



## **d'Amico International Shipping S.A. Bilancio per i primi nove mesi/terzo trimestre 2022**

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

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale al 30 settembre 2022 US\$ 62.053.278,45



## INDICE

<b>ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO.....</b>	<b>3</b>
<b>DATI DI SINTESI .....</b>	<b>4</b>
<b>RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO .....</b>	<b>5</b>
<b>STRUTTURA DEL GRUPPO.....</b>	<b>5</b>
<b>INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP) .....</b>	<b>10</b>
<b>SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2022 .....</b>	<b>13</b>
<b>EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI .....</b>	<b>21</b>
<b>FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE .....</b>	<b>23</b>
<b>GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30 SETTEMBRE 2022.....</b>	<b>26</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>26</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>26</b>
<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA .....</b>	<b>27</b>
<b>RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>28</b>
<b>PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO .....</b>	<b>29</b>
<b>NOTE .....</b>	<b>30</b>

## ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

*Presidente e Amministratore Delegato*

Paolo d'Amico

*Amministratori*

Carlos Balestra di Mottola, *Direttore finanziario*

Cesare d'Amico – Amministratore Esecutivo

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

Tom Loesch – Amministratore non Esecutivo - Independent Director

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

### SOCIETÀ DI REVISIONE

MOORE Audit S.A.

## DATI DI SINTESI

### DATI FINANZIARI

3° trim. 2022	3° trim. 2021	US\$ migliaia	9 MESI 2022	9 MESI 2021
94.173	42.106	Ricavi base <i>time charter</i> (TCE)*	209.780	130.997
69.072	14.871	Risultato operativo lordo / EBITDA *	135.315	47.888
73,4%	35,3%	<i>margin</i> sul TCE in %	64,5%	36,6%
54.235	(7.320)	Risultato operativo / EBIT *	87.950	(6.934)
57,6%	(17,4)%	<i>margin</i> sul TCE in %	41,9%	(5,3)%
43.558	(13.755)	Utile / (perdita) netto	62.776	(28.930)
46,3%	(32,7)%	<i>margin</i> sul TCE in %	29,9%	(22,1)%
45.720	(8.239)	Utile / (perdita) netto rettificato**	68.094	(22.612)
US\$ 0,036	US\$ (0,011)	Utile (perdita) per azione	US\$ 0,051	US\$ (0,024)
61.479	5.838	Flussi di cassa operativi	80.461	24.371
(3)	(970)	Investimenti lordi (CapEx)*	(897)	(5.154)
			AI 30 settembre 2022	AI 31 dicembre 2021
		Totale attività	996.518	936.316
		Indebitamento finanziario netto*	453.893	520.288
		Patrimonio netto	402.459	332.382

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 11;

\*\* 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\*

3° trim. 2022	3° trim. 2021		9 MESI 2022	9 MESI 2021
30.230	12.113	<b>Dati operativi giornalieri</b> - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) <sup>1</sup>	22.421	12.939
35,3	38,0	<b>Sviluppo della flotta</b> - Numero medio di navi	35,6	38,3
17,7	20,0	- Di proprietà	17,7	19,9
8,0	8,0	- Noleggio a scafo nudo	8,0	8,1
9,7	10,0	- A noleggio	9,9	10,3
2,3%	0,6%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili <sup>2</sup> (%)	1,3%	3,1%
32,0%	48,4%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili <sup>3</sup> (%)	38,8%	48,2%

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 11;

<sup>1</sup>Tale valore rappresenta i ricavi base *time charter* per le navi impiegate sul mercato *spot* e per navi impiegate con contratti *time charter*, al netto delle commissioni. Si rimanda agli Indicatori alternativi di performance riportati di seguito nella presente relazione.

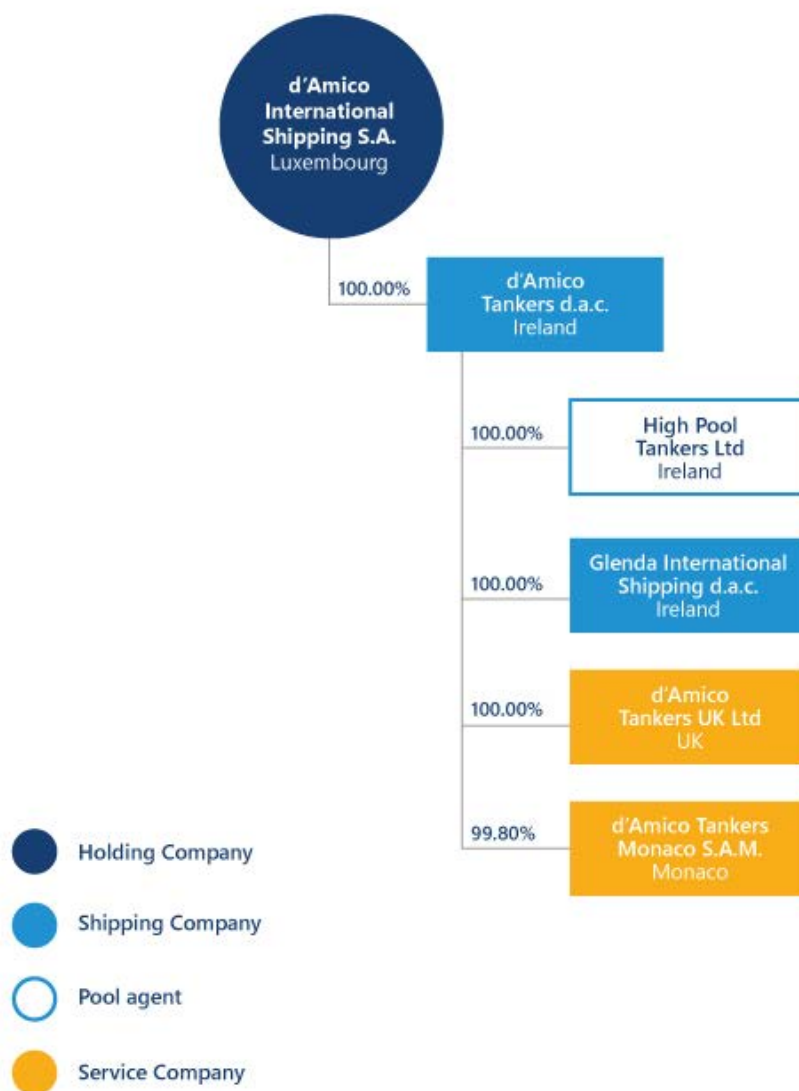
<sup>2</sup>Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

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

## RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO

### STRUTTURA DEL GRUPPO

Di seguito viene riportata la struttura del Gruppo d'Amico International Shipping al 30 settembre 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 settembre 2022 d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda) una flotta di 36,0 navi, di cui 27,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obblighi di acquisto) con un'età media di circa 7,5 anni, rispetto ad un'età media di settore di 11,9 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 (classe IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 30 settembre 2022 il 77,8% delle navi della flotta controllata da d'Amico International Shipping era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali prodotti.

