i> previsti (investimento lordo)	298.236	331.439
con scadenza entro un anno	86.403	51.297
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	146.641	196.047
con scadenza oltre cinque anni	65.192	84.095
Principale componente di pagamenti minimi di <i>leasing</i>	255.394	273.958
con scadenza entro un anno	74.445	36.480
con scadenza compresa tra uno e cinque anni	120.755	160.685
con scadenza oltre cinque anni	60.194	76.793
Oneri finanziari compresi nei pagamenti minimi di <i>leasing</i> dei quali pertinenti al periodo	42.842	57.481
	7.617	17.139

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

19. DEBITI A BREVE ED ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2022	AI 31 dicembre 2021
Debiti commerciali	29.770	24.043
Altri debiti	2.633	1.164
Ratei e risconti passivi	2.330	2.458
Totale	34.733	27.665

I debiti a breve ed altre passività correnti al 30 giugno 2022 comprendono principalmente debiti commerciali. Il Gruppo ha predisposto politiche di gestione del rischio finanziario per garantire che tutti i debiti vengano saldati entro le scadenze concordate (si veda la nota 22).

20. DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2022	AI 31 dicembre 2021
Debiti per imposte correnti	64	43

Il saldo al 30 giugno 2022 rispecchia principalmente l'importo delle imposte sul reddito, inclusa la *tonnage tax*, dovute dalle controllate del Gruppo.

21. VARIAZIONI DELLE PASSIVITÀ ORIGINATE DA ATTIVITÀ FINANZIARIE

US\$ migliaia	Al 31 dicembre 2021	NETTO FLUSSI DI CASSA	VARIAZIONI CHE NON INFLUENZANO LE DISPONIBILITÀ LIQUIDE								Al 30 giugno 2022
			Commissio ni finanziarie ammortiz zate	Costo dei leasing finanziari	Differenze di cambio	Modifica delle condizioni contrattuali	Avvio del leasing	Uttili/perdite da derivati Variazioni realizzate	Uttili/perdite da derivati Variazioni non realizzate	Cash- flow hedge	
Passività per <i>leasing</i>	273.958	(25.600)	-	7.617	(125)	1.154	(1.610)	-	-	-	255.394
Banche ed altri finanziatori	295.641	(16.940)	575	-	-	-	-	-	-	-	279.276
Passività da strumenti derivati	4.255	(1.552)	-	-	-	-	-	964	(780)	(7.875)	(4.988)

22. GESTIONE DEL RISCHIO

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

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

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

STRUMENTI FINANZIARI - FAIR VALUE E GESTIONE DEL RISCHIO

Rischio di *fair value* e tecniche di valutazione

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

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

Classificazione contabile e *fair value*

La seguente tabella illustra il valore contabile e il *fair value* delle attività e delle passività finanziarie al 30 giugno 2022, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*.

Al 30 giugno 2022				
US\$ migliaia	Totale	Fair value		Totale
		1° livello	2° livello	
Attività				
Attività finanziarie non correnti	15.867	-	15.867	15.867
Crediti a breve ed altre attività correnti	71.064	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	2.686	-	2.686	2.686
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	46.040	-	-	-
Passività				
Banche ed altri finanziatori	279.276	-	-	-
Passività per <i>leasing</i>	255.394	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	534	-	534	534
Debiti a breve ed altre passività correnti	34.733	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	4.231	-	4.231	4.231

La tabella seguente riporta le attività e le passività del Gruppo stimate al *fair value* al 31 dicembre 2021, nonché il loro livello all'interno della gerarchia del *fair value*.

Al 31 dicembre 2021				
US\$ migliaia	Totale	Fair value		Totale
		1° livello	2° livello	
Attività				
Attività finanziarie non correnti	10.233	-	451	451
Crediti a breve ed altre attività correnti	37.104	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	2.674	-	169	169
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	43.415	-	-	-
Passività				
Banche ed altri finanziatori	293.305	-	-	-
Passività per <i>leasing</i>	273.958	-	-	-
Altre passività finanziarie non correnti	1.862	-	1.208	1.208
Debiti a breve ed altre passività correnti	27.665	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	4.765	-	3.668	3.668

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

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

23. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

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

d'Amico e sulle *joint venture* di d'Amico International Shipping. Sono inoltre ritenute parti correlate i membri del Consiglio di Amministrazione di DIS e i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro familiari.

