

Informazione Regolamentata n. 0912-64-2023	Data/Ora Inizio Diffusione 27 Luglio 2023 12:25:06	Euronext Star Milan
---	---	----------------------------

Societa' : D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING
Identificativo : 179628
Informazione
Regolamentata
Nome utilizzatore : DAMICOTANKERSN02 - Franchin
Tipologia : 1.2
Data/Ora Ricezione : 27 Luglio 2023 12:20:07
Data/Ora Inizio : 27 Luglio 2023 12:25:06
Diffusione
Oggetto : DIS_Risultati Q2 & H1 2023 Comunicato
stampo

Testo del comunicato

Vedi allegato.



COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo semestre e del secondo trimestre 2023:

***'NEL PRIMO SEMESTRE DELL'ANNO, DIS HA REGISTRATO RISULTATI ESTREMAMENTE POSITIVI:
UTILE NETTO DI US\$ 99,8M, EBITDA DI US\$ 142,7M (69,3% DI MARGINE)
E FLUSSI DI CASSA DA ATTIVITA' OPERATIVE DI US\$ 173,0M.
STRUTTURA FINANZIARIA MOLTO FORTE, CON UN RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI AD APPENA IL 25,3%, CASSA E MEZZI EQUIVALENTI PARI A US\$ 113,3M.'***

RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE 2023

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 203,5 milioni (US\$ 115,6 milioni nel H1'22)
 - Ricavi netti totali di US\$ 205,9 milioni (US\$ 118,0 milioni nel H1'22)
 - Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 142,7 milioni (69,3% sui Ricavi netti totali) (US\$ 66,2 milioni nel H1'22)
 - Risultato netto di US\$ 99,8 milioni (US\$ 19,2 milioni nel H1'22)
 - Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 103,6 milioni (US\$ 22,6 milioni nel H1'22)
 - Flussi di cassa da attività operative di US\$ 173,0 milioni (US\$ 18,9 milioni nel H1'22)
 - Debito netto di US\$ 300,4 milioni (US\$ 271,6 milioni escluso IFRS16) al 30 giugno 2023 (US\$ 409,9 milioni e US\$ 370,0 milioni escluso IFRS16, al 31 dicembre 2022)
-

RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE 2023

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 97,2 milioni (US\$ 72,8 milioni nel Q2'22)
 - Ricavi netti totali di US\$ 98,4 milioni (US\$ 74,0 milioni nel Q2'22)
 - Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 66,3 milioni (US\$ 48,5 milioni nel Q2'22)
 - Risultato netto di US\$ 45,7 milioni (US\$ 25,7 milioni nel Q2'22)
 - Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 47,1 milioni (US\$ 26,7 milioni nel Q2'22)
-

Lussemburgo - 27 luglio, 2023 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: "DIS") ("la Società", "d'Amico International Shipping" o "il Gruppo"), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio consolidato relativo al primo semestre e al secondo trimestre 2023.

MANAGEMENT COMMENTARY

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta:

'Sono lieto di annunciare gli ottimi risultati generati da DIS nella prima metà di quest'anno. Infatti, DIS ha conseguito un Utile netto pari a US\$ 99,8 milioni nel H1 2023 vs. un Utile netto di US\$ 19,2 milioni ottenuto nello stesso periodo dello scorso anno, mentre nel Q2 2023 DIS ha generato un Utile netto di US\$ 45,7 milioni vs. un Utile Netto di US\$ 25,7 milioni nel secondo trimestre dello scorso anno.



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

*In termini di performance base time-charter (TCE), **DIS ha realizzato una media TCE spot giornaliera di US\$ 34.216 nel H1 2023** vs. US\$ 21.037 nel H1 2022 e di US\$ 31.746 nel Q2 2023 vs. US\$ 28.687 nel Q2 2022. Allo stesso tempo, nel H1 2023 DIS ha mantenuto il 26,2% dei suoi giorni nave, coperti ad una media giornaliera di US\$ 27.419 (H1 2022: 42,1% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 15.158). La Società ha pertanto generato un **nolo giornaliero base Time-charter complessivo (spot e time-charter) di US\$ 32.434 nel H1 2023**, rispetto a US\$ 18.559 ottenuti nel H1 2022 e di US\$ 30.831 nel Q2 2023 vs. US\$ 23.389 nel Q2 2022.*

Secondo il report di luglio dell'AIE, nel 2023 la domanda mondiale di petrolio crescerà di 2,2 milioni di barili/giorno, raggiungendo un record di 102,1 milioni di barili/giorno, un livello che è di 1,5 milioni di barili/giorno superiore a quello del 2019, prima della pandemia. La domanda della Cina rappresenterà circa il 73% della crescita globale prevista per quest'anno, con un aumento stimato in 1,6 milioni di barili/giorno. La revoca delle restrizioni anti-Covid in Cina, dovrebbe portare ad un forte incremento del consumo mondiale di jet-fuel, stimato in aumento di 1,0 milioni di barili/giorno nel 2023 (+16,6% anno su anno). Secondo l'AIE, malgrado il traffico aereo in Cina si sia ripreso nei primi sei mesi dell'anno, il traffico aereo internazionale è ancora di circa il 17% inferiore rispetto ai livelli pre-pandemia e si stima che la domanda cinese di jet-fuel/cherosene ritornerà ai livelli del 2019 solo nel corso del Q3 2023.

Nel corso della prima metà del 2023, il mercato delle product tanker è rimasto su livelli storicamente molto elevati, malgrado un aumento della volatilità e di alcune dinamiche più deboli registrate verso la fine del Q2. Una serie di fattori temporanei ha contribuito a questo leggero indebolimento del mercato. Innanzitutto, la manutenzione delle raffinerie negli USA, in Cina e in Russia nella prima parte dell'anno ha impattato negativamente l'export di queste regioni. Inoltre, il rallentamento dell'attività industriale in USA ed Europa ha pesato negativamente sulla domanda di diesel. Infine, l'incertezza legata agli effetti dell'entrata in vigore a febbraio di quest'anno delle sanzioni dell'UE sull'export di prodotti raffinati russi, ha comportato un aumento significativo delle importazioni di diesel ed un conseguente accumulo di scorte, soprattutto da parte dei paesi europei, nei mesi precedenti la sua attuazione, smorzando successivamente le opportunità di arbitraggio.

Tuttavia, dopo aver raggiunto un minimo stagionale a marzo di 80,8 milioni di barili/giorno, i volumi di raffinazione globali sono saliti a 82,0 milioni di barili/giorno a giugno e l'AIE prevede che la produzione aumenterà di ulteriori 1,6 milioni di barili/giorno entro agosto. Nella seconda metà dell'anno la produzione delle raffinerie dovrebbe essere superiore di 1,2 milioni di barili/giorno rispetto al primo semestre del 2023. Ciò dovrebbe tradursi in un aumento dei volumi trasportati dalle product tankers. Il 5 febbraio 2023 sono entrate in vigore le sanzioni dell'UE e il relativo 'price cap' sulle esportazioni di prodotti petroliferi russi, che hanno avuto un impatto significativo sul mercato delle navi cisterna. Secondo l'AIE, nel giugno 2023 la Russia ha esportato prodotti per un totale di 2,6 milioni di barili/g rispetto ai 2,7 milioni di barili/giorno di gennaio 2021. Tuttavia, nello stesso periodo le esportazioni russe verso l'Europa sono crollate (-85% su base annua) e quelle verso Asia (India e Cina in particolare), Africa, Turchia, Brasile e Medio Oriente, sono salite a livelli record. Lo sconvolgimento dei flussi commerciali dovuto al reindirizzamento del petrolio russo verso nuove destinazioni più lontane hanno notevolmente aumentato i tempi di transito del petrolio e di attesa delle navi. Infatti, i trasporti dalla Russia occidentale all'Europa richiedevano circa 10 giorni, mentre i viaggi verso India e Cina richiedono rispettivamente dai 30 ai 40 giorni circa.

I fondamentali di lungo termine continuano ad essere molto solidi per l'industria delle product tankers. *Lo storico processo di dislocazione della capacità di raffinazione lontano da alcuni dei principali centri di consumo (Europa, Stati Uniti, Australia) darà un forte impeto alla domanda, misurata in tonnellate-miglia, per product tanker. Infatti, si stima che oltre il 72% dell'aumento netto della capacità di raffinazione pianificata nel periodo 2023-25, dovrebbe essere in Medio Oriente, India, Cina e nel resto dell'Asia. Inoltre, il nostro settore sembra estremamente sano anche dal punto di vista dell'offerta. Nonostante un recente incremento degli ordini (principalmente nel segmento LR2, in cui DIS non opera), gli operatori del mercato*



sono poco propensi a ordinare nuove navi a causa del significativo aumento dei costi di costruzione, delle incertezze tecnologiche legate all'implementazione di nuove e stringenti normative ambientali (EEXI e CII, in particolare) e della limitata disponibilità dei cantieri, per cui navi ordinate oggi sarebbero probabilmente consegnate solo nel 2026, con pochissimi slot disponibili per la fine del 2025. Secondo Clarkson, alla fine di giugno 2023, il 9,0% della flotta MR e LR1 aveva più di 20 anni (in dwt), il 38,2% aveva più di 15 anni, mentre l'attuale portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 4,7% dell'attuale flotta.

Nel secondo trimestre dell'anno, DIS ha esercitato le sue opzioni di acquisto su tre navi noleggiate a scafo nudo (MT High Loyalty, MT High Trust e MT High Trader), in aggiunta alle due opzioni già esercitate tra dicembre 2022 e gennaio 2023, con l'obiettivo di ridurre ulteriormente la propria leva finanziaria ed il proprio breakeven. Sono orgoglioso di annunciare che alla fine di giugno 2023, **il rapporto tra la nostra posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della nostra flotta era ad un livello molto contenuto di solo il 25,3%**, rispetto al 36,0% di fine 2022 e al 72,9% di fine 2018.

Grazie alla nostra solida posizione finanziaria e alle buone prospettive del nostro mercato, nel secondo trimestre del 2023 DIS è stata in grado di remunerare i suoi azionisti anche attraverso una distribuzione di dividendi di US\$ 22,0 milioni e attraverso l'avvio di un nuovo programma di riacquisto di azioni proprie.

Possiamo guardare con ottimismo al futuro del nostro settore e sono fiducioso che DIS continuerà a generare valore e rendimenti interessanti per i suoi Azionisti nel corso dei prossimi trimestri e anni.

Carlos Balestra di Mottola, Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping commenta:

*'Nel primo semestre del 2023, **DIS ha generato un Utile netto consolidato pari a US\$ 99,8 milioni** vs. un Utile netto di US\$ 19,2 milioni nello stesso periodo dello scorso anno. Il nostro risultato netto rettificato (esclusi i risultati da vendita e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività da entrambi i periodi) è stato pari a US\$ 103,6 milioni nel H1 2023, rispetto a US\$ 22,6 milioni nel H1 2022. Nel secondo trimestre dell'anno, **DIS ha registrato un Utile netto di US\$ 45,7 milioni** vs. un Utile netto di US\$ 25,7 milioni nel Q2 2022, mentre il nostro risultato netto rettificato è stato pari a US\$ 47,1 milioni nel Q2 2023 vs. US\$ 26,7 milioni nel Q2 2022.*

*Nella prima metà dell'anno, abbiamo ottenuto un **EBITDA di US\$ 142,7 milioni** rispetto ai US\$ 66,2 milioni raggiunti nel primo semestre 2022 (Q2 2023: US\$ 66,3 milioni vs. Q2 2022: US\$ 48,5 milioni), che ha contribuito a generare un **cash flow operativo estremamente forte pari a US\$ 173,0 milioni nel primo semestre 2023**, rispetto a US\$ 18,9 milioni nello stesso periodo dello scorso anno.*

*Nella prima metà del 2023, DIS ha ulteriormente rafforzato il proprio bilancio ed alla fine del periodo poteva contare su una **Posizione Finanziaria Netta (PFN) di US\$ 300,4 milioni e Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di US\$ 113,3 milioni** rispetto a una PFN di US\$ 409,9 milioni alla fine del 2022. **Al 30 giugno 2023, la leva finanziaria di DIS** (calcolata come rapporto tra la nostra PFN, esclusi gli effetti dell'IFRS16, ed il valore di mercato della nostra flotta) **era pari ad appena il 25,3%** rispetto al 36,0% di fine 2022 ed al 72,9% di fine 2018. Tra dicembre 2022 e maggio 2023, abbiamo esercitato opzioni di acquisto su cinque delle nostre navi noleggiate a scafo nudo (tre già consegnateci nel primo semestre 2023 e due consegnateci a luglio 2023). Il graduale esercizio delle opzioni di acquisto sulle nostre navi noleggiate a scafo nudo è in linea con l'obiettivo di ridurre il nostro indebitamento e abbassare il nostro breakeven.*

Oltre ad aver già sostanzialmente ridotto la nostra leva finanziaria, siamo ora in una posizione tale per cui il rischio derivante dai fabbisogni di rifinanziamento nei prossimi anni è davvero molto basso, poiché solo



una piccola parte del nostro debito bancario scade nel 2025, mentre i prestiti che dovevano scadere nel 2023 sono già stati rifinanziati a condizioni molto competitive. L'unico balloon che sarebbe scaduto nel 2024 è stato già rimborsato anticipatamente ad aprile 2023 e dovrebbe essere rifinanziato nel Q3 2023.

Inoltre, a seguito dell'esercizio dell'opzione di acquisto di DIS su MT High Explorer (una nave in time charter-in consegnataci a maggio) per un corrispettivo di circa US\$ 30,0 milioni, DIS non ha impegni residui in termini di CAPEX, a parte quelli derivanti dalla manutenzione della propria flotta.

Nel Q2 2023, grazie al nostro solido bilancio ed alla nostra forte posizione di liquidità, siamo stati in grado di distribuire US\$ 22,0 milioni di dividendi e nelle ultime settimane abbiamo avviato il programma di riacquisto di azioni proprie recentemente approvato. Sono convinto che, grazie al nostro gruppo di professionisti altamente qualificato e dedicato, alla nostra forza finanziaria e commerciale, ed ai solidi fondamentali del nostro settore, DIS continuerà a generare valore per i suoi Azionisti nel prossimo futuro.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2023

Il mercato delle navi cisterna è rimasto forte durante l'intero primo semestre 2023, pur registrando un leggero indebolimento verso la fine del secondo trimestre. I periodi di chiusura delle raffinerie in Cina, negli Stati Uniti e in Russia nella prima metà dell'anno hanno influito negativamente sulle esportazioni da queste regioni. Il rallentamento dell'attività industriale in Europa e negli Stati Uniti ha avuto ripercussioni negative anche sulla domanda di diesel. Inoltre, l'incertezza riguardante gli effetti dell'entrata in vigore, a febbraio di quest'anno, delle sanzioni dell'UE sulle esportazioni di prodotti russi ha portato, nei mesi precedenti l'attuazione delle sanzioni, ad un significativo incremento delle importazioni di diesel e quindi ad un accumulo delle scorte, in particolare in Europa, riducendo le opportunità di arbitraggio nei mesi successivi.

Ciononostante, i fondamentali del settore rimangono molto solidi, con una crescita trascurabile della flotta, una domanda petrolifera post-pandemica ancora forte, inefficienze del mercato e l'aumento del tonnellaggio-miglia associato alle sanzioni contro la Russia. Inoltre, i periodi di chiusura delle raffinerie sono ormai in gran parte terminati e tra giugno e agosto di quest'anno è prevista una ripresa della produzione (+1,6 milioni di barili al giorno) e delle esportazioni.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, a fine giugno 2023 era valutata intorno a US\$ 26.000 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\$ 99,8 milioni nel primo semestre 2023 rispetto ad un utile netto di US\$ 19,2 milioni ottenuto nello stesso periodo del 2022. Tale variazione positiva è attribuibile alla maggiore solidità del mercato delle navi cisterna rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 103,6 milioni nel primo semestre 2023 rispetto a US\$ 22,6 milioni registrati nel primo semestre 2022. **DIS ha registrato un utile netto di US\$ 45,7 milioni nel secondo trimestre 2023** rispetto ad un utile netto di US\$ 25,7 milioni nel secondo trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 47,1 milioni nel secondo trimestre 2023 rispetto a US\$ 26,7 milioni nel secondo trimestre 2022.



DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 142,7 milioni nel primo semestre 2023, rispetto agli US\$ 66,2 milioni raggiunti nel primo semestre 2022 (secondo trimestre 2023: US\$ 66,3 milioni vs. secondo trimestre 2022: US\$ 48,5 milioni), con **flussi di cassa operativi positivi pari a US\$ 173,0 milioni nel primo semestre 2023**, rispetto a US\$ 18,9 milioni generati nello stesso periodo dello scorso esercizio.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 34.216 nel primo semestre 2023** rispetto a US\$ 21.037 nel primo semestre 2022 (secondo trimestre 2023: US\$ 31.746 vs. secondo trimestre 2022: US\$ 28.687); un miglioramento attribuibile al considerevole rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 26,2% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2023 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 27.419, (primo semestre 2022: copertura del 42,1% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.158). 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 determinato livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante cicli negativi. **La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 32.434 nei primi sei mesi del 2023 rispetto a US\$ 18.559** raggiunti nello stesso periodo del 2022 (secondo trimestre 2023: US\$ 30.831 vs. secondo trimestre 2022: US\$ 23.389).

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi** sono stati di US\$ 270,8 milioni nel primo semestre 2023 (US\$ 175,3 milioni nel primo semestre 2022) e di US\$ 130,6 milioni nel secondo trimestre 2023 (US\$ 108,7 milioni nel secondo trimestre 2022). L'incremento dei ricavi lordi rispetto all'anno precedente è attribuibile principalmente alla maggiore solidità del mercato dei noli. Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo semestre 2023 (2,0%) è stata superiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (0,8%) principalmente per effetto delle tempistiche di *off-hire* di tipo commerciale e degli interventi di bacino (*drydock*).

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del *mix* di contratti di impiego *spot* e *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ (67,3) milioni nel primo semestre 2023 rispetto a US\$ (59,7) milioni nel primo semestre 2022 (secondo trimestre 2023: US\$ (33,4) milioni vs. secondo trimestre 2022: US\$ (36,0) milioni). I maggiori costi riflettono la maggiore esposizione al mercato *spot* e i prezzi più alti dei *bunker* rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 203,5 milioni nel primo semestre 2023 rispetto a US\$ 115,6 milioni del primo semestre 2022 e di US\$ 97,2 milioni nel secondo trimestre 2023 rispetto a US\$ 72,8 milioni del secondo trimestre 2022. In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 34.216 nel primo semestre 2023** rispetto a US\$ 21.037 nel primo semestre 2022, **e di US\$ 31.746 nel secondo trimestre 2023** rispetto a US\$ 28.687 nel secondo trimestre 2022.

Nel primo semestre 2023, DIS ha mantenuto un buon livello di 'copertura'¹ (ricavi generata da contratti a tariffa fissa), pari ad una media del 26,2% dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2022: 42,1%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 27.419 (primo semestre 2022: US\$ 15.158). Oltre a garantire un certo

¹ 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\$ 6.885 (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.



livello di ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno consentito da sempre a DIS di consolidare i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (*spot e time charter*)² sono stati di US\$ 32.434 nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ 18.559 nel primo semestre 2022, e di US\$ 30.831 nel secondo trimestre 2023 rispetto a US\$ 23.389 nel secondo trimestre 2022.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2022						2023		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	12.857	28.687	21.037	37.159	42.751	31.758	36.652	31.746	34.216
Tariffa fissa	14.968	15.373	15.158	15.497	19.957	15.925	26.367	28.383	27.419
Media	13.796	23.389	18.559	30.230	38.294	26.376	34.056	30.831	32.434

I ricavi da noleggio a scafo nudo ammontavano a US\$ 2,4 milioni nel primo semestre 2023, in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo a decorrere dall'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 Leasing è applicabile a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come leasing operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come leasing operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del leasing e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività, con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del leasing, meno eventuali incentivi derivanti dai contratti di 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 per contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data d'inizio. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 22,0 milioni nel primo semestre 2023 e di US\$ 24,2 milioni nel primo semestre 2022, 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\$ (22,0) milioni nel primo semestre 2023, rispetto a US\$ (25,9) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Nel primo semestre 2023 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (7,8 navi equivalenti) rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente (10,0 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 e a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 9,9 milioni nel primo semestre 2023 (aumento di US\$ 10,9 milioni nel primo semestre 2022), 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\$ (38,1) milioni nel primo semestre 2023 rispetto a US\$ (31,2) milioni nel primo semestre 2022. Nel primo semestre 2023 la Società ha gestito una flotta più ampia di

² 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\$ 6.885 (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.



navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo semestre 2023: 28,2 vs. primo semestre 2022: 25,8). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e elevati standard SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), ed il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di eccellenti *standard* qualitativi per la propria flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** ammontavano a US\$ (11,3) milioni nel primo semestre 2023 (US\$ (6,8) milioni nel primo semestre 2022). 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\$ (3,8) milioni nel primo semestre 2023 (US\$ (1,0) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto di tutte le navi vendute e riprese in leasing (lease-back) negli esercizi precedenti. Inoltre, l'importo per il primo semestre 2023 include US\$ (3,1) milioni di risultato negativo relativo all'ammortamento accelerato delle perdite differite sulle navi M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Trader e M/T High Loyalty, le cui opzioni di acquisto sono state esercitate da d'Amico Tankers d.a.c. nella prima metà dell'anno in corso.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di US\$ 142,7 milioni nel primo semestre 2023 rispetto a US\$ 66,2 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente (secondo trimestre 2023: US\$ 66,3 milioni vs. secondo trimestre 2022: US\$ 48,5 milioni), rispecchiando il miglioramento registrato dai mercati dei noli nei primi sei mesi dell'anno in corso.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (30,5) milioni nel primo semestre 2023 (US\$ (32,5) milioni nel primo semestre 2022) (secondo trimestre 2023: US\$ (14,7) milioni vs. secondo trimestre 2022: US\$ (15,0) milioni). L'importo per il primo semestre 2022 includeva 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 era stata annunciata nel primo trimestre 2022 e finalizzata nel secondo trimestre 2022. Conformemente all'IFRS 5, questa nave era 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.

Il **risultato operativo lordo (EBIT)** è stato di US\$ 112,3 milioni nel primo semestre 2023 rispetto a US\$ 33,7 milioni nel primo semestre 2022 (secondo trimestre 2023: US\$ 51,7 milioni vs. secondo trimestre 2022: US\$ 33,4 milioni).

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 2,4 milioni nel primo semestre 2023 (US\$ 0,9 milioni nel primo semestre 2022) (secondo trimestre 2023: US\$ 1,2 milioni vs. secondo trimestre 2022: US\$ 0,3 milioni). L'importo per il primo semestre 2023 comprende principalmente interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. L'importo per il primo semestre 2022 comprendeva principalmente US\$ 0,9 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,03 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (14,2) milioni nel primo semestre 2023 rispetto a US\$ (15,3) milioni del primo semestre 2022 (secondo trimestre 2023: US\$ (6,8) milioni vs. secondo trimestre 2022: US\$ (8,1) milioni). L'importo per il primo semestre 2023 comprende principalmente US\$ (13,8) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*. L'importo registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente includeva US\$ (14,1) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su



passività da *leasing*, nonché US\$ (0,6) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli e US\$ (0,4) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 100,4 milioni nel primo semestre 2023 (US\$ 19,3 milioni nel primo semestre 2022) e un utile di US\$ 46,0 milioni nel secondo trimestre 2023 (US\$ 25,7 milioni nel secondo trimestre 2022).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ (0,6) milioni nel primo semestre 2023 (US\$ (0,1) milioni nel primo semestre 2022).

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 99,8 milioni nel primo semestre 2023 (utile netto di US\$ 19,2 milioni nello stesso periodo del 2022) e un **utile netto di US\$ 45,7 milioni nel secondo trimestre 2023** (utile netto di US\$ 25,7 milioni nel secondo trimestre 2022).

Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2023 (US\$ (3,8) milioni) e dal primo semestre 2022 (US\$ (1,4) milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,1) milioni nel primo semestre 2022), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 103,6 milioni nel primo semestre 2023**, rispetto a US\$ 22,6 milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

Nel primo semestre 2023 i flussi di cassa netti di DIS sono stati positivi per US\$ 5,1 milioni rispetto a US\$ 3,3 milioni nel primo semestre 2022.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 173,0 milioni nel primo semestre 2023, rispetto a US\$ 18,9 milioni nel primo semestre 2022. Tale variazione positiva è attribuibile ai migliori risultati operativi ottenuti nei primi sei mesi del 2023 rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2023** ammontava a US\$ 300,4 milioni rispetto a US\$ 409,9 milioni al 31 dicembre 2022. A seguito dell'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 28,8 milioni alla fine di giugno 2023 rispetto a US\$ 39,8 milioni a fine 2022. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'impatto dell'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 25,3% al 30 giugno 2023 rispetto al 36,0% al 31 dicembre 2022 (60,4% al 31 dicembre 2021, 65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 e 72,9% alla fine del 2018).

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel primo semestre 2023 sono stati:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING SA:

Distribuzione di dividendi: nel mese di marzo 2023, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha proposto agli Azionisti la distribuzione di un dividendo in contanti di US\$ 22.011.953,96 lordi (US\$ 18.710.160,87 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale applicabile del 15%), corrispondente a US\$ 0,0153 per azione emessa e in circolazione al netto delle ritenute, da corrispondere a valere sulle riserve distribuibili, compresa la riserva sovrapprezzo azioni.



Approvazione del bilancio civilistico e consolidato 2022, della distribuzione dei dividendi e del piano d'incentivazione a medio-lungo termine 2022-2024: nel mese di aprile 2023, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il bilancio civilistico e consolidato 2022 della Società, che riporta un utile netto consolidato di US\$ 134.869.615. L'Assemblea ordinaria degli azionisti ha inoltre deliberato il pagamento del dividendo lordo in contanti proposto dal Consiglio di Amministrazione. Il pagamento del suddetto dividendo agli Azionisti è avvenuto il 26 aprile 2023 con la relativa data di stacco della cedola n. 5 (data ex) il 24 aprile 2023 e data di registrazione il 25 aprile 2023 (non è stato versato alcun dividendo in riferimento alle 18.170.238 azioni riacquistate dalla Società, azioni proprie non dotate di diritto al dividendo). Inoltre, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di DIS ha approvato il Piano d'incentivazione a medio-lungo termine 2022-2024 così come illustrato nel Documento informativo – redatto ai sensi dell'art. 84-bis del Regolamento adottato da CONSOB – e la relativa relazione del Consiglio di Amministrazione, entrambi approvati in data 9 marzo 2023 e disponibili sul sito web della Società.

Approvazione della realizzazione di un raggruppamento azionario di tutte le azioni della Società e delle connesse delibere relative al capitale autorizzato e all'autorizzazione al riacquisto di azioni proprie: nel mese di giugno 2023, il consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (il "Consiglio di Amministrazione" o "CdA") ha deliberato di realizzare il raggruppamento di tutte le azioni della Società nel rapporto di una (1) ogni dieci (10) (il "Raggruppamento"), come approvato dall'assemblea generale straordinaria degli azionisti della Società tenuta in data 13 giugno 2023 (l'"Assemblea Straordinaria"), in conformità alla relativa delega conferita dall'Assemblea Straordinaria. Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di stabilire la data di realizzazione ed efficacia del Raggruppamento al 19 giugno 2023 (la "Data di Efficacia"). Per evitare la creazione di frazioni di azioni per effetto del Raggruppamento, come deliberato dall'Assemblea degli azionisti, con effetto dalla Data di Efficacia, nove (9) delle azioni ordinarie esistenti sono state annullate, in tal modo riducendo il numero di azioni emesse della Società dalle esistenti 1.241.065.569 a 1.241.065.560, senza ridurre il capitale sociale della Società. A seguito del Raggruppamento, con effetto a partire dalla Data di Efficacia, il capitale sociale della Società è stato fissato a USD 62.053.278,45, suddiviso in 124.106.556 azioni senza valore nominale e con codice ISIN LU2592315662. Inoltre, conseguentemente al Raggruppamento, in conformità alla delibera dell'Assemblea Straordinaria, con effetto a partire dalla Data di Efficacia (i) il capitale sociale autorizzato della Società, incluso il capitale sociale emesso, ammonta a USD 87.500.000, suddiviso in n. 175.000.000 azioni senza valore nominale e (ii) il Consiglio di Amministrazione è stato autorizzato per un periodo di 5 anni dal 19 giugno 2023 (e pertanto fino al 19 giugno 2028), entro i limiti del capitale sociale autorizzato, *inter alia*, ad aumentare il capitale emesso fino all'importo massimo del capitale autorizzato e ad escludere o limitare il diritto di opzione degli azionisti. In aggiunta, come stabilito nella delibera dell'Assemblea Straordinaria e reso noto tramite comunicato stampa, con effetto a partire dalla Data di Efficacia, è stato attuato il rinnovo dell'autorizzazione al riacquisto di azioni proprie.

Chiusura anticipata del precedente periodo autorizzato di riacquisto di azioni proprie e avvio del nuovo programma di riacquisto di azioni proprie: nel mese di giugno 2023 l'assemblea straordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato di concludere con effetto dal 19 giugno 2023 l'autorizzazione quinquennale del Consiglio di Amministrazione al riacquisto di azioni proprie della Società – come deliberato dall'assemblea generale annuale degli azionisti tenuta il 20 aprile 2021 (in seguito l'"Autorizzazione"). Nel corso dell'Autorizzazione, DIS non ha riacquistato azioni proprie, ma ha assegnato un totale di 263.209 azioni proprie ai beneficiari del Piano di Incentivazione Variabile di Medio-Lungo Termine 2019-2021 della Società.

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di avviare il 19 giugno 2023 il programma di riacquisto di azioni proprie ai sensi della nuova autorizzazione conferitagli dall'assemblea generale straordinaria degli azionisti tenutasi il 13 giugno 2023 (il "Programma"). Ai sensi degli articoli 430-15 e segg. della legge



lussemburghese del 10 agosto 1915 sulle società commerciali e delle sue successive modifiche (la “Legge Lussemburghese”), dell’articolo 8 dello statuto della Società (lo “Statuto”), delle disposizioni rilevanti del Reg. UE n. 596/2014 e dei suoi atti delegati e di esecuzione (il “Regolamento sugli Abusi di Mercato”), insieme alle leggi e ai regolamenti applicabili italiani e lussemburghesi nonché alle prassi di mercato accettate sul mercato regolamentato italiano e attualmente autorizzate o che saranno autorizzate in futuro dalle leggi e regolamenti applicabili. Il Programma è finalizzato alla creazione di una “riserva di azioni proprie” che sarà disponibile come mezzo di pagamento, scambio, trasferimento, conferimento, cessione o altre azioni dispositive connesse in particolare a transazioni riconducibili a operazioni della Società e/o delle sue controllate e per qualsiasi progetto che offra un’effettiva opportunità di investimento in linea con la politica strategica della Società. Il Programma sarà realizzato utilizzando riserve disponibili e/o utili distribuibili sufficienti per il riacquisto pianificato di azioni proprie interamente liberate, a condizione che queste operazioni non abbiano l’effetto di ridurre il patrimonio netto della Società al di sotto dell’importo indicato nei paragrafi 1 e 2 dell’articolo 461-2 della Legge Lussemburghese (ossia, la somma del capitale sociale sottoscritto e delle riserve che non possono essere distribuite secondo la legge o lo Statuto) e ad un prezzo per azione compreso tra: (i) un minimo che non potrà essere inferiore al 10% del prezzo ufficiale delle azioni registrato nella seduta di borsa del giorno precedente all’esecuzione di ciascuna transazione; (ii) un massimo che non potrà essere superiore al 10% del prezzo ufficiale delle azioni registrato nella seduta di borsa del giorno precedente all’esecuzione di ciascuna transazione. Sulla base della nuova autorizzazione degli azionisti, possono essere riacquistate fino a 18.615.795 azioni ordinarie della Società (comprese le azioni proprie già riacquistate e detenute nel portafoglio della Società in conformità con l’articolo 430-15 della Legge Lussemburghese). Ai sensi della delibera del Consiglio di Amministrazione, il controvalore massimo delle azioni proprie riacquistabili secondo il Programma non potrà superare l’importo di Euro 100 milioni.

Il riacquisto e la vendita di azioni proprie sarà effettuato in una o più tranche sul mercato regolamentato gestito e organizzato da Borsa Italiana S.p.A. in conformità alle disposizioni rilevanti del Regolamento sugli Abusi di Mercato, in osservanza delle istruzioni operative impartite dalle regole di organizzazione e di gestione dei mercati, in modo tale da assicurare un trattamento equo a tutti gli azionisti, e sarà eseguito e coordinato da Equita SIM S.p.A., un intermediario debitamente incaricato all’uopo, che agirà in piena indipendenza e senza alcuna influenza da parte della Società con riguardo alla tempistica di tali riacquisti e cessioni, in conformità alle leggi applicabili in materia e alla sopraddetta nuova autorizzazione degli Azionisti. In ogni caso, ogni transazione sarà eseguita e pubblicizzata in conformità alle leggi e ai regolamenti lussemburghesi e/o italiani ove applicabili, nonché secondo le disposizioni rilevanti relative alle esenzioni dalla legislazione applicabile sugli abusi di mercato per i programmi di riacquisto e di stabilizzazione degli strumenti finanziari. In particolare, le operazioni di vendita e acquisto di azioni proprie autorizzate potranno essere effettuate in qualsiasi momento, non soggette ad alcun limite temporale e in particolare al fine di perseguire le finalità del Programma.

L’autorizzazione al riacquisto e alla vendita di azioni proprie della Società in una o più tranche è stata concessa al Consiglio di Amministrazione, con facoltà di delega, per un periodo massimo di cinque (5) anni a partire dal 19 giugno 2023 (ossia, la data di efficacia del Raggruppamento) e quindi con scadenza il 19 giugno 2028.

D’AMICO TANKERS D.A.C.:

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di gennaio 2023, d’Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un’importante compagnia petrolifera per una delle sue navi *handysize*, per un periodo minimo di 11 mesi e massimo di 13 mesi, a decorrere da gennaio 2023.



Nel mese di febbraio 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di trading per una delle sue navi handysize, per un periodo di 12 mesi a decorrere da febbraio 2023. Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* di 12 mesi con un'altra importante società di trading per una delle sue navi MR, a partire da aprile 2023.

Nel mese di aprile 2023, 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 6 mesi a decorrere da aprile 2023.

Nel mese di maggio 2023, 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 32 mesi a decorrere da maggio 2023.

Esercizio dell'opzione d'acquisto su una nave MR in *time charter*: a gennaio 2023, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c., ha esercitato la propria opzione d'acquisto sulla M/T High Explorer, una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt) costruita nel 2018 da Onomichi Dockyard Co., Giappone, per un corrispettivo di JPY 4,1 miliardi (equivalenti a circa US\$ 30,0 milioni) e con consegna avvenuta nel maggio 2023.

Esercizio dell'opzione d'acquisto su navi MR noleggiate a scafo nudo: a gennaio 2023, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato la propria opzione d'acquisto sulla M/T High Freedom, una nave cisterna MR da 49.999 Tpl (Dwt) costruita nel 2014 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 20,1 milioni e con consegna avvenuta nel maggio 2023.

Nel mese di maggio 2023, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le proprie opzioni d'acquisto su:

- MT High Loyalty, una nave cisterna MR da 49.990 Tpl (Dwt) costruita nel 2015 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, per un corrispettivo di circa US\$ 21,4 milioni, con consegna avvenuta nel giugno 2023;
- M/T High Trust, una nave cisterna MR da 49.990 Tpl (Dwt) costruita nel 2016 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, presso il proprio cantiere di Vinashin in Vietnam, per un corrispettivo di US\$ 22,2 milioni, con consegna avvenuta nel luglio 2023;
- M/T High Trader, una nave cisterna MR da 49.990 Tpl (Dwt) costruita nel 2015 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, presso il proprio cantiere di Vinashin in Vietnam, per un corrispettivo di US\$ 21,6 milioni, con consegna avvenuta nel luglio 2023.

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

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

Flotta impiegata a noleggio: nel mese di luglio 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di trading per una delle sue navi MR, per un periodo minimo di 10 mesi e massimo di 13 mesi, a decorrere da agosto 2023.



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

	Al 30 giugno 2023				Al 27 luglio 2023			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	13	6	24	5	15	6	26
A noleggio a scafo nudo*	1	4	-	5	1	2	-	3
A noleggio TC a lungo termine	-	3	-	3	-	3	-	3
A noleggio TC a breve termine	-	4	-	4	-	4	-	4
Totale	6	24	6	36	6	24	6	36

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di navi cisterna 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 e le velocità medie di navigazione, e (vii) la lunghezza media delle tratte di navigazione ed i rapporti zavorra/carico. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che dovrebbero continuare a sostenere i mercati:

Domanda di navi cisterna

- Secondo l'Oil Market Report dell'AIE di luglio, quest'anno la produzione globale delle raffinerie dovrebbe attestarsi in media a 82,5 milioni di barili al giorno, circa 100.000 barili al giorno in più rispetto al livello medio del 2019, a seguito di migliori prospettive per la produzione russa.
- L'AIE prevede un aumento dei volumi di produzione delle raffinerie a livello globale da 82,0 milioni di barili al giorno a giugno a 83,6 milioni di barili al giorno ad agosto, con i volumi per il secondo semestre 2023 in media 1,2 milioni di barili al giorno superiori rispetto a quelli del primo.
- Secondo il rapporto dell'AIE di luglio, la domanda petrolifera globale aumenterà di 2,2 milioni di barili al giorno su base annua nel 2023, raggiungendo una media di 102,1 milioni di barili al giorno. Oltre il 90% di questo aumento avrà luogo nei Paesi non OCSE, di cui la Cina, con una crescita di 1,6 milioni di barili al giorno, costituirà una parte preponderante.
- Quasi tutti i principali interventi di manutenzione delle raffinerie cinesi sono stati completati il mese scorso e solo poche unità saranno sottoposte a manutenzione nei mesi di luglio e agosto. Di conseguenza, si prevede che i volumi raffinati aumentino ulteriormente a luglio, grazie alla ripresa delle attività della raffineria di Shandong. Secondo Kepler, le raffinerie cinesi produrranno un'eccedenza di diesel compresa tra 750.000 e 800.000 barili al giorno nel resto dell'anno, di cui una quantità significativa sarà esportata.
- Secondo l'outlook di luglio 2023 di Clarkson, il commercio totale di prodotti raffinati su navi cisterna, espresso in tonnellate-miglia, dovrebbe crescere del 10% circa nel 2023.



- Nel 2023 si prevede un ulteriore aumento delle distanze medie navigate a causa della guerra in Ucraina, con la Russia che ha recentemente incrementato le esportazioni verso una serie di mercati extraeuropei, tra cui il Medio Oriente, la Turchia, l'Africa e l'America Latina. L'Europa, invece, ha aumentato le importazioni dagli Stati Uniti.
- Più a lungo termine, la ripresa della domanda e gli spostamenti strutturali nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire un ulteriore allungamento delle distanze medie percorse per il trasporto via mare di raffinati.

Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2023 sarebbero state consegnate 44 MR e LR1.
- Le inefficienze commerciali, a seguito dell'aumento dei trasbordi e del rapporto zavorra/carico, sono state uno dei fattori che hanno ridotto la produttività della flotta e hanno dato forza al mercato dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Nell'*outlook* di luglio 2023, Clarksons ha stimato che nel 2023 la flotta di navi cisterna crescerà solo dell'1,5%.
- I solidi mercati dei noli hanno ridotto le demolizioni nel primo semestre 2023, con solo 4 navi nei segmenti MR e LR1 demolite durante il periodo.
- Secondo Clarksons, a fine luglio 2023 il 9,0% 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 4,7% dell'attuale flotta commerciale (in Tpl (Dwt)). Alla stessa data, il 38,2% 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 ed il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e diverse 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 a partire da gennaio 2024. Inoltre, importanti noleggiatori, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di trading come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. Da gennaio 2023, gli operatori sono tenuti a misurare l'indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e il loro 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 l'interesse ad ordinare nuove navi, che potrebbero risultare obsolete subito dopo la consegna. Inoltre, anche l'aumento dei prezzi per nuove costruzioni e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente sulla propensione per nuovi ordini.



La relazione finanziaria semestrale 2023 è disponibile al pubblico, nella sua versione integrale, presso la sede legale della Società e nella sezione Investor Relations del sito internet di DIS (www.damicointernationalshipping.com).

Essa è stata altresì depositata presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), nonché diffusa attraverso il sistema e-market SDIR e archiviata sia presso Borsa Italiana S.p.A., tramite e-market STORAGE che presso la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di meccanismo di stoccaggio autorizzato prescelto dalla DIS (OAM).

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

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 14.00 CET (8.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. Per partecipare sarà possibile collegarsi in webcall al seguente link: <https://www.c-meeting.com/web3/join/3BHH8EBJTPZ9WE>. In alternativa, potrete chiamare i seguenti numeri: Italia: + 39 02 8020911 / UK: + 44 1 212818004/ USA: +1 718 7058796. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: www.damicointernationalshipping.com

La relazione finanziaria per il primo semestre e il secondo trimestre 2023 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 4 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, così come modificata ed integrata nel dicembre 2016, che recepisce la Direttiva 2004/109/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza, in relazione alle informazioni sugli emittenti le cui azioni sono ammesse alle negoziazioni su un mercato regolamentato.