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 portare a 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 nuovi clienti. I partner ed i clienti del Gruppo apprezzano la trasparenza e l'affidabilità che da sempre sono una priorità per il Gruppo. Per DIS, affidabilità, trasparenza ed attenzione alla qualità sono i cardini delle proprie attività ed i pilastri del proprio successo.

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

### **Presenza globale di DIS**

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

Al 30 settembre 2022, il Gruppo impiegava l'equivalente di 513 dipendenti come personale marittimo e 22 dipendenti come personale di terra.

### **Flotta**

Al 30 settembre 2022, DIS controllava tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 36,0 navi cisterna (31 dicembre 2021: 37,0 navi cisterna). Le navi cisterna di DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

Dal 2012 DIS ha ordinato 22 navi di nuova costruzione, l'ultima delle quali è stata consegnata a ottobre 2019. Tutte queste navi sono efficienti dal punto di vista dei consumi e conformi alle più recenti legislazioni ambientali. 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 redditività, generando efficienze operative. Una flotta numerosa aiuta il Gruppo a posizionare le proprie navi in modo vantaggioso, contribuendo ad una maggiore disponibilità e flessibilità commerciale, fornendo a DIS un vantaggio competitivo determinante quando si tratta di aggiudicarsi opportunità contrattuali per viaggi spot. In particolare, grazie alla consistenza della sua flotta, DIS dispone della flessibilità necessaria per sfruttare al meglio condizioni favorevoli del mercato spot per massimizzare gli utili e negoziare contratti vantaggiosi con i propri fornitori.

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 30 settembre 2022.

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese <sup>4</sup>	Classe IMO
<b>Flotta LR1</b>				
<b>Di proprietà</b>				
Cielo di Londra	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
<b>Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto</b>				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
<b>Flotta MR</b>				
<b>Di proprietà</b>				
High Challenge	50.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Wind	50.000	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Tide	51.768	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Seas	51.678	2012	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melissa <sup>5</sup>	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Meryl <sup>5</sup>	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melody <sup>5</sup>	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
GLEND A Melanie <sup>5</sup>	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
<b>Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto</b>				
High Trust	49.990	2016	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Trader	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Loyalty	49.990	2015	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Discovery	50.036	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Fidelity	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	IMO II/III
High Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
<b>Navi noleggiate a lungo termine con opzioni d'acquisto</b>				
High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Explorer	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Adventurer <sup>6</sup>	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
<b>Navi noleggiate a lungo termine senza opzione d'acquisto</b>				
Green Planet	50.843	2014	Daesun Shipbuilding, Corea del Sud	IMO
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-

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

<sup>5</sup> Navi precedentemente di proprietà di GLEND A International Shipping d.a.c. (in cui DIS deteneva una partecipazione del 50%). Nell'agosto 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha ottenuto il controllo del 100% di Glenda International Shipping d.a.c. attraverso il riscatto delle azioni di proprietà di Topley Corporation (parte del Gruppo Glencore), che aveva una partecipazione del 50% in Glenda International Shipping. Successivamente le quattro navi di proprietà di GLEND A International Shipping d.a.c. sono state acquisite da d'Amico Tankers d.a.c.

<sup>6</sup> Nel settembre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la sua opzione di acquisto sulla MT High Adventurer, con consegna prevista nel novembre 2022.

---

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 settembre 2022, d'Amico International Shipping impiegava direttamente 36,0 navi: 4 LR1 (navi a "Lungo Raggio 1") e 4 MR (navi a "Medio Raggio") con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 2 LR, 20 MR e 6 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*. Alcune di queste navi di DIS erano impiegate tramite la *joint venture* GLENDA International Shipping d.a.c. ("GIS"), una società a controllo congiunto con Topley Corporation (parte del Gruppo Glencore), nella quale d'Amico Tankers d.a.c. aveva un interesse del 50%. Tuttavia, nell'agosto 2022 d'Amico Tankers d.a.c. ha ottenuto il controllo del 100% di Glenda International Shipping d.a.c. attraverso il riscatto delle azioni di proprietà di Topley Corporation nella *joint venture*. Successivamente le quattro navi MR di proprietà di GLENDA International Shipping d.a.c. e costruite tra il febbraio 2010 ed il febbraio 2011 sono state acquisite da d'Amico Tankers d.a.c.

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 settembre 2022, il Gruppo d'Amico controlla un'ampia flotta di navi di proprietà ed in *time-charter*, di cui 36,0 erano parte della flotta di DIS, operanti nel mercato delle navi cisterna. d'Amico International Shipping beneficia inoltre delle competenze del Gruppo d'Amico che gli fornisce servizi di gestione tecnica, compresi accordi assicurativi e per l'equipaggio, oltre a servizi per la sicurezza, la qualità ed ambientali 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 migliaia) 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 TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2022

Il mercato delle navi cisterna si è rafforzato in maniera significativa dallo scoppio della guerra in Ucraina nel febbraio 2022, rimanendo molto forte durante tutto il terzo trimestre. I ricavi delle cisterne per il trasporto di raffinati rimangono a livelli storicamente elevati, mentre di recente anche il mercato delle navi cisterna per il trasporto di greggio ed in particolare le VLCC, i cui noli durante l'anno erano piuttosto deboli, si sono rafforzati considerevolmente. Tale stabilità è stata trainata da una serie di fattori che hanno stimolato la domanda, tra cui un netto incremento della produzione petrolifera, nonché della domanda di petrolio e dei volumi raffinati, a cui si associa un allungamento delle distanze percorse derivanti sia dal conflitto in Ucraina che dai cambiamenti del panorama di raffinazione. Anche i margini di raffinazione molto elevati per gran parte dell'anno, in particolare per il gasolio, hanno contribuito alla solidità del mercato. Inoltre, l'aumento della flotta è stato modesto e dovrebbe rimanere tale nei prossimi trimestri, dato che il settore beneficia di un rapporto tra portafoglio ordini e flotta e in navigazione, attualmente ai minimi storici.

Gli Stati Uniti sono divenuti uno dei principali esportatori di diesel, in particolare verso il Sud America ed i Caraibi, ed hanno aumentato le spedizioni durante il terzo trimestre 2022 a seguito dei maggiori volumi raffinati, in presenza di una domanda globale sostenuta. I dati preliminari dell'AIE mostrano che le esportazioni di raffinati hanno raggiunto un picco di 1,54 milioni di barili al giorno a metà del terzo trimestre, il livello più alto da agosto 2019. Le scorte di raffinati degli Stati Uniti hanno ormai raggiunto i minimi storici, contribuendo ad intensificare le pressioni politiche affinché i raffinatori statunitensi ripristinino le scorte nazionali in vista della stagione invernale, in particolare in regioni quali la costa orientale, ove le scorte sono particolarmente basse.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di settembre 2022 era valutata intorno a US\$ 27.000 al giorno per una MR2 convenzionale, 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\$ 62,8 milioni nei primi 9 mesi del 2022** rispetto alla perdita netta di US\$ (28,9) 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 i risultati da vendita 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\$ 68,1 milioni nei primi nove mesi del 2022 rispetto a US\$ (22,6) milioni registrati nello stesso periodo del 2021. **DIS ha registrato un utile netto di US\$ 43,6 milioni nel terzo trimestre 2022** rispetto ad una perdita netta di US\$ (13,8) milioni registrata nel terzo trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i risultati da vendita 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\$ 45,7 milioni nel terzo trimestre 2022 rispetto a US\$ (8,2) milioni registrati nel terzo trimestre 2021.