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

Nel corso dei primi sei mesi del 2022, le operazioni con parti correlate più importanti hanno incluso accordi per la gestione di servizi (servizi tecnici, di equipaggio, informatici, amministrativi e legali) con Società di Navigazione S.p.A., nonché il pagamento dei diritti di utilizzo del marchio a d'Amico Società di Navigazione S.p.A., un accordo per la fornitura di personale e di servizi con d'Amico Shipping Singapore e d'Amico Shipping USA ed un accordo di servizi per l'acquisto di Intermediate Fuel Oil e di Marine Diesel Oil con Rudder SAM, una delle società controllate dal Gruppo d'Amico.

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sul conto economico consolidato del Gruppo per il primo semestre 2022 ed il primo semestre 2021 sono stati i seguenti:

US\$ migliaia	1° sem. 2022		1° sem. 2021	
	Totale	di cui verso parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi	175.280	5.333	122.037	3.735
Costi diretti di viaggio	(59.673)	(202)	(33.146)	(163)
Ricavi da noleggio a scafo nudo	2.386	-		
Costi per noleggi passivi	(1.721)	-	(1.620)	-
Altri costi operativi diretti	(42.141)	(33)	(46.191)	(3.683)
Costi generali ed amministrativi	(6.840)	(6.179)	(6.990)	(2.851)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.048)	-	(1.073)	-
Ammortamenti e svalutazioni	(32.528)	(248)	(32.631)	(252)
Proventi (oneri) finanziari netti	(14.389)	(45)	(15.404)	(28)

Gli effetti delle operazioni con parti correlate sullo stato patrimoniale consolidato del Gruppo al 30 giugno 2022 ed al 31 dicembre 2021, non riportati in altre parti della presente relazione, sono i seguenti:

US\$ migliaia	Al 30 giugno 2022		Al 31 dicembre 2021	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
ATTIVITÀ				
Attività non correnti				
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel	780.102	657	821.434	720
Altre attività finanziarie non correnti	15.867	44	9.849	67
Attività correnti				
Rimanenze	17.922	-	11.643	-
Crediti a breve ed altre attività correnti	71.064	143	37.104	4.020
Attività finanziarie correnti	2.686	33	2.674	36
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	46.040	-	43.415	-
Attività disponibili per la vendita	-	-	10.197	-
PASSIVITÀ				
Passività non correnti				
Banche ed altri finanziatori	184.916	-	226.771	-
Passività non correnti da <i>leasing</i>	180.949	1.112	237.478	672
Altre passività finanziarie non correnti	534	-	1.862	-
Passività correnti				
Banche ed altri finanziatori	94.360	-	66.534	-
Passività correnti da <i>leasing</i>	74.445	443	36.480	126
Debiti a breve ed altre passività correnti	34.733	9.711	27.665	5.581
Altre passività finanziarie correnti	4.231	-	4.765	-
Debiti per imposte correnti	64	-	43	-
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	-	-	2.336	-

24. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI

Controversie legali in corso

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

Tassazione differita

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

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

25. SOCIETÀ DEL GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

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

Denominazione	Sede legale	Capitale sociale	Valuta	% di partecipazione	Metodo di consolidamento
d'Amico International Shipping S.A.	Lussemburgo	62.052.778	US\$	n.a.	Integrale
d'Amico Tankers d.a.c.	Dublino/Irlanda	100.001	€	100,0%	Integrale
High Pool Tankers Limited	Dublino/Irlanda	2	€	100,0%	Proporzionale
Glenda International Shipping d.a.c.	Dublino/Irlanda	202	US\$	50,0%	Proporzionale
d'Amico Tankers Monaco SAM	Monaco	150.000	€	99,8%	Integrale
d'Amico Tankers UK Ltd	Londra/Regno Unito	50.000	US\$	100,0%	Integrale

28 luglio 2022

Per il Consiglio di Amministrazione

Paolo d'Amico
Presidente ed Amministratore Delegato

Antonio Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario

Il manager responsabile della redazione dei bilanci della Società, Antonio Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Direttore finanziario di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società") che, per quanto di sua conoscenza, i bilanci del primo semestre/secondo trimestre 2022, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati nel presente documento, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che il resoconto intermedio di gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente ad una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario