



d'Amico International Shipping S.A. Bilancio per i primi nove mesi/terzo trimestre 2023

Questo documento è disponibile su www.damicointernationalshipping.com

d'Amico International Shipping S.A.

Sede legale in Lussemburgo, 25C Boulevard Royal

Capitale sociale al 30 settembre 2023 US\$ 62.053.278,45

INDICE

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	3
DATI DI SINTESI	4
RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE CONSOLIDATO	5
STRUTTURA DEL GRUPPO	5
INDICATORI ALTERNATIVI DI <i>PERFORMANCE</i> (IAP)	9
SINTESI DEI RISULTATI DEL TERZO TRIMESTRE E DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2023.....	12
EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI.....	19
FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	22
GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30 SETTEMBRE 2023	25
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	25
CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO	25
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA	26
RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO.....	27
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO	28
NOTE	29

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente e Amministratore Delegato
Paolo d'Amico

Amministratori

Carlos Balestra di Mottola, *Direttore finanziario*

Cesare d'Amico – Amministratore Esecutivo

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

Tom Loesch – Amministratore non Esecutivo - Independent Director

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

SOCIETÀ DI REVISIONE

MOORE Audit S.A.

DATI DI SINTESI

DATI FINANZIARI

3° trim. 2023	3° trim. 2022	US\$ migliaia	9 MESI 2023	9 MESI 2022
99.529	95.386	Ricavi netti totali	305.435	213.379
70.397	69.072	Risultato operativo lordo / EBITDA *	213.146	135.315
70,7%	72,4%	<i>marginie sui ricavi netti totali in %</i>	69,8%	63,4%
54.528	54.235	Risultato operativo / EBIT *	166.788	87.950
54,8%	56,9%	<i>marginie sui ricavi netti totali in %</i>	54,6%	41,2%
48.886	43.558	Utile netto	148.719	62.776
49,1%	45,7%	<i>marginie sui ricavi netti totali in %</i>	48,7%	29,4%
49.394	46.664	Utile netto rettificato**	153.005	69.314
US\$ 0,402	US\$ 0,356	Utile (perdita) per azione	US\$ 1,219	US\$ 0,513
51.391	61.479	Flussi di cassa operativi	224.369	80.461
(1.892)	(3)	Investimenti lordi (CapEx)*	(37.456)	(897)
			AI 30 settembre 2023	AI 31 dicembre 2022
		Totale attività	1.010.617	1.054.885
		Indebitamento finanziario netto*	264.594	409.850
		Patrimonio netto	596.107	478.414

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

** Escludendo gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti – si veda anche la sintesi dei risultati finanziari per i primi nove mesi del 2023.

ALTRI DATI OPERATIVI*

3° trim. 2023	3° trim. 2022		9 MESI 2023	9 MESI 2022
30.860	30.230	Dati operativi giornalieri - Ricavi base <i>time charter</i> per giorno di utilizzo (US\$) ¹	31.904	22.421
36,0	35,3	Sviluppo della flotta - Numero medio di navi	36,0	35,6
25,7	17,7	- Di proprietà	22,8	17,7
3,3	8,0	- Noleggio a scafo nudo	5,7	8,0
7,0	9,7	- A noleggio	7,5	9,9
2,0%	2,3%	Giorni di <i>off-hire</i> /giorni-nave disponibili ² (%)	2,0%	1,3%
31,2%	32,0%	Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili ³ (%)	27,9%	38,8%

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

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

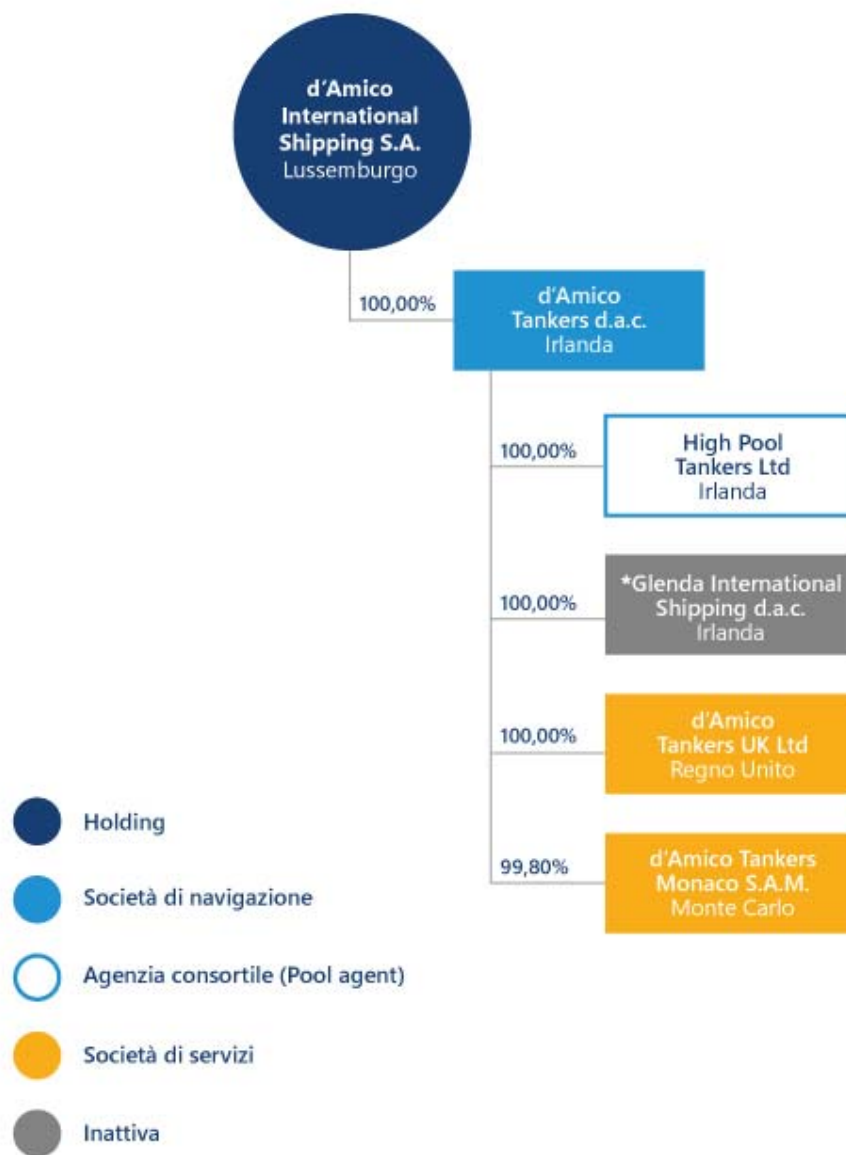
² Tale valore è uguale al rapporto tra il totale dei giorni di non utilizzo (*off-hire days*) - inclusi i giorni di fermo nave per interventi di bacino - ed il totale dei giorni-nave disponibili.

³ Giorni di impiego con contratti a tariffa fissa (TF)/giorni nave disponibili (%): questo 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 2023:



*Glenda International Shipping ha cessato l'attività commerciale il 22 settembre 2022, data in cui ha venduto l'ultima nave a d'Amico Tankers d.a.c

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

d'Amico International Shipping S.A. (individualmente la “Società” o “d'Amico International Shipping”, e collettivamente con le sue società controllate “DIS”, “Gruppo DIS” o “il Gruppo”) è una società attiva nel trasporto internazionale marittimo appartenente al gruppo di d'Amico Società di Navigazione SpA (il “Gruppo d'Amico”), fondato nel 1936. Al 30 settembre 2023 d'Amico International Shipping gestisce, tramite la propria controllata d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), una flotta di 36,0 navi, di cui 29,0 navi di proprietà e a scafo nudo (con obblighi di acquisto) con un'età media di circa 8,3 anni, rispetto ad un'età media di settore di 12,6 anni per le navi MR (25.000-54.999 Tpl (Dwt)) e di 13,7 per le LR1 (55.000-84.999 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 e società di trading. Inoltre, tutte le navi sono conformi alle norme IMO (Organizzazione marittima internazionale), inclusa la MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi), ed ai requisiti delle maggiori società petrolifere ed energetiche ed agli standard internazionali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali ed una gamma di altri prodotti chimici può essere effettuato solo da navi cisterna (classificate IMO) che possiedono i suddetti requisiti. Al 30 settembre 2023 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 raffinati.

L'oggetto sociale di DIS è la gestione, attraverso la sua principale controllata d'Amico Tankers d.a.c., di una flotta di navi di proprietà e a noleggio, impegnate nel trasporto di prodotti petroliferi raffinati e oli vegetali.

I ricavi del Gruppo DIS, pari a US\$ 407,8 milioni nei primi 9 mesi del 2023 (+30,8% rispetto ai primi 9 mesi del 2022) (si rimanda al Bilancio consolidato di DIS al 31 dicembre 2022), derivano principalmente dall'impiego, diretto o tramite *partnership*, delle navi della Flotta tramite contratti *spot* e noleggi *time charter* per il trasporto marittimo di raffinati. Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, anche in *time charter*, solitamente danno luogo a flussi di cassa più costanti e prevedibili rispetto a quelle impiegate nel mercato *spot*. I contratti *spot* offrono l'opportunità di massimizzare i ricavi del Gruppo DIS durante i periodi di incremento delle tariffe di mercato, sebbene possano realizzare ricavi inferiori rispetto ai noleggi *time charter* durante i periodi di riduzione delle tariffe. Questo mix di impiego varia a seconda delle condizioni di mercato prevalenti e previste. Gli utili o le perdite possono anche derivare dalla vendita delle navi del Gruppo DIS.

Il Gruppo 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 DIS. Affidabilità, trasparenza ed attenzione alla qualità sono i cardini delle attività svolte e la chiave del successo del Gruppo DIS.

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

Presenza globale di DIS

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

Al 30 settembre 2023 DIS impiegava 628 dipendenti come personale marittimo e 24 dipendenti come personale di terra. Inoltre, attraverso contratti con parti correlate, DIS beneficia dei servizi dei dipendenti del Gruppo d'Amico che lavorano nelle divisioni amministrazione, noleggio, operative, compravendita e tecnica di d'Amico Shipping Singapore, d'Amico Shipping USA, d'Amico Società di Navigazione SpA, Rudder SAM e d'Amico Shipping UK. **Flotta**

Al 30 settembre 2023, il Gruppo DIS controllava, tramite proprietà o accordi di noleggio, una flotta moderna di 36,0 navi cisterna (31 dicembre 2022: 36,0 navi cisterna). Le navi cisterna del Gruppo DIS hanno una capacità di carico tra circa 36.000 e 75.000 Tpl (Dwt).

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

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

La seguente tabella riporta informazioni sulla flotta navigante di DIS al 30 settembre 2023.

Nome della nave	Tpl (Dwt)	Anno di costruzione	Costruttore, paese ⁴	Classe IMO
Flotta LR1				
Di proprietà				
Bright Future ⁵	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Cagliari	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Rosso	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo di Rotterdam	75.000	2018	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Cielo Bianco	75.000	2017	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
Cielo di Houston	75.000	2019	Hyundai Mipo, Corea del Sud (Vinashin, Vietnam)	-
Flotta MR				
Di proprietà				
High Explorer	50.000	2018	Onomichi, Giappone	IMO II/III
High Adventurer	50.000	2017	Onomichi, Giappone	IMO II/III
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 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 Voyager	45.999	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO II/III
High Freedom	49.990	2014	Hyundai Mipo, Corea del Sud	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	47.203	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLEND A Meryl	47.251	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLEND A Melody	47.238	2011	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
GLEND A Melanie	47.162	2010	Hyundai Mipo, Corea del Sud	IMO III
Scafo nudo con opzioni di acquisto ed obblighi di acquisto				
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
Navi noleggiate a lungo termine con opzioni				
High Leader	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III
High Navigator	50.000	2018	Japan Marine, Giappone	IMO II/III

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

⁵ Ex-Cielo di Londra.

Crimson Pearl	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Crimson Jade	50.000	2017	Minaminippon Shipbuilding, Giappone	IMO II/III
Navi noleggiate a lungo termine senza opzione				
Green Planet	50.843	2014	Daesun Shipbuilding, Corea del Sud	IMO II/III
High Prosperity	48.711	2006	Imabari, Giappone	-
High SD Yihe	48.700	2005	Imabari, Giappone	-

Flotta handysize

Di proprietà

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

Impiego della flotta

Al 30 settembre 2023, DIS impiegava direttamente 36,0 navi: 3 LR1 (navi a “Lungo Raggio 1”), 7 MR (navi a “Medio Raggio”) e 2 navi *handysize* con contratti a tempo determinato a tariffa fissa, mentre alla stessa data 3 LR1, 17 MR e 4 navi *handysize* erano impiegate sul mercato *spot*.

d’Amico International Shipping fa parte del Gruppo d’Amico, leader mondiale nel trasporto marittimo con oltre 80 anni di esperienza nel settore, la cui capogruppo è d’Amico Società di Navigazione S.p.A., con sede in Italia. Al 30 settembre 2023, 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 2023

Nel corso dei primi nove mesi del 2023, il mercato delle navi cisterna è rimasto su livelli storicamente forti, anche se i noli non hanno raggiunto i picchi eccezionalmente elevati osservati alla fine del 2022 e hanno mostrato una certa moderazione all'inizio del terzo trimestre, registrando tuttavia una ripresa nei mesi di agosto e settembre, grazie al netto aumento dei volumi raffinati, per soddisfare la crescente domanda di viaggi in tutto il mondo ed alla resilienza dimostrata dall'economia degli Stati Uniti.

Quest'anno la domanda complessiva di navi cisterna è stata sostenuta da diversi fattori, in particolare dai cambiamenti nei flussi commerciali dei prodotti raffinati legati alle sanzioni imposte alla Russia, che hanno allungato le rotte, dalla ripresa della domanda di petrolio cinese, dalla congestione del Canale di Panama, dalla lenta crescita della flotta, dalle basse scorte di raffinati, dai prezzi del petrolio elevati e volatili che hanno generato interessanti opportunità di arbitraggio, dagli elevati margini di raffinazione trainati dal *crack* della benzina nella prima metà dell'anno e dal *crack* del diesel in seguito, e infine dalla continua sostituzione delle raffinerie più vecchie con quelle più moderne ed efficienti situate più lontano dalle principali regioni di consumo.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di settembre 2023 era valutata intorno a US\$ 27.000 al giorno per una MR2 convenzionale, con un sovrapprezzo di circa US\$ 2.000 al giorno per una MR2 di tipo *Eco*.

DIS ha registrato un utile netto di US\$ 148,7 milioni nei primi 9 mesi del 2023 rispetto all'utile netto di US\$ 62,8 milioni registrato 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 gli utili di vendita e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività (nei primi nove mesi del 2022), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 153,0 milioni nei primi nove mesi del 2023, rispetto a US\$ 69,3 milioni registrati nello stesso periodo del 2022. **DIS ha registrato un utile netto di US\$ 48,9 milioni nel terzo trimestre 2023** rispetto ad un utile netto di US\$ 43,6 milioni nel terzo 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\$ 49,4 milioni nel terzo trimestre 2023, rispetto a US\$ 46,7 milioni nel terzo trimestre 2022.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 213,1 milioni nei primi 9 mesi del 2023, rispetto a US\$ 135,3 milioni nello stesso periodo del 2022 (terzo trimestre 2023: US\$ 70,4 milioni vs. terzo trimestre 2022: US\$ 69,1 milioni), con **flussi di cassa operativi positivi pari a US\$ 224,4 milioni nei primi nove mesi del 2023**, rispetto agli US\$ 80,5 milioni generati nello stesso periodo dello scorso esercizio.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha raggiunto una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 33.434 nei primi nove mesi del 2023**, rispetto agli US\$ 26.963 nello stesso periodo del 2022 (terzo trimestre 2023: US\$ 31.782 vs. terzo trimestre 2022: US\$ 37.159); un miglioramento attribuibile al considerevole rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 27,9% dei giorni di impiego totali di DIS nei primi 9 mesi del 2023 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 27.951 (primi 9 mesi del 2022: copertura del 38,8% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.251). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante cicli negativi. **La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 31.904 nei primi 9 mesi del 2023**, rispetto a US\$ 22.421 raggiunti nello stesso periodo del 2022 (terzo trimestre 2023: US\$ 30.860 vs. terzo trimestre 2022: US\$ 30.230).

RISULTATI OPERATIVI

3° trim. 2023	3° trim. 2022	US\$ migliaia	9 MESI 2023	9 MESI 2022
136.947	136.494	Ricavi	407.779	311.774
(38.646)	(42.321)	Costi diretti di viaggio	(105.984)	(101.994)
98.301	94.173	Ricavi base time charter*	301.795	209.780
1.228	1.213	Ricavi da noleggio a scafo nudo*	3.640	3.599
99.529	95.386	Ricavi netti totali	305.435	213.379
-	(1.188)	Costi per noleggi passivi	(27)	(2.909)
(21.403)	(20.199)	Altri costi operativi diretti	(69.391)	(62.340)
(7.130)	(4.414)	Costi generali ed amministrativi	(18.446)	(11.254)
(599)	(513)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(4.425)	(1.561)
70.397	69.072	Risultato operativo lordo / EBITDA*	213.146	135.315
(15.869)	(14.837)	Ammortamenti e svalutazioni	(46.358)	(47.365)
54.528	54.235	Risultato operativo / EBIT*	166.788	87.950
1.147	(197)	Proventi finanziari netti	3.525	696
(6.611)	(10.321)	(Oneri) finanziari netti	(20.819)	(25.603)
49.064	43.717	Utile ante imposte	149.494	63.043
(178)	(159)	Imposte sul reddito	(775)	(267)
48.886	43.558	Utile netto	148.719	62.776

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

I **ricavi** sono stati di US\$ 136,9 milioni nel terzo trimestre 2023 (US\$ 136,5 milioni nel terzo trimestre 2022) e di US\$ 407,8 milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ 311,8 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 2023 (2,0%) è stata superiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (1,3%), principalmente per effetto delle tempistiche di *off-hire* di tipo commerciale e degli interventi di bacino (*drydock*).

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del *mix* di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ (38,6) milioni nel terzo trimestre 2023 e a US\$ (106,0) milioni nei primi 9 mesi dell'esercizio corrente (terzo trimestre 2022: US\$ (42,3) milioni e primi 9 mesi del 2022: US\$ (102,0) milioni). I costi più elevati registrati nei primi 9 mesi del 2023 riflettono la maggiore esposizione al mercato *spot* e il prezzo più alto del carburante rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **ricavi base time charter** sono stati di US\$ 98,3 milioni nel terzo trimestre 2023, rispetto a US\$ 94,2 milioni nel terzo trimestre 2022, e di US\$ 301,8 milioni nei primi 9 mesi del 2023 rispetto a US\$ 209,8 milioni nello stesso periodo del 2022. In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media** di US\$ 31.782 nel terzo trimestre 2023 rispetto a US\$ 37.159 nel terzo trimestre 2022, e di **US\$ 33.434 nei primi 9 mesi del 2023** rispetto a US\$ 26.963 nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nei primi 9 mesi del 2023 la percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa⁶ (percentuale di copertura) è rimasta positiva, assicurando una media del 27,9% dei giorni-nave disponibili (primi 9 mesi del 2022: 38,8%) a una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 27.951 (primi 9 mesi del 2022: US\$ 15.251). Oltre a garantire i ricavi e

⁶ 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 medi della flotta di DIS per l'esercizio 2022), 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.

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*)⁷ sono stati di US\$ 30.860 nel terzo trimestre 2023 rispetto a US\$ 30.230 nel terzo trimestre 2022, e di **US\$ 31.904 nei primi 9 mesi del 2023** rispetto a US\$ 22.421 nei primi 9 mesi dello scorso esercizio.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2022						2023			
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9M	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	9M
Spot	12.857	28.687	37.159	26.963	42.751	31.758	36.652	31.746	31.782	33.434
Tariffa fissa	14.968	15.373	15.497	15.251	19.957	15.925	26.367	28.383	28.830	27.951
Media	13.796	23.389	30.230	22.421	38.294	26.376	34.056	30.831	30.860	31.904

I ricavi da noleggio a scafo nudo sono stati pari a US\$ 1,2 milioni nel terzo trimestre 2023 e a US\$ 3,6 milioni nei primi 9 mesi del 2023, in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente e si riferiscono al contratto di noleggio a scafo nudo avviato nell'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

Costi per noleggi passivi. L'IFRS 16 Leasing è applicabile negli esercizi con inizio a partire dal 1° gennaio 2019 ed è stato adottato dalla Società. Questo principio contabile modifica sostanzialmente il bilancio consolidato del Gruppo, con effetti significativi sul trattamento dei contratti che in periodi precedenti erano trattati dai locatari come leasing operativi. Con qualche eccezione, le passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come leasing operativi vengono ora attualizzate al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività del leasing e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo (di importo pari alla somma della passività, con il valore attuale di qualsiasi costo di ripristino e di qualsiasi onere marginale alla stipula della locazione, nonché qualsiasi pagamento effettuato prima dell'inizio del leasing, meno eventuali incentivi per leasing già ricevuti). Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data d'inizio. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 31,1 milioni nei primi 9 mesi del 2023 e di US\$ 36,4 milioni nello stesso periodo del 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\$ (31,1) milioni nei primi 9 mesi del 2023, rispetto a US\$ (39,3) milioni nello stesso periodo dell'anno precedente. Nei primi 9 mesi del 2023 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (7,5 navi equivalenti) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (9,9 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\$ 13,8 milioni nei primi 9 mesi del 2023 (aumento di US\$ 16,5 milioni nei primi 9 mesi del 2022), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (55,6) milioni nei primi 9 mesi del 2023, rispetto a US\$ (45,9) milioni nei primi 9 mesi del 2022. Nei primi nove mesi del 2023 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primi 9 mesi 2023: 28,5 vs. primi 9 mesi del 2022: 25,7). 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. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

⁷ 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 medi della flotta di DIS per l'esercizio 2022), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

I **costi generali e amministrativi** sono stati pari a US\$ (7,1) milioni nel terzo trimestre 2022 (US\$ (4,4) milioni nel terzo trimestre 2022) ed a US\$ (18,4) milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ (11,3) milioni nei primi 9 mesi del 2022). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

L'**utile dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (0,6) milioni nel terzo trimestre 2023 rispetto a US\$ (0,5) milioni nel terzo trimestre 2022 e di US\$ (4,4) milioni nei primi 9 mesi del 2023 rispetto a US\$ (1,6) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in leasing (lease-back) negli esercizi precedenti. Inoltre, l'importo per i primi 9 mesi del 2023 include US\$ (3,4) 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 pari a US\$ 70,4 milioni nel terzo trimestre 2023 (US\$ 69,1 milioni nel terzo trimestre 2022) ed a US\$ 213,1 milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ 135,3 milioni nei primi 9 mesi del 2022), rispecchiando il miglioramento registrato dai mercati dei noli nei primi nove mesi dell'anno in corso.

Gli ammortamenti, le svalutazioni e lo storno di svalutazioni sono stati pari a US\$ (15,9) milioni nel terzo trimestre 2023 (US\$ (14,8) milioni nel terzo trimestre 2022) ed a US\$ (46,4) milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ (47,4) milioni nei primi 9 mesi del 2022). L'importo per i primi 9 mesi del 2022 include una svalutazione di US\$ (2,1) su una nave MR (M/T High Priority) di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., la cui vendita è stata annunciata nel primo trimestre 2022 e finalizzata nel secondo trimestre 2022. Conformemente all'IFRS 5, questa nave è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" alla fine del primo trimestre 2022, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione e il suo valore contabile, a conto economico.

Il **risultato operativo lordo (EBIT)** è stato pari a US\$ 54,5 milioni nel terzo trimestre 2023 (US\$ 54,2 milioni nel terzo trimestre 2022) ed a US\$ 166,8 milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ 88,0 milioni nei primi 9 mesi del 2022).

I **proventi finanziari netti** sono stati pari a US\$ 1,1 milioni nel terzo trimestre 2023 (US\$ (0,2) milioni nel terzo trimestre 2022) ed a US\$ 3,5 milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ 0,7 milioni nei primi 9 mesi del 2022). L'importo per i primi nove mesi del 2023 comprende principalmente interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari. 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 di *swap* su tassi di interesse di DIS, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (6,6) milioni nel terzo trimestre 2023 (US\$ (10,3) milioni nel terzo trimestre 2022) ed a US\$ (20,8) milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ (25,6) milioni nei primi 9 mesi del 2022). L'importo per i primi 9 mesi del 2023 include principalmente US\$ (19,8) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, oltre a una differenza di cambio negativa di US\$ (1,0) milioni. L'importo registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente includeva 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.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 49,1 milioni nel terzo trimestre 2023 rispetto a US\$ 43,7 milioni nel terzo trimestre 2022, ed un utile di US\$ 149,5 milioni nei primi 9 mesi del 2023 rispetto a US\$ 63,0 milioni nello stesso periodo del 2022.

Le **imposte sul reddito** sono state pari a US\$ (0,2) milioni nel terzo trimestre 2023, in linea con l'importo del terzo trimestre 2022, ed a US\$ (0,8) milioni nei primi 9 mesi del 2023 rispetto a US\$ (0,3) milioni nello stesso periodo del 2022.

DIS ha registrato un **utile ante imposte di US\$ 48,9 milioni nel terzo trimestre 2023** rispetto a un utile netto di US\$ 43,6 milioni nel terzo trimestre 2022, ed un **utile netto di US\$ 148,7 milioni nei primi 9 mesi del 2023** rispetto a US\$ 62,8 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal terzo trimestre 2023 (US\$ (0,5) milioni) e dallo stesso periodo del 2022 (US\$ (3,1) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 49,4 milioni nel terzo semestre 2023**, rispetto a US\$ 46,7 milioni nel terzo trimestre 2022.

Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dai primi nove mesi del 2023 (US\$ (4,3) milioni) e dai primi nove mesi del 2022 (US\$ (4,6) milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,1) milioni nei primi nove mesi del 2022), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 153,0 milioni nei primi nove mesi del 2023** rispetto a US\$ 69,3 milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2023	AI 31 dicembre 2022
ATTIVITÀ		
Attività non correnti	810.232	818.401
Attività correnti	200.385	236.484
Totale attività	1.010.617	1.054.885
PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		
Patrimonio netto	596.107	478.414
Passività non correnti	323.894	419.681
Passività correnti	90.616	156.790
Totale passività e patrimonio netto	1.010.617	1.054.885

Le **attività non correnti** sono rappresentate principalmente dalle navi di proprietà di DIS, iscritte al valore contabile netto, comprese le attività consistenti nel diritto di utilizzo (non sono presenti navi in costruzione al 30 settembre 2023). Secondo le valutazioni fornite da uno dei principali *broker* internazionali, il valore di mercato stimato delle navi di proprietà di DIS al 30 settembre 2023 era di US\$ 1.092,0 milioni.

Gli **investimenti lordi (CapEx)** sono stati pari a US\$ 37,5 milioni nei primi nove mesi del 2023, rispetto a US\$ 0,9 milioni nello stesso periodo del 2022. Questi importi includono principalmente i costi di bacino capitalizzati relativi a navi di proprietà e a scafo nudo. Inoltre, l'importo per i primi nove mesi del 2023 include circa US\$ 30,0 milioni relativi all'esercizio da parte di d'Amico Tankers dell'opzione di acquisto sulla M/T High Explorer (una nave MR presa a noleggio da d'Amico Tankers a partire dal 2018).

Le **attività correnti** al 30 settembre 2023 ammontavano a US\$ 200,4 milioni. Alla stessa data, oltre alle voci del capitale circolante (rimanenze e crediti commerciali per importi rispettivamente pari a US\$ 15,6 milioni e US\$ 74,8 milioni), le attività correnti comprendono "disponibilità liquide e mezzi equivalenti" per US\$ 105,4 milioni.

Le **passività non correnti** erano pari a US\$ 323,9 milioni al 30 settembre 2023 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**, oltre ai debiti verso banche ed altri finanziatori (commentati nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione), al 30 settembre 2023 sono comprese le voci relative al capitale circolante, per un totale di US\$ 34,3 milioni, essenzialmente relative a debiti commerciali e altri debiti, US\$ 21,4 milioni per passività da *leasing* e US\$ 2,9 milioni per altre passività finanziarie correnti.

Il **patrimonio netto** ammontava a US\$ 596,1 milioni al 30 settembre 2023 (US\$ 478,4 milioni al 31 dicembre 2022). L'incremento rispetto a fine 2022 è attribuibile principalmente al risultato netto generato nei primi 9 mesi del 2023, nonché alla modifica della valutazione delle coperture dei flussi finanziari nel corso del periodo e al dividendo lordo di US\$ 22,0 milioni approvato e distribuito nel secondo trimestre di quest'anno.

INDEBITAMENTO NETTO*

L'indebitamento netto di DIS al 30 settembre 2023 ammontava a US\$ 264,6 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\$ 30,0 milioni alla fine di settembre 2023, rispetto a US\$ 39,8 milioni alla fine del 2022. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 21,5% al 30 settembre 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 ed al 72,9% alla fine del 2018).

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 settembre 2023	AI 31 dicembre 2022
Liquidità – <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	105.358	117.896
Altre attività finanziarie correnti	4.544	8.754
Altre attività finanziarie correnti - parte correlata**	36	33
Totale attività finanziarie correnti	109.938	126.683
Debiti verso banche ed altri finanziatori – correnti	31.184	51.086
Passività per <i>leasing</i> – correnti	21.445	71.740
Altre passività finanziarie correnti – terzi	2.953	3.129
Totale passività finanziarie correnti	55.582	125.955
Indebitamento finanziario netto corrente (attività)	(54.356)	(728)
Altre attività finanziarie non correnti - terzi	4.944	9.077
Altre attività finanziarie non correnti – parte correlata **	-	26
Totale attività finanziarie non correnti	4.944	9.103
Debiti verso banche – non correnti	243.662	266.124
Passività per <i>leasing</i> finanziari – non correnti	77.484	150.225
Altre passività finanziarie non correnti – terzi	2.748	3.332
Totale passività finanziarie non correnti	323.894	419.681
Indebitamento finanziario netto non corrente	318.950	410.578
Indebitamento finanziario netto	264.594	409.850

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

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

Alla fine di settembre 2023 la voce *Totale attività finanziarie correnti* era pari a US\$ 109,9 milioni. L'importo totale comprende principalmente *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* per US\$ 105,4 milioni, la quota corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US\$ 1,5 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (principalmente *swap* su tassi di interesse), pari a US\$ 3,1 milioni.

La voce *Totale attività finanziarie non correnti* comprende principalmente la quota non corrente delle perdite differite su operazioni di vendita e *lease-back*, pari a US\$ 1,4 milioni, e il *fair value* positivo di strumenti finanziari derivati (*swap* su tassi di interesse), pari a US\$ 3,5 milioni.

L'indebitamento bancario complessivo (*Debiti verso banche*) al 30 settembre 2023 ammontava a US\$ 274,8 milioni, comprensivo di US\$ 31,2 milioni con scadenza entro un anno. L'indebitamento bancario di DIS al 30 settembre 2023 comprende principalmente le seguenti linee di credito a lungo termine a favore di d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), la principale società operativa del Gruppo:

- (i) Finanziamento a 5 anni concesso da Crédit Agricole Corporate and Investment Bank e ING per finanziare 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, con un debito residuo di US\$ 45,8 milioni.
- (ii) Finanziamento a 5 anni concesso da ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 3 navi LR1 costruite nel 2018 e 1 nave *handysize* costruita nel 2014, con un debito residuo di US\$ 75,2 milioni.
- (iii) Finanziamento a 5 anni concesso da ABN Amro per finanziare 3 navi *handysize* costruite rispettivamente nel 2014, nel 2015 e nel 2016, con un debito residuo di US\$ 35,7 milioni.

- (iv) Finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken per finanziare una nave LR1 costruita nel 2017, con un debito residuo di US\$ 17,3 milioni.
- (v) Finanziamento a 5 anni concesso da Tokyo Century Corporation per finanziare una nave MR costruita nel 2017, con un debito residuo di US\$ 12,3 milioni.
- (vi) Finanziamento a 5 anni concesso da Banco BPM S.p.A. per finanziare una nave *handysize* costruita nel 2016, con un debito residuo di US\$ 13,5 milioni.
- (vii) Finanziamento a 7 anni concesso da Danish Ship Finance per rifinanziare 2 navi MR costruite nel 2012, con un debito residuo di US\$ 21,6 milioni.
- (viii) Finanziamento a 5 anni concesso da Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) per finanziare 1 nave MR costruita nel 2017 e acquisita da d'Amico Tankers nel quarto trimestre 2022, con un debito residuo di US\$ 18,8 milioni.
- (ix) Finanziamento a 8 anni concesso da IYO Bank per finanziare una nave MR costruita nel 2018 e acquisita da d'Amico Tankers nel secondo trimestre 2023, con un debito residuo di US\$ 17,2 milioni.
- (x) Finanziamento ESG a 2,5 anni concesso da Crédit Agricole Italia per un totale di US\$ 3,5 milioni, con un debito residuo di US\$ 0,3 milioni.
- (xi) Finanziamento a 5 anni concesso da NTT TC Leasing per finanziare una nave LR1 costruita nel 2019, con un debito residuo di US\$ 20,0 milioni.

Passività da leasing comprende il *leasing* finanziario per la M/T Cielo di Houston, vendita e ripresa in *leasing* nel 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 quindi rifinanziate con nuovi *leasing* a 10 anni. Inoltre, le “passività da *leasing*” al 30 settembre 2023 includono US\$ 30,0 milioni derivanti dall’applicazione dell’IFRS 16 a contratti classificati fino al 2018 come “*leasing* operativi”.

La voce *Altre passività finanziarie non correnti* include principalmente l’utile differito sulla cessione riguardante operazioni di vendita e *lease-back*.

FLUSSI DI CASSA

I **flussi di cassa netti di DIS per i primi 9 mesi del 2023 sono stati di US\$ (2,9) milioni**, rispetto a US\$ 43,5 milioni nello stesso periodo del 2022 (terzo trimestre 2023: US\$ (7,9) milioni vs. terzo trimestre 2022: US\$ 40,3 milioni).

3° trim. 2023	3° trim. 2022	US\$ migliaia	9 MESI 2023	9 MESI 2022
51.391	61.479	Flussi di cassa da attività operative	224.369	80.590
(1.892)	(25.499)	Flussi di cassa da attività di investimento	(37.456)	(7.088)
(57.442)	4.282	Flussi di cassa da attività finanziarie	(189.793)	(29.958)
(7.943)	40.262	Variazioni della liquidità	(2.880)	43.544
113.301	29.688	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	108.238	26.406
105.358	69.950	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	105.358	69.950
105.358	85.135	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	105.358	85.135
-	(15.185)	Scoperti di conto a fine periodo	-	(15.185)

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi, attestandosi a US\$ 51,4 milioni nel terzo trimestre 2023, rispetto a US\$ 61,5 milioni nel terzo trimestre 2022 ed a US\$ 224,4 milioni nei primi 9 mesi del 2023, rispetto a US\$ 80,5 milioni nei primi 9 mesi del 2022. Tale variazione positiva è attribuibile ai migliori risultati operativi ottenuti nei primi nove mesi del 2023 rispetto allo stesso periodo dell’esercizio precedente.

I **flussi di cassa netti da attività di investimento** sono stati negativi per US\$ (1,9) milioni nel terzo trimestre 2023 (US\$ (25,5) milioni nel terzo trimestre 2022) e per US\$ (37,5) milioni nei primi 9 mesi del 2023 (US\$ (7,1) milioni nei primi 9 mesi del 2022). L’importo per i primi nove mesi del 2023 comprende l’esercizio da parte di d’Amico

Tankers d.a.c. dell'opzione di acquisto sulla M/T High Explorer per un corrispettivo di JPY 4,1 miliardi (equivalenti a circa US\$ 30,0 milioni). Inoltre, l'importo totale per l'anno comprende anche i costi relativi agli interventi di bacino realizzati nel periodo. L'importo per i primi 9 mesi del 2022 comprendeva l'acquisizione da parte di d'Amico Tankers d.a.c. 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 della cassa acquisita dalla *joint venture* alla data di riscatto, era 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 comprendeva 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.

I **flussi di cassa da attività finanziarie** sono stati negativi e pari a US\$ (189,8) milioni nei primi 9 mesi del 2023. Questa cifra comprende principalmente: **(i) US\$ (70,8) milioni di ammortamento del debito**, di cui US\$ (23,4) milioni dovuti al rimborso del finanziamento relativo alla M/T Cielo di Londra (il cui debito aveva scadenza prevista nel marzo 2024) e US\$ (13,8) milioni dovuti al rimborso del finanziamento relativo alla M/T High Wind (il cui debito aveva scadenza prevista nel 2025); **ii) US\$ 37,8 milioni di utilizzo di linee di credito** riguardanti principalmente US\$ 17,5 milioni di finanziamento della M/T High Explorer, acquistata da d'Amico Tankers d.a.c. nel secondo trimestre 2023 e US\$ 20,0 milioni di rifinanziamento della M/T Cielo di Londra (il cui precedente finanziamento è stato rimborsato nel secondo trimestre 2023); **iii) US\$ (127,9) milioni di rimborso di passività da leasing**, inclusi US\$ (102,8) milioni relativi alla risoluzione dei *leasing* sulle navi High Voyager, High Freedom, High Loyalty, High Trust ed High Trader, a seguito dell'esercizio da parte di d'Amico Tankers d.a.c. delle rispettive opzioni di acquisto; **iv) US\$ (22,0) milioni di distribuzione di dividendi** nel secondo trimestre 2023; **v) US\$ (6,7) milioni di riacquisto di azioni proprie**.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEI PRIMI NOVE MESI

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nei primi 9 mesi del 2023 sono stati:

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

Distribuzione dei 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 avverrà 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 (l'“Autorizzazione”). Nel corso del periodo di 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, vendita o altre azioni dispositive connesse in particolare a transazioni riconducibili alla Società e/o alle 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 sopraddegnata 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, qualsiasi operazione di vendita e acquisto di azioni

proprie autorizzata sarà condotta in qualsiasi momento, senza alcuna limitazione temporale e segnatamente al fine di perseguire le finalità del Programma.

L'autorizzazione al riacquisto e alla vendita di azioni proprie della Società in una o più tranches 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.

Esecuzione del programma di riacquisto: Nei primi 9 mesi del 2023, d'Amico International Shipping S.A. ha riacquisito n. 1.579.619 azioni proprie (corrispondenti all'1,27% del capitale sociale in circolazione della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 3,8751 euro, per un corrispettivo complessivo di 6.121.137 euro. Alla fine di settembre 2023, d'Amico International Shipping S.A. detiene n. 3.382.542 azioni proprie, corrispondenti allo 2,73% del capitale sociale.

Domanda di adesione all'OTCQX® Best Market: nel mese di settembre 2023, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha deliberato di presentare domanda di adesione all'OTCQX Best Market ("OTCQX" o "Mercato OTCQX"), gestito da OTC Market Group ("OTCM"); l'ammissione di DIS è prevista entro la fine dell'anno ed è soggetta all'approvazione di OTCM. Le azioni di DIS sono quotate sul segmento STAR del mercato borsistico italiano (Borsa Italiana) e sono attualmente negoziate over the counter (OTC) negli USA, nel segmento di mercato OTC Pink, gestito da OTC Market Group. Il segmento OTCQX International Market, dedicato alle società internazionali, è un mercato pubblico noto e con elevati standard finanziari e di corporate governance, riconosciuto dalla Securities Exchange Commission (SEC) statunitense, che offre agli investitori statunitensi un'alternativa di cross-trading più trasparente, liquida ed efficiente rispetto al mercato OTC Pink. Inoltre, le società quotate su OTCQX sono conformi alla normativa Blue Sky in 37 Stati USA (non disponibile nel mercato OTC Pink), consentendo in tali Stati la sollecitazione e la distribuzione di ricerche da parte di broker.

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.

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.

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

Nel mese di settembre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per un periodo di 3 anni.

Esercizio dell'opzione di 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 di opzioni 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 di 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.

Flotta in "noleggio passivo": nel mese di settembre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le sue opzioni di estensione dei contratti di *time charter* relativi alle seguenti navi:

- M/T Crimson Jade, una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt) costruita nel 2017 da Minaminippon Shipbuilding, Giappone, per un ulteriore anno a decorrere da giugno 2024.
- M/T Green Planet, una nave cisterna MR da 50.843 Tpl (Dwt) costruita nel 2014 da Daesun Shipbuilding, Corea del Sud, per un ulteriore anno a decorrere da dicembre 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 ottobre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di trading per una delle sue navi LR1, per un periodo minimo di 11 mesi e massimo di 13 mesi, a decorrere da novembre 2023.

Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di trading per una delle sue navi Handy, per un periodo di 12 mesi, a decorrere dalla fine di ottobre 2023.

Nel mese di novembre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di trading per una delle sue navi Handy, per un periodo di 2 anni, a decorrere da dicembre 2023.

Nel mese di novembre 2023, d'Amico Tankers d.a.c. ha esteso un contratto *time charter* con una oil-major per una delle sue navi Handy, per un periodo minimo di 11 mesi e massimo di 13 mesi, a decorrere da dicembre 2023.

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

	Al 30 settembre 2023				Al 9 novembre 2023			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	15	6	26	5	15	6	26
A noleggio a scafo nudo*	1	2	-	3	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) il livello delle scorte di prodotti raffinati nei principali mercati di consumo, (vii) l'efficienza della flotta dovuta a fattori come la congestione, i trasbordi e le velocità medie di navigazione, e (viii) 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 ottobre, quest'anno la produzione globale delle raffinerie dovrebbe attestarsi in media a 82,4 milioni di barili al giorno, circa 1,7 milioni in più rispetto al livello medio del 2022.
- L'AIE prevede un aumento dei volumi raffinati a livello globale da 81,6 milioni di barili al giorno a ottobre a 84,0 milioni di barili al giorno a dicembre 2023.
- Secondo quanto riportato nel rapporto dell'AIE di ottobre, nel 2024 i volumi raffinati dovrebbero attestarsi su una media di 83,4 milioni di barili al giorno, circa 1,0 milioni di barili al giorno in più rispetto alla media del 2023.
- Secondo lo stesso rapporto di ottobre, malgrado le difficili condizioni economiche, la domanda globale di greggio dovrebbe proseguire in forte crescita nel quarto trimestre del 2023, contribuendo ad un aumento annuo di 2,3 milioni di barili al giorno, equivalenti ad una media di 101,9 milioni di barili al giorno per l'intero 2023. Questo aumento è imputabile alla Cina e alle economie non-OCSE, rispettivamente per il 77% ed il 97%.
- Secondo quanto riportato nel rapporto dell'AIE di ottobre, la domanda di greggio nel 2024 dovrebbe aumentare in misura più moderata, di 0,9 milioni di barili al giorno.
- Secondo l'outlook di settembre 2023 di Clarksons, il commercio totale di raffinati su navi cisterna, espresso in tonnellate-miglia, dovrebbe crescere di circa il 12% nel 2023 e di un ulteriore 7% nel 2024.
- Nel 2023 le distanze medie navigate sono aumentate ulteriormente, anche a causa della guerra in Ucraina, mentre la Russia ha recentemente aumentato le esportazioni verso una serie di mercati extraeuropei, tra cui Medio Oriente, Turchia, Africa e America Latina. L'Europa, invece, ha aumentato le importazioni principalmente dagli Stati Uniti e dal Medio Oriente.
- Più a lungo termine, la crescita della domanda di petrolio e le modifiche nell'ubicazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi commerciali a lungo raggio di prodotti raffinati.

Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2023 sarebbero state consegnate 44 MR e LR1. Nei primi nove mesi dell'esercizio sono state consegnate solo 28 navi.
- 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 dato forza al mercato dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Le congestioni nel Canale di Panama dovute al basso livello dell'acqua hanno sostenuto i mercati quest'estate e si prevede che continueranno a farlo nei prossimi anni.
- Nell'outlook di settembre 2023, Clarksons stimava che nel 2023 la flotta di navi cisterna crescerà solo del 2,1%, con una crescita ancora più ridotta di solo l'1,3% nel 2024.
- I forti mercati dei noli hanno ridotto le demolizioni nei primi nove mesi del 2023, con solo 4 navi nei segmenti MR e LR1 demolite durante il periodo.

- Secondo Clarksons, a fine settembre 2023 il 9,9% 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 6,2% dell'attuale flotta commerciale (in Tpl (Dwt)). Alla stessa data, il 39,8% 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 convezioni 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", con lo 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 già subito dopo la loro consegna. Inoltre, anche l'aumento dei prezzi per nuove costruzioni e la riduzione della disponibilità da parte dei cantieri stanno influenzando negativamente sulla propensione per nuovi ordini.

GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING

BILANCIO CONSOLIDATO INTERMEDIO AL 30 SETTEMBRE 2023

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2023	3° trim. 2022	US\$ migliaia	9 MESI 2023	9 MESI 2022
136.947	136.494	Ricavi	407.779	311.774
(38.646)	(42.321)	Costi diretti di viaggio	(105.984)	(101.994)
98.301	94.173	Ricavi base time charter*	301.795	209.780
1.228	1.213	Ricavi da noleggio a scafo nudo*	3.640	3.599
99.529	95.386	Ricavi netti totali	305.435	213.379
-	(1.188)	Costi per noleggi passivi	(27)	(2.909)
(21.403)	(20.199)	Altri costi operativi diretti	(69.391)	(62.340)
(7.130)	(4.414)	Costi generali ed amministrativi	(18.446)	(11.254)
(599)	(513)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(4.425)	(1.561)
70.397	69.072	Risultato operativo lordo / EBITDA*	213.146	135.315
(15.869)	(14.837)	Ammortamenti e svalutazioni	(46.358)	(47.365)
54.528	54.235	Risultato operativo / EBIT*	166.788	87.950
1.147	(197)	Proventi finanziari netti	3.525	696
(6.611)	(10.321)	(Oneri) finanziari netti	(20.819)	(25.603)
49.064	43.717	Utile ante imposte	149.494	63.043
(178)	(159)	Imposte sul reddito	(775)	(267)
48.886	43.558	Utile netto	148.719	62.776
<i>Il risultato netto è attribuibile agli azionisti della Società</i>				
0,402	0,356	Utile / (perdita) per azione in US\$⁽¹⁾	1,219	0,513

*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO

3° trim. 2023	3° trim. 2022	US\$ migliaia	9 MESI 2023	9 MESI 2022
48.886	43.558	Utile del periodo	148.719	62.776
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
(867)	(307)	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	(3.465)	7.568
(28)	(148)	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	810	(89)
47.991	43.103	Utile/(Perdita) complessivo del periodo	146.064	70.054

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società

⁽¹⁾ Per motivi comparativi, le azioni in circolazione medie riportate utilizzate nel computo dell'utile per azione 2022 sono state rettificate seguendo il criterio del Raggruppamento verificatosi il 13 giugno 2023 (si rimanda agli eventi significativi verificatisi nei primi nove mesi per informazioni più dettagliate), e l'utile per azione è stato riesposto di conseguenza. L'utile base per azione è calcolato sul numero medio di azioni in circolazione pari a 121.963.926 nei primi nove mesi del 2023 (122.289.533 azioni nei primi nove mesi del 2022) e pari a 121.616.280 nel terzo trimestre del 2023 (terzo trimestre 2022: media di 122.288.855 azioni in circolazione). Nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2023 e nel terzo trimestre/primi nove mesi del 2022 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 2023	AI 31 dicembre 2022
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	805.288	809.298
Altre attività finanziarie non correnti	4.944	9.103
Totale attività non correnti	810.232	818.401
Rimanenze	15.608	18.303
Crediti a breve ed altre attività correnti	74.839	91.498
Altre attività finanziarie correnti	4.580	8.787
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	105.358	117.896
Totale attività correnti	200.385	236.484
TOTALE ATTIVITÀ	1.010.617	1.054.885
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili a nuovo	202.548	53.938
Sovraprezzo azioni	346.684	368.827
Altre riserve	(15.178)	(6.404)
Patrimonio netto totale	596.107	478.414
Banche ed altri finanziatori	243.662	266.124
Passività non correnti da leasing	77.484	150.225
Altre passività finanziarie non correnti	2.748	3.332
Passività non correnti	323.894	419.681
Banche ed altri finanziatori	31.184	51.086
Passività correnti da leasing	21.445	71.740
Debiti a breve ed altre passività correnti	34.292	30.734
Altre passività finanziarie correnti	2.953	3.129
Debiti per imposte correnti	742	101
Totale passività correnti	90.616	156.790
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	1.010.617	1.054.885

9 novembre 2023

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. 2023	3° trim. 2022	US\$ migliaia	9 MESI 2023	9 MESI 2022
48.886	43.558	Utile del periodo	148.719	62.776
15.869	14.837	Ammortamenti	46.358	45.285
-	-	Svalutazione	-	2.080
178	159	Imposte correnti e differite	775	267
1.485	6.121	Costo netto dei leasing	6.948	13.735
3.979	4.407	Altri oneri (proventi) finanziari	10.346	11.172
599	513	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	4.425	1.561
(28)	(329)	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	798	(441)
221	-	Assegnazioni e ratei passivi LTI	433	110*
71.189	69.266	Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale	218.802	136.545
(945)	(2.710)	Variazioni delle rimanenze	2.696	(8.989)
(17.444)	768	Variazioni dei crediti a breve	16.607	(33.193)
4.050	(189)	Variazioni dei debiti a breve	(400)	7.153
(46)	(108)	Imposte (pagate) ricevute	(133)	(214)
(1.485)	(3.572)	Deflussi netti per la quota di interessi dei <i>leasing</i> relativa all'IFRS 16	(6.948)	(11.176)
(3.928)	(1.976)	Interessi netti (pagati)	(7.055)	(9.536)
51.391	61.479	Flussi di cassa netti da attività operative	224.369	80.590
(1.892)	(3)	Acquisto di immobilizzazioni	(37.456)	(897)
-	46	Vendita di immobilizzazioni	-	19.351
-	(25.542)	Aumento della partecipazione in Glenda International Shipping**	-	(25.542)
(1.892)	(25.499)	Flussi di cassa netti da attività di investimento	(37.456)	(7.088)
-	4	Aumento di capitale	-	4
(96)	-	Altre variazioni del patrimonio netto	(131)	-
(5.887)	-	Variazione delle azioni proprie	(6.661)	-
-	48	Variazioni di altri crediti finanziari	-	121
-	-	Dividendi distribuiti	(22.012)	-
(21.721)	(130.703)	Rimborso finanziamenti bancari	(70.821)	(162.379)
20.000	144.172	Utilizzi di linee di credito	37.750	159.517
-	42.900	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	-	42.900
(49.738)	(52.139)	Rimborsi netti della quota capitale della passività del <i>leasing</i>	(127.918)	(70.121)
(57.442)	4.282	Flussi di cassa netti da attività finanziarie	(189.793)	(29.958)
(7.943)	40.262	Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(2.880)	43.544
113.301	29.688	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	108.238	26.406
105.358	69.950	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	105.358	69.950
105.358	85.135	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo	105.358	85.135
-	(15.185)	Scoperti di conto a fine periodo	-	(15.185)

*Per motivi comparativi, l'assegnazione di azioni LTI per i primi 9 mesi del 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 dello stesso importo.

** 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	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve			Totale
				Pagamenti basati su azioni	Altro	Cash-flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>							
Saldo al 1 gennaio 2023	62.053	53.938	368.827	238	(16.349)	9.707	478.414
Acquisto di azioni proprie	-	-	-	-	(6.661)	-	(6.661)
Rateo piano d'incentivazione a lungo termine	-	-	-	433	-	-	433
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)	-	(109)	-	(19)	128	-	-
Distribuzione di dividendi	-	-	(22.012)	-	-	-	(22.012)
Capitalizzazione di costi relativi a operazioni sul capitale*	-	-	(131)	-	-	-	(131)
Utile (perdita) complessivo	-	148.719	-	-	810	(3.465)	146.064
Saldo al 30 settembre 2023	62.053	202.548	346.684	652	(22.072)	6.242	596.107

* Raggruppamento del 13 giugno 2023

	Capitale sociale	Utili portati a nuovo (Perdite portate a nuovo)	Sovrapprezzo azioni	Altre riserve			Totale
				Pagamenti basati su azioni	Altro	Cash flow hedge	
<i>US\$ migliaia</i>							
Saldo al 1° gennaio 2022	62.053	(80.568)	368.823	38	(16.505)	(1.459)	332.382
Aumento di capitale	*-	-	4	-	-	-	4
Assegnazioni del Piano d'incentivazione a lungo termine, basato su azioni (piano 2019-2020)	-	-	-	(19)	129	-	110
Altre variazioni	-	(254)	-	-	163	-	(91)
Utile (perdita) complessivo	-	62.776	-	-	(290)	7.568	70.054
Saldo al 30 settembre 2022	62.053	(18.046)	368.827	19	(16.503)	6.109	402.459

* 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 migliaia di DIS.

Le seguenti note formano parte del bilancio intermedio consolidato.

NOTE

d'Amico International Shipping S.A. (di seguito denominata individualmente la "Società" o "d'Amico International Shipping", e unitamente alle sue controllate "DIS", "Gruppo DIS" o "il Gruppo") 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 e società di trading.

Il presente bilancio consolidato sintetico intermedio al 30 settembre 2023, 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 è presentato in dollari statunitensi, valuta funzionale della Società e delle principali società controllate. La riduzione dei decimali è applicata arrotondando al migliaio più vicino.

1. PRINCIPI CONTABILI

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

Principi di redazione

Il bilancio 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 2022 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.

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

In applicazione dei principi contabili, nella redazione del bilancio gli Amministratori effettuano stime contabili ed in alcuni casi previsioni. Le decisioni della dirigenza sono basate sull'esperienza e sulle 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 all'interno dell'intera flotta 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 IFRS nuovi e modificati in vigore per l'esercizio in corso

Non ci sono principi contabili nuovi o modificati che abbiano un impatto significativo sul bilancio consolidato sintetico intermedio del Gruppo DIS.

Principi contabili IFRS nuovi e rivisti emessi ma non in vigore

Sulla base delle valutazioni attuali, non si prevede che i principi contabili emessi e non ancora in vigore abbiano un impatto significativo sul bilancio consolidato sintetico intermedio del Gruppo DIS.

Riforma del tasso di interesse di riferimento

I tassi LIBOR in USD per periodi di 3 e di 6 mesi, che sono stati i tassi di riferimento per tutti i nostri prestiti ipotecari, non sono più pubblicati dal 30 giugno 2023. Tutti i nostri finanziamenti sono pertanto passati al tasso di finanziamento *overnight* garantito (*Secured Overnight Financing Rate – SOFR*), il nuovo tasso di riferimento privo di rischio, che 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 (si rimanda alla nota n. 19 della nostra relazione annuale 2022 per maggiori dettagli riguardanti la transizione al SOFR).

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

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

9 novembre 2023

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 2023, redatto in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicato nel presente documento, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta di attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che il resoconto intermedio di gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue controllate consolidate, unitamente ad una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.

Carlos Balestra di Mottola
Direttore finanziario