Nei primi 9 mesi del 2022, DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 135,3 milioni rispetto a US\$ 47,9 milioni nello stesso periodo del 2021 (US\$ 69,1 milioni nel terzo trimestre 2022 rispetto a US\$ 14,9 milioni nel terzo trimestre 2021), mentre i suoi flussi di cassa operativi sono stati positivi per US\$ 80,5 milioni rispetto a US\$ 24,4 milioni generati nello stesso periodo dell'anno precedente.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 26.963 nei primi nove mesi del 2022** rispetto agli US\$ 10.635 nello stesso periodo del 2021 (**terzo trimestre 2022: US\$ 37.159** vs. terzo trimestre 2021: US\$ 9.248), attribuibile al considerevole rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Nel contempo, il 38,8% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2022 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.251 (primi 9 mesi del 2021: copertura del 48,2% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.414). 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 giornaliera media complessiva di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 22.421 nei primi 9 mesi del 2022 rispetto a US\$ 12.939 raggiunti nello stesso periodo del 2021 (terzo trimestre 2022: US\$ 30.230 vs. terzo trimestre 2021: US\$ 12.113).

## RISULTATI OPERATIVI

3° trim. 2022	3° trim. 2021	US\$ migliaia	9 MESI 2022	9 MESI 2021
136.494	59.298	Ricavi	311.774	181.335
(42.321)	(17.192)	Costi diretti di viaggio	(101.994)	(50.338)
<b>94.173</b>	<b>42.106</b>	<b>Ricavi base <i>time charter</i>*</b>	<b>209.780</b>	<b>130.997</b>
1.213	-	Ricavi da noleggio a scafo nudo *	3.599	-
<b>95.386</b>	<b>42.106</b>	<b>Ricavi netti totali</b>	<b>213.379</b>	<b>130.997</b>
(1.188)	(895)	Costi per noleggi passivi	(2.909)	(2.515)
(20.199)	(22.564)	Altri costi operativi diretti	(62.340)	(68.755)
(4.414)	(3.238)	Costi generali ed amministrativi	(11.254)	(10.228)
(513)	(538)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.561)	(1.611)
<b>69.072</b>	<b>14.871</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>	<b>135.315</b>	<b>47.888</b>
(14.837)	(22.191)	Ammortamenti e svalutazioni	(47.365)	(54.822)
<b>54.235</b>	<b>(7.320)</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBIT*</b>	<b>87.950</b>	<b>(6.934)</b>
(197)	1.117	Proventi finanziari netti	696	2.136
(10.321)	(7.552)	(Oneri) finanziari netti	(25.603)	(23.975)
<b>43.717</b>	<b>(13.755)</b>	<b>Utile (perdita) ante imposte</b>	<b>63.043</b>	<b>(28.773)</b>
(159)	4	Imposte sul reddito	(267)	(157)
<b>43.558</b>	<b>(13.751)</b>	<b>Utile (perdita) netto</b>	<b>62.776</b>	<b>(28.930)</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 11

I **ricavi** sono stati di US\$ 136,5 milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ 59,3 milioni nel terzo trimestre 2021) e di US\$ 311,8 milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ 181,3 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). 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 nei primi nove mesi del 2022 (1,3%) è stata inferiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (3,1%) principalmente per effetto delle tempistiche degli "*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\$ (42,3) milioni nel terzo trimestre 2022 e US\$ (102,0) milioni nei primi 9 mesi dell'esercizio corrente (terzo trimestre 2021: US\$ (17,2) milioni e primi 9 mesi del 2021: US\$ (50,3) milioni). I maggiori costi riflettono la maggiore esposizione al mercato *spot* e i prezzi più alti del carburante rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 94,2 milioni nel terzo trimestre 2022 rispetto a US\$ 42,1 milioni nel terzo trimestre 2021, e di US\$ 209,8 milioni nei primi 9 mesi del 2022 rispetto a US\$ 131,0 milioni nello stesso periodo del 2021. In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 37.159 nel terzo trimestre 2022**, rispetto a US\$ 9.248 nel terzo trimestre 2021, e di **US\$ 26.963 nei primi 9 mesi del 2022**, rispetto a US\$ 10.635 nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nei primi 9 mesi del 2022, la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa<sup>7</sup> (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 38,8% dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del

<sup>7</sup> 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.



2021: 48,2%) a una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.251 (primi 9 mesi del 2021: US\$ 15.414). Oltre a garantire una parte di ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)<sup>8</sup> sono stati di US\$ 30.230 nel terzo trimestre 2022, rispetto a US\$ 12.113 nel terzo trimestre 2021, e di US\$ 22.421 nei primi 9 mesi del 2022, rispetto a US\$ 12.939 nei primi 9 mesi dello scorso esercizio.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2021						2022			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	Primi 9 mesi	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	Primi 9 mesi
Spot	9.923	12.720	9.248	<b>10.635</b>	12.055	11.004	12.857	28.687	37.159	<b>26.963</b>
Fissa	15.842	15.231	15.163	<b>15.414</b>	14.493	15.194	14.968	15.373	15.497	<b>15.251</b>
Media	12.853	13.893	12.113	<b>12.939</b>	13.165	12.996	13.796	23.389	30.230	<b>22.421</b>

I ricavi da noleggio a scafo nudo ammontavano a US\$ 1,2 milioni nel terzo trimestre 2022 e a US\$ 3,6 milioni nei primi 9 mesi del 2022, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo iniziato nell'ottobre 2021 per 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 sono 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\$ 36,4 milioni nei primi 9 mesi del 2022 e di US\$ 38,1 milioni nello stesso periodo del 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\$ (39,3) milioni nei primi 9 mesi del 2022, rispetto a US\$ (40,6) milioni nello stesso periodo dell'anno precedente. Nei primi 9 mesi del 2022 DIS ha gestito un numero leggermente inferiore di navi a noleggio (9,9 navi equivalenti) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (10,3 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\$ 16,5 milioni nei primi 9 mesi del 2022 (aumento di US\$ 17,3 milioni nei primi 9 mesi del 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\$ (45,9) milioni nei primi 9 mesi del 2022 rispetto a US\$ (51,4) milioni nei primi 9 mesi del 2021. Nei primi nove mesi del 2022 la Società ha gestito una flotta ridotta di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primi 9 mesi 2022: 25,7 vs. primi 9 mesi del 2021: 28,0). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati *standard* di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore.

<sup>8</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., comprensivi di un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.700 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

Il 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\$ (4,4) milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ (3,2) milioni nel terzo trimestre 2021) e a US\$ (11,3) milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ (10,2) milioni nei primi 9 mesi del 2021). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Il **risultato dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (0,5) milioni nel terzo trimestre 2022 in linea con il terzo trimestre 2021, e per US\$ (1,6) milioni nei primi 9 mesi del 2022 in linea con i primi 9 mesi del 2021. 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 pari a US\$ 69,1 milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ 14,9 milioni nel terzo trimestre 2021) ed a US\$ 135,3 milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ 47,9 milioni nei primi 9 mesi del 2021), rispecchiando il miglioramento registrato dai mercati dei noli nei primi sei mesi dell'anno in corso.

**Gli ammortamenti, le svalutazioni e lo storno di svalutazioni** ammontavano a US\$ (14,8) milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ (22,2) milioni nel terzo trimestre 2021) ed a US\$ (47,4) milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ (54,8) milioni nei primi 9 mesi del 2021). L'importo per i primi 9 mesi del 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 ed il suo valore contabile a conto economico. L'importo per i primi 9 mesi del 2021 includeva US\$ (5,8) milioni di svalutazione registrata su una nave MR (M/T High Venture) di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., classificata come "attività disponibile per la vendita" (conformemente all'IFRS 5) al 30 settembre 2021, addebitando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione ed il suo valore contabile a conto economico.

Il **risultato operativo lordo (EBIT)** è stato pari a US\$ 54,2 milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ (7,3) milioni nel terzo trimestre 2021) ed a US\$ 88,0 milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ (6,9) milioni nei primi 9 mesi del 2021).

I **proventi finanziari netti** sono stati pari a US\$ (0,2) milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ 1,1 milioni nel terzo trimestre 2021) ed a US\$ 0,7 milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ 2,1 milioni nei primi 9 mesi del 2021). L'importo dei primi 9 mesi del 2022 comprende principalmente US\$ 0,6 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti *swap* su tassi di interesse di DIS, oltre ad interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** ammontavano a US\$ (10,3) milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ (7,6) milioni nel terzo trimestre 2021) e a US\$ (25,6) milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ (24,0) milioni nei primi 9 mesi del 2021). L'importo per i primi 9 mesi del 2022 comprende principalmente US\$ (21,5) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse ed interessi su passività da *leasing*, nonché perdite realizzate nette su strumenti derivati di US\$ (0,9) milioni (US\$ (0,6) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli, US\$ (0,8) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura, US\$ 0,5 milioni di utili realizzati sulla chiusura di alcuni *swap* su tassi di interesse), US\$ (0,6) milioni di differenze di cambio negative e US\$ (2,5) milioni di impatto negativo derivante dalla risoluzione dei contratti di *leasing* sulle navi High Fidelity e High Discovery. L'importo registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente comprendeva US\$ (23,8) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse ed 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\$ 43,7 milioni rispetto a una perdita di US\$ (13,8) milioni nel terzo trimestre 2021, ed un utile di US\$ 63,0 milioni nei primi 9 mesi del 2022 rispetto a una perdita di US\$ (28,8) milioni nello stesso periodo del 2021.

Le **imposte sul reddito** sono state pari a US\$ (0,2) milioni nel terzo trimestre 2022 (prossimi allo zero nel terzo



trimestre 2021) ed a US\$ (0,3) milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ 0,2 milioni nei primi 9 mesi del 2021).

DIS ha registrato un **utile ante imposte di US\$ 43,6 milioni nel terzo trimestre 2022** rispetto a una *perdita netta* di US\$ (13,8) milioni nel terzo trimestre 2021, ed un **utile netto di US\$ 62,8 milioni nei primi 9 mesi del 2022**, rispetto ad una perdita netta di US\$ (28,9) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Escludendo i risultati da vendite di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal terzo trimestre 2022 (US\$ (3,1) milioni) e dallo stesso periodo del 2021 (US\$ 0,3 milioni), nonché le svalutazioni delle attività di US\$ (5,8) milioni nel terzo trimestre 2021 e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (terzo trimestre 2022: US\$ 0,9 milioni e terzo trimestre 2021: US\$ (0,1) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 45,7 milioni nel terzo trimestre 2022** rispetto a US\$ (8,2) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Escludendo i risultati da vendite di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi 9 mesi del 2022 (US\$ (4,5) milioni) e dallo stesso periodo del 2021 (US\$ 0,05 milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,1) milioni nei primi 9 mesi del 2022 e US\$ (5,8) milioni nello stesso periodo del 2021) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primi 9 mesi del 2022: US\$ 1,2 milioni e primi 9 mesi del 2021: US\$ (0,6) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 68,1 milioni nei primi nove mesi del 2022** rispetto a US\$ (22,6) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>(US\$ migliaia)</i>	AI 30 settembre 2022	AI 31 dicembre 2021
<b>ATTIVITÀ</b>		
Attività non correnti	809.470	831.283
Attività correnti, ad esclusione delle attività disponibili per la vendita	187.048	94.836
Attività disponibili per la vendita	-	10.197
<b>Totale attività</b>	<b>996.518</b>	<b>936.316</b>
<b>PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		
Patrimonio netto	402.459	332.382
Passività non correnti	449.622	466.111
Totale passività correnti	144.437	137.823
<b>Totale passività e patrimonio netto</b>	<b>996.518</b>	<b>936.316</b>

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, e comprendono le attività consistenti nel diritto di utilizzo (non sono presenti navi in costruzione al 30 settembre 2022). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 settembre 2022 era di US\$ 951,5 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** sono stati pari a US\$ 0,9 milioni nei primi nove mesi del 2022 rispetto a US\$ 5,2 milioni nello stesso periodo del 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 settembre 2022 ammontavano a US\$ 187,0 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 20,9 milioni e US\$ 74,1 milioni), le attività correnti comprendevano "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 85,1 milioni.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 449,6 milioni al 30 settembre 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), comprendevano al 30 settembre 2022 le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 36,2 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 35,1 milioni per passività da *leasing* e US\$ 6,0 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 402,5 milioni al 30 settembre 2022 (US\$ 332,4 milioni al 31 dicembre 2021). La variazione rispetto a fine 2021 è dovuta principalmente al risultato netto generato nei primi 9 mesi del 2022, e comprende anche la modifica della valutazione degli strumenti di copertura dei flussi finanziari durante il periodo.

## INDEBITAMENTO NETTO\*

L'**indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2022** ammontava a **US\$ 453,9 milioni** rispetto a US\$ 520,3 milioni al 31 dicembre 2021. In conseguenza all'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 54,1 milioni alla fine di settembre 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 42,0% al 30 settembre 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).

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2022	AI 31 dicembre 2021
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	85.135	43.415
Attività finanziarie correnti	6.859	2.638
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata**	31	36
<b>Totale attività finanziarie correnti</b>	<b>92.025</b>	<b>46.089</b>
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	67.101	68.870
Passività per <i>leasing</i> – correnti	35.083	36.480
Altre passività finanziarie correnti – terzi	5.999	4.765
<b>Totale passività finanziarie correnti</b>	<b>108.183</b>	<b>110.115</b>
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>	<b>16.158</b>	<b>64.026</b>
Altre attività finanziarie non correnti – terzi	11.887	9.849
<b>Totale attività finanziarie non correnti</b>	<b>11.887</b>	<b>9.849</b>
Debiti verso banche – non correnti	241.231	226.771
Passività per <i>leasing</i> – non correnti	204.614	237.478
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	3.777	1.862
<b>Totale passività finanziarie non correnti</b>	<b>449.622</b>	<b>466.111</b>
<b>Indebitamento finanziario netto non corrente</b>	<b>437.735</b>	<b>456.262</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>453.893</b>	<b>520.288</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 11

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

Alla fine di settembre 2022 la voce **Totale attività finanziarie correnti** era pari a US\$ 92,0 milioni. L'importo totale comprende *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 85,1 milioni, la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back* pari a US\$ 2,3 milioni e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (*swap* su tassi di interesse) pari a US\$ 4,6 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 settembre 2022 ammontava a US\$ 308,3 milioni, comprensivo di US\$ 67,1 milioni con scadenza entro un anno. Oltre ad alcune linee di credito a breve termine, l'indebitamento bancario di DIS al 30 settembre 2022 comprende principalmente i seguenti finanziamenti 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 1 nave esistente, per un debito residuo di US\$ 24,3 milioni;
- (ii) finanziamento concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per rifinanziare 1 nave MR costruita nel 2016 per un debito residuo di US\$ 15,0 milioni;
- (iii) finanziamento a 5 anni concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per rifinanziare 1 nave *handysize* costruita nel 2016 e 4 navi MR precedentemente di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c. costruite tra il 2010 e il 2011, per un debito residuo di US\$ 38,9 milioni.
- (iv) finanziamento a 5 anni concesso da ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 3 navi LR1 costruite nel 2018 e 1 nave *handysize* costruite nel 2014, per un debito residuo di US\$ 82,0 milioni.
- (v) finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare 3 navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2014, nel 2015 e nel 2016, per un debito residuo di US\$ 39,9 milioni;
- (vi) finanziamento a 7 anni per un debito residuo 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 residuo di US\$ 18,9 milioni;
- (viii) finanziamento a 6 anni concesso da Century Tokyo Leasing per finanziare una nave MR costruita nel 2017, per un debito residuo di US\$ 14,9 milioni;
- (ix) finanziamento a 5 anni concesso da Banco BPM S.p.A. per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2016, per un debito residuo di US\$ 14,8 milioni;
- (x) finanziamento a 7 anni concesso da Danish Ship Finance per rifinanziare 2 navi MR costruite nel 2012, per un debito residuo di US\$ 25,2 milioni;

*Passività da leasing* comprende i *leasing* finanziari per M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Loyalty, M/T High Trader, M/T Cielo di Houston e M/T High Voyager, che sono state vendute e riprese in *leasing* tra il 2017 e il 2019 ed i *leasing* finanziari per M/T High Fidelity e M/T High Discovery, i cui *leasing* precedenti sono stati risolti nel terzo trimestre 2022, con le navi contestualmente rifinanziate con nuovi *leasing* a 10 anni. Inoltre le "passività da *leasing*" al 30 settembre 2022 includono US\$ 54,1 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 di navi, riguardante operazioni di vendita e *lease-back*.

## FLUSSI DI CASSA

I flussi di cassa netti di DIS per i primi 9 mesi del 2022 sono stati di US\$ 43,5 milioni rispetto a US\$ (20,9) milioni dello stesso periodo del 2021 (terzo trimestre 2022: US\$ 40,3 milioni vs. terzo trimestre 2021 US\$ (10,2) milioni).

3° trim. 2022	3° trim. 2021	US\$ migliaia	9 MESI 2022	9 MESI 2021
61.479	5.838	Flussi di cassa da attività operative	80.461	24.371
(25.499)	(970)	Flussi di cassa da attività di investimento	(7.088)	(1.954)
4.282	(15.072)	Flussi di cassa da attività finanziarie	(29.829)	(43.307)
<b>40.262</b>	<b>(10.204)</b>	<b>Variazioni della liquidità</b>	<b>43.544</b>	<b>(20.890)</b>
29.688	34.608	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	26.406	45.294
<b>69.950</b>	<b>24.404</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>69.950</b>	<b>24.404</b>
85.135	42.045	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	85.135	42.045
(15.185)	(17.641)	Scoperti di conto a fine periodo	(15.185)	(17.641)

I flussi di cassa da attività operative sono stati positivi, attestandosi a US\$ 61,5 milioni nel terzo trimestre 2022 rispetto a US\$ 5,8 milioni nel terzo trimestre 2021 ed a US\$ 80,5 milioni nei primi 9 mesi del 2022, rispetto a US\$ 24,4 milioni nei primi 9 mesi del 2021.

I flussi di cassa netti da attività di investimento sono stati negativi per US\$ (25,5) milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ (1,0) milioni nel terzo trimestre 2021) e per US\$ (7,1) milioni nei primi 9 mesi del 2022 (US\$ (2,0) milioni nei primi 9 mesi del 2021). Nell'agosto 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha ottenuto il controllo del 100% di Glenda International Shipping d.a.c. (o "la joint venture") attraverso il riscatto delle azioni di proprietà di Topley Corporation (parte del Gruppo Glencore) nella joint venture per un corrispettivo di US\$ 27,4 milioni. L'impatto di questa operazione, al netto delle disponibilità liquide acquisite dalla joint venture alla data di riscatto, è rispecchiato nei flussi di cassa da attività di investimento, per un ammontare di US\$ (25,5) milioni. Inoltre, l'importo totale per i primi 9 mesi del 2022 comprende 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 i primi nove mesi del 2021 comprendeva 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 di due MR riprese a noleggio, nel 2017.

I flussi di cassa da attività finanziarie sono stati negativi e pari a US\$ (29,8) milioni nei primi 9 mesi del 2022. Questa cifra comprende principalmente: i) **US\$ (162,4) 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; US\$ (1,9) milioni dovuti al rimborso del prestito, compresa la maxirata, per la M/T High Priority, venduta nel secondo trimestre 2022; US\$ (14,2) milioni dovuti al rimborso dei finanziamenti per la M/T Cielo di Salerno, il cui è stato rifinanziato nel primo trimestre 2022; US\$ (94,4) milioni dovuti al rimborso dei finanziamenti per le navi M/T High Seas, M/T High Tide, M/T Cielo di New York, M/T Cielo di Rotterdam, M/T Cielo Rosso e M/T Cielo di Cagliari, il cui debito con scadenza prevista nel 2023 è stato rifinanziato nel terzo trimestre 2022; e US\$ (33,7) milioni dovuti al rimborso dei finanziamenti per le quattro navi MR precedentemente di proprietà di GLENDA International Shipping, il cui debito è stato rifinanziato nel terzo trimestre 2022; ii) **US 159,5 milioni di utilizzi di finanziamenti**, di cui: US\$ 15,3 milioni riguardanti il rifinanziamento della M/T Cielo di Salerno; US\$ 82,0 milioni riguardanti il rifinanziamento delle navi M/T Cielo di New York, M/T Cielo di Rotterdam, M/T Cielo Rosso e M/T Cielo di Cagliari; US\$ 25,2 milioni riguardanti il rifinanziamento delle M/T High Seas e M/T High Tide; US\$ 38,9 milioni riguardanti il rifinanziamento delle quattro navi MR precedentemente di proprietà di GLENDA International Shipping; iii) **US\$ 42,9 milioni di avvio di un leasing finanziario** riguardante il rifinanziamento dei leasing sulle navi M/T High Fidelity e M/T High Discovery; iv) **US\$ (70,1) milioni di rimborso di passività da leasing**, compresi US\$ (39,5) milioni

riguardanti la risoluzione del precedente *leasing* sulle navi High Fidelity e High Discovery; v) **US\$ (0,1) milioni di acquisizione di azioni proprie di DIS.**

## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI

### 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 Milan, segmento della Borsa di 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 ammontava a EUR 0,412 (zero virgola quattrocentododici euro) per Azione di Compendio.

**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 sono scaduti, diventando privi di validità da tutti i punti di vista.

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

**Rifinanziamento di due leasing:** nel mese di luglio 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le proprie 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. Per questo nuovo prestito "sustainability linked", il margine è adeguato in base alle emissioni di CO2 della flotta di d'Amico Tankers e all'indicatore AER (tasso annuale di efficienza) associato rispetto alla traiettoria di AER stabilita di *Poseidon Principles* per il tipo di navi controllate dalla nostra Controllata. ING ha il ruolo di Agent e Sustainability Coordinator di questa linea di credito.

**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 sottoscritto il rifinanziamento del prestito correlato a tre delle sue navi MR in scadenza nel 2023, con le relative maxirate. In dettaglio:

- d'Amico Tankers ha sottoscritto un finanziamento a 7 anni da US\$ 25,2 milioni con Danish Ship Finance A/S per rifinanziare i prestiti bancari in scadenza nel 2023 sulla M/T High Seas e sulla 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 per la proroga in continuazione diretta e ulteriori 4,5 anni da aggiungere alla precedente scadenza a gennaio 2023 del prestito esistente sulla M/T High Challenge, con un importo quindi residuo di US\$ 13,8 milioni.

**Rifinanziamento del debito bancario correlato a cinque navi MR:** Nel mese di settembre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un nuovo finanziamento a 5 anni da US\$ 54,2 milioni con Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING finalizzato al rifinanziamento dei prestiti correlati alle cinque navi seguenti:

- MT Cielo di Capri, una nave cisterna *handysize* da 39.043 Tpl (Dwt) costruita nel 2016 da Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd., Vietnam, ed il cui precedente debito bancario scadeva nel maggio 2023. Il nuovo finanziamento legato a questa nave è stato utilizzato all'inizio di ottobre 2022.
- MT Glenda Melissa, MT Glenda Meryl, MT Glenda Melody, MT Glenda Melanie, quattro navi MR da 47.200 Tpl (Dwt) costruite tra il 2010 ed il 2011 da Hyundai-Mipo, Corea del Sud, tutte precedentemente di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c. Il nuovo finanziamento legato a queste quattro navi è stato utilizzato nel settembre 2022.

**Acquisizione del pieno controllo di GLENDA International d.a.c.:** nell'agosto 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha ottenuto il controllo del 100% di Glenda International Shipping d.a.c. ("Glenda" o "la *joint venture*") attraverso il riscatto delle azioni (il "Riscatto") di proprietà di Topley Corporation ("Topley", parte del Gruppo Glencore) nella *joint venture* per un corrispettivo di US\$ 27,4 milioni. Prima dell'operazione, Topley deteneva una partecipazione del 50% in Glenda International Shipping. Le navi al momento di proprietà di Glenda International Shipping erano le seguenti MR:

- GLENDA Melissa, 47.203 Tpl (Dwt), costruita nel 2011 da Hyundai Mipo, Corea del Sud;
- GLENDA Meryl, 47.251 Tpl (Dwt), costruita nel 2011 da Hyundai Mipo, Corea del Sud;
- GLENDA Melody, 47.238 Tpl (Dwt), costruita nel 2011 da Hyundai Mipo, Corea del Sud;
- GLENDA Melanie, 47.162 Tpl (Dwt), costruita nel 2010 da Hyundai Mipo, Corea del Sud.

Prima del Riscatto delle azioni, i prestiti bancari correlati alle navi sono stati rimborsati integralmente. Nel settembre 2022 d'Amico Tankers d.a.c. ha acquisito queste navi da Glenda.

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

Nel mese di settembre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi LR1 per un periodo di 12 mesi a decorrere da ottobre 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.

**Esercizio dell'opzione di acquisto su una nave MR in *time charter*:** a settembre 2022, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T High Adventurer, una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt) costruita nel 2017 da Onomichi Dockyard Co., Giappone, per un corrispettivo di JPY 4,1 miliardi (equivalenti a circa US\$ 30,4 milioni) e con consegna prevista nel novembre 2022.

#### **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 stimata controparte 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

**Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di ottobre 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi LR per un minimo di 10 mesi e fino a 12 mesi, a partire da dicembre 2022.

Nel mese di novembre 2022 d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi, a partire da novembre 2022.

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

	Al 30 settembre 2022				Al 10 novembre 2022			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	8	6	19	5	8	6	19
Noleggio a scafo nudo*	1	7	-	8	1	7	-	8
Nolo a lungo termine	-	9	-	9	-	9	-	9
Nolo a breve termine	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>36</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>36</b>

\* con obbligo di acquisto

### Evoluzione prevedibile della gestione

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (iii) la domanda di raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine sia per il greggio che per i raffinati, (v) il tasso di crescita della flotta di navi cisterna, (vi) l'efficienza della flotta dovuta a fattori come la congestione, i trasbordi di carichi e le velocità medie di navigazione, e (vii) la lunghezza media delle tratte di navigazione e i rapporti zavorra/carico. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che dovrebbero continuare a sostenere i mercati:

### Domanda di navi cisterna

- Secondo quanto riportato nell'ultima relazione dell'AIE, per l'esercizio 2022 si prevede che la domanda globale di petrolio aumenti di 1,9 milioni di barili al giorno, raggiungendo 99,6 milioni di barili al giorno, prima di avanzare di altri 1,7 milioni di barili al giorno nell'esercizio 2023, così da superare i livelli pre-pandemici, attestandosi a 101,3 milioni di barili al giorno. Nell'esercizio 2022 l'OCSE rappresenterà la maggior parte della crescita, mentre i paesi non OCSE copriranno tre quarti degli dell'aumento nel 2023.
- Nella relazione di ottobre, l'AIE prevede un aumento medio dei volumi di raffinazione di 1,3 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre 2022 (su base trimestrale) e di 1,2 milioni di barili al giorno nell'esercizio 2023.
- Le scorte di raffinati dell'OCSE sono ben al di sotto delle medie quinquennali, con una situazione particolarmente preoccupante per le scorte di distillati medi, sia in Europa che negli Stati Uniti.
- La carenza di gasolio, in particolare nella costa orientale degli Stati Uniti, e il previsto utilizzo di gasolio in sostituzione del gas quest'inverno, sta contribuendo a dei margini di raffinazione molto alti per questo distillato, che dovrebbero rimanere tali nei prossimi trimestri, stimolando l'attività di raffinazione e fornendo un sostegno fondamentale ai noli storicamente elevati delle navi cisterne.

- Nell'*outlook* di ottobre 2022, Clarksons stima che la domanda di navi cisterna per trasporto di raffinati dovrebbe crescere del 5,6% nel 2022 e di un ulteriore 6,2% nel 2023.
- Le prospettive sulla domanda risentono di una serie di rischi, legati principalmente ad un miglioramento meno marcato del previsto della domanda cinese di petrolio l'anno prossimo, qualora continuino le restrizioni legate al Covid, e ad un probabile rallentamento dell'economia globale. Tuttavia, anche se sul fronte macroeconomico dovessero rafforzarsi i venti contrari, il passaggio a rotte più lunghe, la sostituzione del gas con il petrolio, la ripresa della domanda di carburanti per aviazione e le basse scorte di petrolio, che potrebbero portare alla ricostituzione di scorte, dovrebbero sostenere la domanda.
- Secondo Clarksons, il commercio marittimo di raffinati aumenterà del 10% circa nel periodo 2022-23, riflettendo l'impatto del conflitto in Ucraina (nel 2023 si prevede una riduzione più significativa dell'esportazione di carichi Russi all'Europa, dopo l'entrata in vigore del divieto di importazione dalla Russia da parte dell'UE nel febbraio 2023) e i recenti cambiamenti nel panorama della raffinazione.
- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a est di Suez. L'AIE stima che la pandemia abbia causato la chiusura di raffinerie con capacità di 1,9 milioni di barili al giorno, di cui circa 800.000 barili al giorno in Nord America, oltre a significative chiusure in Europa e Oceania. Engen ha convertito la sua raffineria da 120.000 barili al giorno di Durban (responsabile del 17% circa della produzione di combustibile del paese) in un terminal/deposito. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda e spostamenti strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a 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; nei primi nove mesi dell'anno ne sono state consegnate solo 42.
- Le inefficienze commerciali, con l'aumento dei trasbordi dei carichi e del rapporto zavorra/carico, sono state uno dei fattori che hanno ridotto la produttività della flotta e hanno alimentato la forza dei mercati dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Nell'*outlook* di ottobre 2022, Clarksons ha stimato che nel 2022 la flotta di navi cisterna crescerà solo dell'1,9%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi durante la pandemia. Tuttavia, la ripresa dei prezzi dell'acciaio ha migliorato la domanda per riciclaggio di navi. Nonostante la solidità dei mercati dei noli, 23 navi nel settore MR e LR1 sono già state demolite quest'anno.
- Secondo Clarksons, a fine settembre 2022 il 6,9% della flotta di navi MR e LR1 aveva più di 20 anni (in Tpl (Dwt)), mentre l'attuale portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 3,1% dell'attuale flotta commerciale (in Tpl (Dwt)). Alla stessa data, il 33,1% della flotta di navi MR e LR1 (in Tpl (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 convenzioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti agenzie commerciali di intermediazione come Trafigura, hanno recentemente firmato la "*Sea Cargo Charter*" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. In occasione 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, anche l'aumento dei costi delle navi di nuova costruzione e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente sulla propensione per nuovi ordini.

## GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

### BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30 SETTEMBRE 2022

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2022	3° trim. 2021	US\$ migliaia	9 MESI 2022	9 MESI 2021
136.494	59.298	Ricavi	311.774	181.335
(42.321)	(17.192)	Costi diretti di viaggio	(101.994)	(50.338)
<b>94.173</b>	<b>42.106</b>	<b>Ricavi base time charter*</b>	<b>209.780</b>	<b>130.997</b>
1.213	-	Ricavi da noleggio a scafo nudo *	3.599	-
<b>95.386</b>	<b>42.106</b>	<b>Ricavi netti totali</b>	<b>213.379</b>	<b>130.997</b>
(1.188)	(895)	Costi per noleggi passivi	(2.909)	(2.515)
(20.199)	(22.564)	Altri costi operativi diretti	(62.340)	(68.755)
(4.414)	(3.238)	Costi generali ed amministrativi	(11.254)	(10.228)
(513)	(538)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.561)	(1.611)
<b>69.072</b>	<b>14.871</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBITDA*</b>	<b>135.315</b>	<b>47.888</b>
(14.837)	(22.191)	Ammortamenti e svalutazioni	(47.365)	(54.822)
<b>54.235</b>	<b>(7.320)</b>	<b>Risultato operativo lordo / EBIT*</b>	<b>87.950</b>	<b>(6.934)</b>
(197)	1.117	Proventi finanziari netti	696	2.136
(10.321)	(7.552)	(Oneri) finanziari netti	(25.603)	(23.975)
<b>43.717</b>	<b>(13.755)</b>	<b>Utile (perdita) ante imposte</b>	<b>63.043</b>	<b>(28.773)</b>
(159)	4	Imposte sul reddito	(267)	(157)
<b>43.558</b>	<b>(13.751)</b>	<b>Utile (perdita) netto</b>	<b>62.776</b>	<b>(28.930)</b>
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>				
<b>0,036</b>	<b>(0,011)</b>	<b>Utile (perdita) per azione in US\$<sup>(1)</sup></b>	<b>0,051</b>	<b>(0,024)</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance da pagina 9 a 11

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2022	3° trim. 2021	US\$ migliaia	9 MESI 2022	9 MESI 2021
<b>43.558</b>	<b>(13.751)</b>	<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>62.776</b>	<b>(28.930)</b>
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
(307)	230	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	7.568	2.504
(148)	(46)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(290)	(89)
<b>43.103</b>	<b>(13.567)</b>	<b>Utile (Perdita) complessivo del periodo</b>	<b>70.054</b>	<b>(26.487)</b>

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

<sup>(1)</sup> L'utile base per azione è calcolato sul numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.895.331 nei primi nove mesi del 2022 (1.222.854.116 azioni nei primi nove mesi del 2021) e pari a 1.222.888.554 nel terzo trimestre del 2022 (terzo trimestre 2021: 1.222.726.438 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2022 e nel terzo trimestre/primi nove mesi 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>	AI 30 settembre 2022	AI 31 dicembre 2021
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	797.583	821.434
Altre attività finanziarie non correnti	11.887	9.849
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>809.470</b>	<b>831.283</b>
Rimanenze	20.879	11.643
Crediti a breve ed altre attività correnti	74.144	37.104
Altre attività finanziarie correnti	6.890	2.674
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	85.135	43.415
<b>Attività correnti, ad esclusione delle attività disponibili per la vendita</b>	<b>187.048</b>	<b>94.836</b>
Attività disponibili per la vendita	-	10.197
<b>Totale attività correnti</b>	<b>187.048</b>	<b>105.033</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>996.518</b>	<b>936.316</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	62.053	62.053
Perdite portate a nuovo	(18.046)	(80.568)
Sovraprezzo azioni	368.827	368.823
Altre riserve	(10.375)	(17.926)
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>402.459</b>	<b>332.382</b>
Banche ed altri finanziatori	241.231	226.771
Passività non correnti da <i>leasing</i>	204.614	237.478
Altre passività finanziarie non correnti	3.777	1.862
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>449.622</b>	<b>466.111</b>
Banche ed altri finanziatori	67.101	66.534
Passività correnti da <i>leasing</i>	35.083	36.480
Debiti a breve ed altre passività correnti	36.151	27.665
Altre passività finanziarie correnti	5.999	4.765
Debiti per imposte correnti	103	43
<b>Passività correnti, ad esclusione delle banche associate ad attività disponibili per la vendita</b>	<b>144.437</b>	<b>135.487</b>
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	-	2.336
<b>Totale passività correnti</b>	<b>144.437</b>	<b>137.823</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>996.518</b>	<b>936.316</b>

10 novembre 2022

Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente e Amministratore  
Delegato

*Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario

**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

3° trim. 2022	3° trim. 2021	US\$ migliaia	9 MESI 2022	9 MESI 2021
<b>43.558</b>	<b>(13.751)</b>	<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>62.776</b>	<b>(28.930)</b>
14.837	16.428	Ammortamenti	45.285	49.059
-	5.763	Svalutazione	2.080	5.763
159	(4)	Imposte correnti e differite	267	157
6.121	4.185	Costo netto dei <i>leasing</i>	13.735	13.101
4.407	2.250	Altri oneri (proventi) finanziari	11.172	8.738
513	538	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	1.561	1.611
-	-	Saldo su cessione di investimenti	-	2
(329)	(71)	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(460)	(76)
<b>69.266</b>	<b>15.338</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>136.416</b>	<b>49.425</b>
(2.710)	267	Variazioni delle rimanenze	(8.989)	(1.591)
768	(1.813)	Variazioni dei crediti a breve	(33.193)	2.485
(189)	(1.131)	Variazioni dei debiti a breve	7.153	(3.628)
(108)	(41)	Imposte (pagate) ricevute	(214)	(184)
(3.572)	(4.183)	Deflussi netti per la quota di interessi dei <i>leasing</i> relativa all'IFRS 16	(11.176)	(13.100)
(1.976)	(2.599)	Interessi netti (pagati)	(9.536)	(9.036)
<b>61.479</b>	<b>5.838</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>80.461</b>	<b>24.371</b>
(3)	(970)	Acquisto di immobilizzazioni	(897)	(5.154)
46	-	Vendita di immobilizzazioni	19.351	3.200
(25.542)	-	Aumento della partecipazione in Glenda International Shipping**	(25.542)	-
<b>(25.499)</b>	<b>(970)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(7.088)</b>	<b>(1.954)</b>
4	*-	Aumento di capitale	4	*-
-	(17)	Altre variazioni del patrimonio netto	-	(31)
-	-	Variazione delle azioni proprie	129	(336)
48	658	Variazioni di altri crediti finanziari	121	1.769
(130.703)	(6.996)	Rimborso finanziamenti bancari	(162.379)	(22.956)
144.172	-	Utilizzi di linee di credito	159.517	13.756
42.900	-	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	42.900	-
(52.139)	(8.717)	Rimborsi netti della quota capitale della passività del <i>leasing</i>	(70.121)	(35.509)
<b>4.282</b>	<b>(15.072)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(29.829)</b>	<b>(43.307)</b>
<b>40.262</b>	<b>(10.204)</b>	<b>Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>43.544</b>	<b>(20.890)</b>
29.688	34.608	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	26.406	45.294
<b>69.950</b>	<b>24.404</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo</b>	<b>69.950</b>	<b>24.404</b>
85.135	42.045	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	85.135	42.045
(15.185)	(17.641)	Scoperti di conto a fine periodo	(15.185)	(17.641)

\* In seguito all'esercizio dei *warrant*, il 1° luglio 2021 ha avuto luogo un aumento di capitale pari a US\$ 157; tale importo è inferiore alla soglia di rendicontazione di US\$ 1 migliaia di DIS.

\*\* Il corrispettivo pagato da d'Amico Tankers d.a.c. (US\$ 27,4 milioni) per l'aumento della partecipazione in Glenda International Shipping d.a.c. è stato allocato al *fair value* delle attività e passività acquisite.

## PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
<b>Saldo al 1° gennaio 2022</b>	<b>62.053</b>	<b>(80.568)</b>	<b>368.823</b>	<b>(16.467)</b>	<b>(1.459)</b>	<b>332.382</b>
Aumento di capitale	*-	-	4	-	-	<b>4</b>
Azioni proprie	-	-	-	129	-	<b>129</b>
Altre variazioni	-	(254)	-	144	-	<b>(110)</b>
Utile (perdita) complessivo	-	62.776	-	(290)	7.568	<b>70.054</b>
<b>Saldo al 30 settembre 2022</b>	<b>62.053</b>	<b>(18.046)</b>	<b>368.827</b>	<b>(16.484)</b>	<b>6.109</b>	<b>402.459</b>

\* In seguito all'esercizio dei *warrant*, il 1° luglio 2022 ha avuto luogo un aumento di capitale, che ha portato a un incremento del capitale sociale pari a US\$ 500; tale importo è inferiore alla soglia di rendicontazione di US\$ 1 migliaio di DIS.

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve		Totale
				Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>						
<b>Saldo al 1° gennaio 2021</b>	<b>62.053</b>	<b>(43.307)</b>	<b>368.853</b>	<b>(16.155)</b>	<b>(5.710)</b>	<b>365.734</b>
Aumento di capitale	*-	-	*-	-	-	<b>*-</b>
Azioni proprie	-	-	-	(336)	-	<b>(336)</b>
Altre variazioni	-	-	(31)	34	-	<b>3</b>
Utile (perdita) complessivo	-	(28.930)	-	(61)	2.504	<b>(26.487)</b>
<b>Saldo al 30 settembre 2021</b>	<b>62.053</b>	<b>(72.237)</b>	<b>368.822</b>	<b>(16.518)</b>	<b>(3.206)</b>	<b>338.914</b>

\* In seguito all'esercizio dei *warrant*, il 1° luglio 2021 ha avuto luogo un aumento di capitale pari a US\$ 157; tale importo è inferiore alla soglia di rendicontazione di US\$ 1 migliaio di DIS.

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 settembre 2022, e per i nove 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 congetture. Le decisioni della dirigenza sono basate sull'esperienza e sulle previsioni connesse al verificarsi di eventi futuri, e pertanto sono da considerarsi ragionevoli. Le principali decisioni assunte nell'applicazione dei principi contabili e nell'utilizzo delle stime sono espresse per tutte le aree di *business* e sono riviste in modo continuativo.

#### **Informazioni di settore**

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

#### **Principi contabili**

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

#### **Principi contabili adottati a decorrere dal 1° gennaio 2022**

Non sono stati adottati nuovi principi contabili per il periodo chiuso al 30 settembre 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 privo di rischio. 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 per i finanziamenti collegati sia al SOFR a termine, sia al SOFR composto cumulativo in via posticipata.

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

---

## **2. IMPEGNI E PASSIVITÀ POTENZIALI**

---

### **Controversie legali in corso**

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

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

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, e 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*.

10 novembre 2022

Per il Consiglio di Amministrazione

*Paolo d'Amico*  
Presidente e Amministratore Delegato

*Antonio Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario

Il manager responsabile della redazione del bilancio, 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, il bilancio per i primi nove mesi ed il terzo trimestre 2022, redatto in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicato nel presente documento, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che il resoconto intermedio di gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente ad una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

*Antonio Carlos Balestra di Mottola*  
Direttore finanziario