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

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

New York - Tel. +1 (212) 661-7566

London - Tel. +44 (0) 20 7614-2950

E-Mail: damicotankers@capitallink.com

Media Relations

Havas PR Milan

Marco Fusco

Tel.: +39 02 85457029 – Mob.: +39 345.6538145

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com

Antonio Buozzi

Tel.: +39 320.0624418

E-Mail: antonio.buozzi@havaspr.com



ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO		1° sem. 2023	1° sem. 2022
		<i>US\$ migliaia</i>		
130.599	108.742	Ricavi	270.832	175.280
(33.371)	(35.956)	Costi diretti di viaggio	(67.338)	(59.673)
97.228	72.786	Ricavi base time charter*	203.494	115.607
1.215	1.200	Ricavi da noleggio a scafo nudo *	2.412	2.386
98.443	73.986	Ricavi netti totali	205.906	117.993
-	(515)	Costi per noleggi passivi	(27)	(1.721)
(23.561)	(21.012)	Altri costi operativi diretti	(47.988)	(42.141)
(7.096)	(3.462)	Costi generali ed amministrativi	(11.316)	(6.840)
(1.447)	(527)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(3.826)	(1.048)
66.339	48.470	Risultato operativo lordo (EBITDA)*	142.749	66.243
(14.682)	(15.045)	Ammortamenti e svalutazioni	(30.489)	(32.528)
51.657	33.425	Risultato operativo (EBIT)*	112.260	33.715
1.208	320	Proventi finanziari netti	2.378	893
(6.828)	(8.064)	Oneri finanziari netti	(14.208)	(15.282)
46.037	25.681	Utile ante imposte	100.430	19.326
(320)	33	Imposte sul reddito	(597)	(108)
45.717	25.714	Utile netto	99.833	19.218
0,37	0,21	Utile per azione in US\$⁽¹⁾	0,82	0,16

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2023 NON	2° trim. 2022 NON		1° sem. 2023	1° sem. 2022
		<i>US\$ migliaia</i>		
45.717	25.714	Utile del periodo	99.833	19.218
		<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o</i>		
		<i>Perdite</i>		
(229)	2.127	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	(2.598)	7.875
20	(29)	Differenze cambio da traduzione	838	(142)
45.508	27.812	Utile complessivo del periodo	98.073	26.951

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società.

⁽¹⁾ L'informativa sugli utili per azione è riportata nella nota 26.



SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2023	AI 31 dicembre 2022
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	813.414	809.298
Altre attività finanziarie non correnti	4.883	9.103
Totale attività non correnti	818.297	818.401
Rimanenze	14.663	18.303
Crediti a breve ed altre attività correnti	57.115	91.498
Altre attività finanziarie correnti	6.281	8.787
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	113.301	117.896
Totale attività correnti	191.360	236.484
TOTALE ATTIVITÀ	1.009.657	1.054.885
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili a nuovo	153.662	53.938
Sovraprezzo azioni	346.780	368.827
Altre riserve	(8.618)	(6.404)
Patrimonio netto totale	553.877	478.414
Banche ed altri finanziatori	245.414	266.124
Passività non correnti da leasing	77.969	150.225
Altre passività finanziarie non correnti	2.869	3.332
Passività non correnti	326.252	419.681
Banche ed altri finanziatori	31.066	51.086
Passività correnti da leasing	64.847	71.740
Debiti a breve ed altre passività correnti	30.278	30.734
Altre passività finanziarie correnti	2.727	3.129
Debiti per imposte correnti	610	101
Totale passività correnti	129.528	156.790
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.009.657	1.054.885



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2023 NON REVISIONATO	2° trim. 2022 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2023	1° sem. 2022
45.717	25.714	Utile del periodo	99.833	19.218
14.682	15.045	Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	30.489	30.448
-	-	Svalutazione	-	2.080
320	(33)	Imposte correnti e differite	597	108
2.547	3.770	Costo netto dei leasing	5.463	7.614
3.073	3.964	Altri oneri (proventi) finanziari netti	6.367	6.765
1.448	527	Variazione del risultato differito dalla cessione di attività in vendita e <i>lease-back</i>	3.826	1.048
-	24	Risultato della differenza di cambio non realizzata	(11)	24
7	(118)	Altre variazioni del patrimonio netto che non influenzano le disponibilità liquide	838	(146)
183	(9)*	Assegnazioni e ratei passivi LTI	211	(9)*
67.977	48.884	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	147.613	67.150
(1.171)	(4.407)	Variazioni delle rimanenze	3.641	(6.279)
20.110	(32.777)	Variazioni dei crediti a breve	34.051	(33.961)
(10.238)	6.781	Variazioni dei debiti a breve	(3.650)	7.352
(82)	(25)	Imposte (pagate) ricevute	(87)	(106)
(2.547)	(3.770)	Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>	(5.463)	(7.614)
(278)	(5.945)	Interessi netti (pagati)	(3.127)	(7.560)
73.771	8.741	Flussi di cassa netti da attività operative	172.978	18.982
(30.737)	(475)	Acquisto di immobilizzazioni e spese di bacino	(35.564)	(894)
-	9.108	Vendita netta di immobilizzazioni	-	19.305
(30.737)	8.633	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(35.564)	18.411
(35)	129	Altre variazioni del patrimonio netto	(35)	129
(774)	-	Acquisto di azioni proprie	(774)	-
(22.012)	-	Dividendi distribuiti	(22.012)	-
-	(4)	Variazioni di altre attività finanziarie	-	73
(31.035)	(8.819)	Rimborso finanziamenti bancari	(49.100)	(31.676)
17.750	-	Utilizzi di linee di credito	17.750	15.345
(48.798)	(9.077)	Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(78.180)	(17.982)
(84.904)	(17.771)	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(132.351)	(34.111)
(41.870)	(397)	Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.063	3.282
155.171	30.085	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	108.238	26.406
113.301	29.688	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	113.301	29.688
113.301	46.040	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	113.301	46.040
-	(16.352)	Scoperti di conto a fine periodo	-	(16.352)

*Per motivi comparativi, l'assegnazione di azioni LTI per il semestre e il secondo trimestre 2022 per un importo di US\$ (9) migliaia è stata riclassificata dai Flussi di cassa netti da attività finanziarie ai Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante, modificando quindi tali flussi di cassa di US\$ |9| migliaia.

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



Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, la relazione finanziaria del primo semestre/secondo trimestre 2023, redatta in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicata, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione intermedia del management sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Carlos Balestra di Mottola
Chief Financial Officer



INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il management di DIS utilizza regolarmente 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.

Fine Comunicato n.0912-64

Numero di Pagine: 25